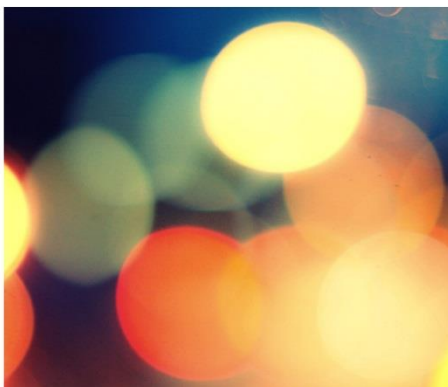
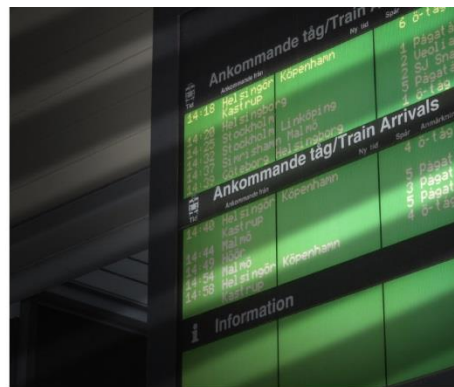
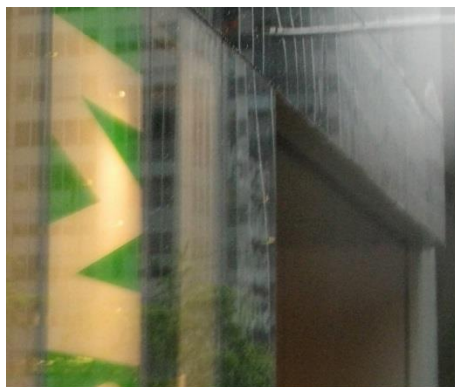


Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet



Dokumentinformation

Titel:	Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet
Serie nr:	2019:28
Projektnr:	18259
Författare:	Jonas Åström Hanna Wennberg Annika Nilsson
Kvalitets- granskning:	Annika Nilsson
Beställare:	Trafikverket Kontaktperson: Peter Larsson (010-123 05 70, peter.c.larsson@trafikverket.se) och Sofia Gjerstad (010-123 00 87, sofia.gjerstad@trafikverket.se)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2019-04-02		Beställare
1.0	2019-04-12	Mindre justeringar och tillägg	Beställare
1.1	2019-05-06	Justeringar efter intern remiss	Beställare

Förord

Nollvisionen infördes 1997 med målet om att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. 2008 infördes ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet och bättre systematik. De viktigaste delarna i målstyrningen är den årliga analysrapporten och resultatkonferensen samt Gruppen för Nollvisionen i samverkans (GNS väg) ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens. Dessa delar ska bidra till att olika aktörer som påverkar utformningen och användningen av vägtransportsystemet vidtar åtgärder inom sina verksamheter som bidrar till etappmålen för trafiksäkerhet 2020.

Trivector fick i november 2018 i uppdrag av Trafikverket att utvärdera hur målstyrningsarbetet påverkat olika aktörer. Även påverkan genom de inriktningsdokument som tagits fram inom GNS vägs samverkansgrupper har utvärderats. Under vintern 2018/2019 genomfördes intervjuer med några av GNS vägs aktörer och Sveriges bussföretag samt enkäter bland kommunerna och aktörer inom buss-, åkeri- och taxibranschen.

Uppdraget har genomförts av Hanna Wennberg (projektledare), Jonas Åström och Annika Nilsson på Trivector. Kontaktperson på Trafikverket har varit Peter Larsson och Sofia Gjerstad.

Lund, 6 maj 2019

Sammanfattning

Om utvärderingen av målstyrningen för trafiksäkerhet

Nollvisionen infördes 1997 med målet om att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. 2008 infördes ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet och bättre systematik. De viktigaste delarna i målstyrningen är den årliga analysrapporten och resultatkonferensen samt Gruppen för Nollvisionen i samverkans (GNS väg) ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens. Dessa delar ska bidra till att olika aktörer som påverkar utformningen och användningen av vägtransportsystemet vidtar åtgärder inom sina verksamheter som bidrar till etappmålen för trafiksäkerhet 2020.

I den här rapporten presenteras en utvärdering av hur målstyrningsarbetet (främst med avseende på analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg) påverkat olika aktörer. Utvärderingen har undersökt aktörernas kännedom om målstyrningen och i vilket utsträckning målstyrningen bidragit till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder hos aktörerna. Även påverkan genom de inriktningsdokument som tagits fram inom GNS vägs samverkansgrupper har utvärderats.¹

Under vintern 2018/2019 genomfördes intervjuer med en representant från var och en av tio aktörer från GNS väg och från Sveriges bussföretag. Åtta tjänstepersoner från Trafikverket intervjuades därutöver. 158 av Sveriges 290 kommuner svarade på en enkät om sin syn på trafiksäkerhetsarbetet och 16 företag från buss-, åkeri- och taxibranschen svarade på en enkät riktad till transportörer.

Hur har målstyrningen påverkat aktörerna?

Både intervjuerna gjorda inom den här utvärderingen och i en studie genomförd av VTI under 2016-2017 pekar på att införandet av målstyrningen har förbättrat trafiksäkerhetsarbetet genom bättre systematik och samverkan mellan olika aktörer. De årliga uppföljningarna har lett till en större enighet och mindre spekulationer om orsaker och lämpliga åtgärder. Däremot påtalas att arbetet inte har varit tillräckligt och att det finns svårigheter att "få saker att hända" i tillräcklig omfattning. Det finns således ett glapp mellan analys och åtgärder, vilket är ett återkommande tema i såväl den här utvärderingen som i VTI:s studie.

GNS vägs ställningstagande upplevs inte bidra nämnvärt till aktörernas trafiksäkerhetsarbete. Det är inte tillräckligt handfast för att leda till handling. Istället hoppas flera intervjupersoner, såväl från Trafikverket som från andra aktörer, att

¹ Följande fyra inriktningsdokument har ingått i utvärderingen: Ökad säkerhet på fyrhjulingar: (Trafikverket Publikation 2013:153), Ökad säkerhet på motorcykel och moped (Trafikverket Publikation 2016:032), Säker gångtrafik (Trafikverket Publikation 2017:102) respektive Säker trafik med cyklar och mopeder (Trafikverket Publikation 2018:159).

”Aktionsplan för trafiksäkerhet 2019-2022” kan lyfta arbetet och tydligare specificera konkreta åtgärder som avses genomföras under perioden. Det lyfts dock också uppfattningar om att aktionsplanen riskerar att bli verkningslös genom att vara för generell, fokusera på ”samma problem som vanligt” och inte i tillräcklig grad peka ut konkreta mål och ansvariga aktörer.

Utvärderingen avsåg också inriktningsdokument som tagits fram inom GNS vägs samverkansgrupper. Här efterfrågas en tydligare koppling mellan inriktningsdokumentet och målstyrningen. Det är dock oklart på vilket sätt det är en oklar koppling och hur den i så fall skulle kunna stärkas. Detta har inte intervjupersonerna bidragit till att klargöra.

Styrmedel och ledarskap för mer handling

För att överbrygga glappet mellan analys och åtgärder diskuteras i såväl Trafikverkets rapporter som av intervjupersonerna olika styrmedel och incitament för att förmå ett ökat frivilligt trafiksäkerhetsåtagande hos aktörerna. Krav vid upphandling är bra enligt transportörerna och deras branschorganisationer, men samtidigt poängteras att uppföljning av kraven är viktigt och att det knappt görs idag. Kommunerna efterfrågar mer påtryckning från nationellt håll att arbeta för mer trafiksäkerhet. Några intervjupersoner upplever problem i sina kommuner med ett för stort fokus på bilens framkomlighet istället för trafiksäkerhet och att en acceptans mot begränsningar för bilens framkomlighet är nödvändig. Det behövs politisk vilja. Både kommuner och transportörer efterfrågar också kunskap och erfarenhetsutbyte där stöd från Trafikverket och branschorganisationerna (inklusive SKL) viktigt.

Ledarskap pekas i VTI:s studie ut som en kritisk faktor för målstyrningen. Vägverkets sektorsansvar upphörde vid bildningen av Trafikverket 2010 och ersattes inte av någon motsvarighet hos den nya myndigheten. Inom ramen för sektorsansvaret drev Vägverket på genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder hos aktörer, även genom finansiellt stöd. Även Polismyndigheten trappade ner sitt trafiksäkerhetsarbete under flera år enligt den tidigare studien, men Polisens trafiksäkerhetsarbete har fått en nystart enligt intervjuer i den här utvärderingen. I samband med regeringens nystart av Nollvisionen fick Trafikverket hösten 2016 ett uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Detta uppdrag ger bättre förutsättning att utöva ledarskap i trafiksäkerhetsarbetet.

Glapp mellan nationella nivån och kommunerna

Det finns ett glapp mellan målstyrningen på nationell nivå och den regionala och lokala nivån. Hälften av kommunerna uppvisar en kännedom om analysrapporten och resultatkonferensen, men endast var fjärde kommun känner till inriktningsdokumentet om ”säker gångtrafik” och ”säker trafik med cyklar och mopeder”. Kännedomen om GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens är mycket låg, vilket å andra sidan inte är så överraskande då det bara är två kommuner som deltar i GNS.

Kommunernas företrädare SKL är en aktör i GNS väg. Det väcker frågan om hur SKL ser på sin roll och betydelse för att föra ställningstagandet utifrån analysrapport och resultatkonferens vidare likt en ”stafett” till kommunerna. Kommunerna önskar också stöd från SKL, Trafikverket och Polisen. Det finns genom

intervjuerna indikationer på att SKL inte är lika aktiva inom trafiksäkerhet som tidigare. Detta, i kombination med att Trafikverkets mandat att samordna och stödja andra aktörer minskade efter upphörandet av sektorsansvaret, har sannolikt ökat glappet mellan nationell nivå och kommunerna under målperioden.

De regionala resultatkonferenser som fanns med i förslaget för målstyrning från 2008 har ersatts av förslag om regionala åtgärdskonferenser genom förslaget på utvecklad målstyrning från 2016. Åtgärdskonferenser på regional nivå understöds av Trafikverkets nya samordningsuppdrag. Regionala åtgärdskonferenser bör också vara ett bra komplement till aktionsplanen som tas fram på nationell nivå och kan överbrygga glappet mellan nationella och lokala nivå.

Åkerier, bussföretag, taxiföretag och andra transportörer

Endast 10 av de 16 deltagande transportörerna uppger att de i hög eller viss utsträckning arbetar med trafiksäkerhet. De flesta av företagen är kopplade till en branschorganisation: Sveriges åkeriföretag, Sveriges bussföretag och Svenska taxiförbundet. Endast hälften upplever att deras branschorganisationer driver på trafiksäkerhetsarbetet. Slutsatser ska dras med försiktighet då det är få svarande.

Branschorganisationerna menar att om Trafikverket riktar indikatorer och insatser mot åkerier och bussföretag, ökar sannolikt deras delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet. De menar också att kategoriska tilltal bör undvikas, till exempel i form av "yrkestrafiken" eller "tunga transporter". Branscherna har olika karaktär och förutsättningar, och vill inte heller slentrianmässigt "klumpas ihop".

Aktörssamverkan och intern förankring

Målstyrningen inom trafiksäkerhet bygger på aktörssamverkan. Det är genom samverkan med berörda aktörer i transportsektorn som glappet mellan analys och konkreta åtgärder som bidrar till att uppfylla trafiksäkerhetsmål kan överbryggas.

I förslaget till utvecklad målstyrning från 2016 föreslås utvecklingen av en tydlig process för att identifiera *nya* aktörer i den aktörssamverkan som målstyrningen bygger på. Mot bakgrund av resultatet från den här utvärderingen bör dock involveringen av såväl "*före detta*" (Sveriges bussföretag och Svenska taxiförbundet) som *befintliga* aktörer i första hand förbättras.

När det gäller befintliga aktörer finns det anledning att se över hur engagemang säkerställs inåt och uppåt i organisationerna. I förslaget till målstyrning för trafiksäkerheten från 2008 talades det om vikten av engagemang på ledningsnivå från aktörerna. Den här utvärderingen ger indikationer på att engagemanget från ledningsnivå var större initialt, men att representationen i GNS väg allt mer utgörs av tjänstepersoner med expert-/specialistroll. Det är oklart hur trafiksäkerhetsfrågan sedan förankras tillbaka in i organisationerna och inte stannar vid att "frälsa de redan frälsta".

Vem ska göra jobbet?

Det behövs kraftfulla insatser från olika aktörer för att nå etappmålen för trafiksäkerheten. Frågan är vem som ska göra jobbet. Flera intervjupersoner menar att det finns mer för Trafikverket att göra på det statliga vägnätet. Samtidigt upple-

ver Trafikverket själva konkurrerande områden, inte minst den eftersatta järnvägen behöver mer resurser. Vidare kan indikatorerna kan göras mer ”drivande” mot aktörerna. Frågan om vem som ska göra jobbet kan belysas utifrån var *potentialen* att nå effekter finns och till viss del görs detta inom aktionsplanen. Hur mycket ska/kan var och en av aktörerna stå för?

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete med stöd av ISO 39001 kan bidra till ökat genomslag av målstyrningen hos enskilda aktörer. I arbetet med att definiera konkreta, uppföljningsbara mål och åtgärder kan aktörer utgå från indikatorerna från målstyrningen. Både målstyrningen och ISO 39001 är systematiska arbetssätt med ”plan, do, check, act” i återkommande cykel.

Trafiksäkerhetsfrågan är inte längre ett ”särskilt projekt”, utan är alltmer och bör vara en integrerad fråga i verksamheten. Organisationer bör göra en ”trafiksäkerhetsintegrering” med målet att säkerställa att trafiksäkerhet genomsyrar hela verksamheten. Det kräver en översyn (gap-analys) av de delar av verksamheten där trafiksäkerhet är ett relevant innehåll. Det kräver också att berörda personer i verksamheten har en grundläggande trafiksäkerhetsförståelse, inte minst att förstå *varför* något ska göras på ett visst sätt.

För kommuner finns stöd för systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom SKL:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där ISO 39001 har integrerats. Det finns anledning att se över hur Trafikverket tillsammans med SKL kan verka för genomförandet av trafiksäkerhetsrevisioner i kommunerna i syfte att främja ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

För transportörerna erbjuder i regel branschorganisationerna stöd för certifiering enligt ISO 39001. Av de 16 transportörer som deltog i den här utvärderingen är det endast tre som är certifierade enligt ISO 39001.

Trafiksäkerhet i bredare hållbarhetssammanhang

Det finns flera samhällsutmaningar där trafik och transporter står för en del av problemet och lösningen, inte minst vad gäller miljö och hälsa. Ett bredare hållbarhetsgrepp om trafik och transporter är nödvändigt för att hantera samhällsutmaningar på ett effektivt sätt och undvika suboptimeringar.

Trafiksäkerheten är en del av de globala målen i Agenda 2030. Det framkommer dock farhågor i utvärderingen om att vi riskerar att tappa bort trafiksäkerheten när vi pratar om hållbarhet, trots att trafiksäkerheten bör ha samma dignitet som övriga hållbarhetsmål. Trafiksäkerhetsfrågan betraktas som ”löst”, även om trafiksäkerhetsutvecklingen stagnerat och utmaningarna fortfarande är stora vad gäller allvarligt skadade cyklister och fotgängare. Även VTI:s studie lyfter fram benägenheten att ”slå sig till ro”.

Avslutningsvis bör poängteras att det finns fler synergier än motsatsförhållanden mellan trafiksäkerhet, miljö och hälsa, och att det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet framöver fokuserar på synergier. Trafiksäkerhetsarbetet måste gå hand i hand med andra samhällsutmaningar och Trafikverket är en aktör lämpad att leda arbetet inom ramen för de transportpolitiska målen och samordningsuppdraget.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Genomförande	2
2.	Målstyrning mot Nollvisionen	4
2.1	Paradigmskifte genom Nollvisionen	4
2.2	Införande av målstyrningen	4
2.3	Förslag på utvecklad målstyrning till år 2020	8
3.	Målstyrningens påverkan hos andra aktörer	13
3.1	Organisationernas arbete med trafiksäkerhet	13
3.2	Kännedom om målstyrningsarbetet	19
3.3	Påverkan på kunskap, engagemang och handling	20
3.4	Bidrar inriktningsdokumenten till handling?	25
3.5	Aktörernas tankar om förbättringar	29
3.6	Trafikverkets syn på målstyrningen	32
4.	Diskussion och slutsatser	35

Referenser

Bilaga 1: Frågeguide för GNS väg
Bilaga 2: Frågeguide för branschorganisationer
Bilaga 3: Frågeguide för Trafikverket nationellt
Bilaga 4: Enkät till kommunerna
Bilaga 5: Enkät till transportörerna

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Nollvisionen infördes 1997 med det långsiktiga målet om att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken. Tio år senare föreslås ett system för målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet för att skapa långsiktighet i trafiksäkerhetsarbetet och skapa förutsättningar för att nå etappmålen för trafiksäkerhet 2020 genom en bättre systematik i arbetet.² Systemet bygger på samverkan med olika aktörer vid framtagandet av etappmålen, mer åtgärdsnära etappmål samt årliga resultatkonferenser där trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas.

De viktigaste delarna av detta målstyrningsarbete är den årliga *analysrapporten* och *resultatkonferensen* samt *Gruppen för Nollvisionen i samverkans (GNS väg) ställningstagande* med utgångspunkt från analysrapporten och resultatkonferensen. Utgångspunkten för målstyrningsarbetet är att dessa delar ska bidra till att vara ett stöd för att olika aktörer som påverkar utformningen och användningen av vägtransportsystemet att vidta åtgärder inom sina verksamheter som bidrar till etappmålen.

Detta angreppssätt har tillämpats sedan 2008 i arbetet mot etappmålen 2020. Inför kommande målperiod vill Trafikverket utvärdera vilka effekter/bidrag målstyrningsarbetet haft på aktörerna i GNS väg³, Sveriges Bussföretag och Svenska Taxiförbundet, och i förekommande fall för deras medlemsorganisationer.

Vidare har ett antal inriktningsdokument tagits fram inom GNS vägs olika samverkansgrupper (tidigare expertgrupper) för olika områden, till exempel "Säker gångtrafik" och "Säker trafik med cykel och moped". Även om dessa inriktningsarbeten inte är direkt kopplade till målstyrningsarbetet är deras effekter/bidrag intressanta att utvärdera.

1.2 Syfte

Syftet är att utvärdera hur målstyrningsarbetet (främst med avseende på analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg) påverkat aktörerna i GNS väg, Sveriges bussföretag och Svenska Taxiförbundet under målperioden 2010-2020 (fram till vintern 2018/2019 när utvärderingen genomfördes).

² Vägverket Publikation 2008:31. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet : Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020.

³ Följande organisationer ingår i GNS väg: Arbetsmiljöverket, Folksam, NTF, Näringsdepartementet, Polismyndigheten, SAFER, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Stockholms stad, Göteborgs stad, Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag, Transportstyrelsen, Trafikverket och Veoneer. Tidigare har även Sveriges Bussföretag och Svenska Taxiförbundet varit med.

Målstyrningens påverkan på andra berörda organisationer studeras också, till exempel kommuner och medlemsföretag i branschorganisationer som Sveriges åkeriföretag, Sveriges bussföretag och Svenska Taxiförbundet. Även påverkan genom inriktningsdokument såsom "Säker gångtrafik" och "Säker trafik med cykel och moped" utvärderas.

Följande frågeställningar belyses genom utvärderingen:

- ▶ Vilken kännedom har aktörerna om målstyrningsarbetet, särskilt när det gäller analysrapporten, resultatkonferensen och GNS ställningstagande?
- ▶ Hur har målstyrningsarbetet och då särskilt analysrapporten, resultatkonferensen och GNS ställningstagande påverkat aktörerna (och i förekommande fall dennes medlemmar) främst när det gäller följande:
 - Kunskapen om hur verksamheten påverkar trafiksäkerhetsutfallet
 - Engagemanget och viljan att bidra till trafiksäkerhetsmålen
 - Genomförandet av konkreta åtgärder i sin verksamhet för att bidra till etappmålen
- ▶ Vad saknar aktörerna för att kunna/vilja vidta ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder inom sin verksamhet?
- ▶ Vilka övriga delar från förslaget till målstyrningsarbetet från 2008 (än analysrapporten, resultatkonferensen och GNS ställningstagande) har inte genomförts? Varför har de inte genomförts?
- ▶ En utvecklad målstyrning till 2020 föreslås i Trafikverket Publikation 2016:109. På vilka grunder föreslogs denna utveckling? Vilka av förslagen har genomförts?
- ▶ Hur upplever de aktörer som deltagit i arbetet med att ta fram inriktningsdokument i GNS vägs samverkansgrupper att det bidrar till att öka kunskapen och engagemanget för trafiksäkerhet samt identifiera och genomföra åtgärder i den egna organisationen?

1.3 Genomförande

Utvärderingen baseras på genomgång av underlagsmaterial med relevans för frågeställningarna för utvärderingen liksom på intervjuer och enkäter bland aktörer enligt nedan.

Intervjuer bland GNS vägs aktörer och Sveriges bussföretag

Strukturerade intervjuer genomfördes under vintern 2018/2019 med en representant från följande organisationer för att få en bild av organisationernas syn på målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet:

- ▶ Arbetsmiljöverket
- ▶ Näringsdepartementet
- ▶ Polismyndigheten
- ▶ Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
- ▶ Stockholms stad
- ▶ Göteborgs stad
- ▶ Sveriges bussföretag
- ▶ Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR)
- ▶ Sveriges åkeriföretag
- ▶ Transportstyrelsen

Svenska taxiförbundet tillfrågades men valde att avstå från deltagande i en intervju. Branschorganisationer och myndigheter har varit i fokus i denna utvärdering och därför har inte intervjuer i detta skede genomförts med övriga aktörer i GNS väg (Folksam, SAFER och Veoneer). NTF besvarade inte förfrågan om intervju.

Frågeguide riktad till GNS vägs aktörer finns i bilaga 1. För Sveriges bussföretag och Sveriges åkeriföretag togs en frågeguide fram riktad till branschorganisationer i transportbranschen, se bilaga 2.

Trafikverket deltog i intervjustudien genom följande tjänstepersoner från nationell avdelning för trafiksäkerhet: Johan Lindberg, Ylva Berg (numera på Näringsdepartementet), Stefan Jonsson, Therese Malmström, Magnus Lindholm, Sofia Persson, Jörgen Persson samt måldirektör Maria Krafft. Frågeguide riktad till Trafikverket finns i bilaga 3.

Enkät till kommunerna

En webbaserad enkät om kommunernas syn på trafiksäkerhetsarbetet skickades ut till Sveriges samtliga 290 kommuner. Enkäten finns i bilaga 4. Enkäten skickades till e-postadresser centralt på kommunen, så kallade "info-adresser", vilka erhöles från SKL. Enkäten kunde besvaras under perioden 19 februari – 8 mars 2019. 158 (55 %) av kommunerna svarade på enkäten, se Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Antal svarande kommuner per kommungrupp (enligt SKL:s kommungruppsindelning 2017).

Kommungrupp	Antal svar	Antal kommuner	Svars-frekvens
A1. Storstäder	3	3	100%
A2. Pendlingskommun nära storstad	29	43	67%
B3. Större stad	15	21	71%
B4. Pendlingskommun nära större stad	25	52	48%
B5. Lågpendlingskommun nära större stad	20	35	57%
C6. Mindre stad/tätort	18	29	62%
C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	25	52	48%
C8. Landsbygdskommun	19	40	48%
C9. Landsbygdskommun med besöksnäring	4	15	27%
Totalt	158	290	55%

Enkät till transportörer

En webbaserad enkät om transportörernas syn på trafiksäkerhetsarbetet skickades ut till åkerier, stora organisationer med egna godstransporter, stora transportköpare, bussbolag och taxibolag. Enkäten finns i bilaga 5.

Respondenter hittades genom en genomgång av vilka 10-15 bolag från respektive kategori ovan som är störst med avseende på omsättning. Sedan söktes kontaktpersoner upp genom tips från branschorganisationer, samtal till växeln, e-post till företagets infoadresser och rena webbsökningar.

Enkäten kunde besvaras under perioden 1 mars – 25 mars 2019. Sammanlagt svarade 16 organisationer på enkäten, vilka utgjordes av tre åkeriföretag, fem stora transportköpare, fyra bussbolag och fyra taxibolag. Inga stora organisationer med egna godstransporter svarade på enkäten.

2. Målstyrning mot Nollvisionen

2.1 Paradigmskifte genom Nollvisionen

Nollvisionen antogs 1997 med den övergripande visionen att ingen person ska dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken.⁴ Det innebar ett paradigmskifte i trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom att fokus för trafiksäkerhetsarbetet har flyttats från den traditionella synen att det är användarnas beteende och själva olyckorna som är problemet till Nollvisionens syn att det är systemutformarnas beteenden och prioriteringar och de allvarliga skadehändelserna som uppstår till följd av trafikolyckor som är problemet.

De första etappmålen sattes till 2007. Mot slutet av målperioden visade uppföljningar att resultatet inte var i närheten av att nå etappmålet om en halvering av antalet dödade mellan 1996 och 2007 (målet var max 270 dödade). Det ökade trafikarbetet och konjunkturens utveckling kunde inte heller förklara den uteblivna måluppfyllelsen. Åtgärder har helt enkelt inte vidtagits i tillräcklig omfattning.⁵ En utredning från 2004 menade att antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken visserligen inte hade minskat tillräckligt i förhållande till etappmålet 2007, men att Nollvisionen ändå inneburit stora förändringar av olika aktörers synsätt och verksamheter.⁶

Enligt en intervjustudie om det svenska trafiksäkerhetsarbetet av Thoresson (2018)⁷ präglas de tio första åren med Nollvisionen (1997-2007) av omställning i synsätt, relativt god finansiering och att en mängd aktiviteter vidtas. Även det regionala och lokala engagemanget var starkt, inte minst möjliggjort och pådrivet inom ramen för dåvarande Vägverkets sektorsansvar. Däremot saknades en tillräckligt god systematik i arbetet vilket bidrog till den dåliga måluppfyllelsen.

2.2 Införande av målstyrningen

Vägverket fick 2006 i uppdrag av regeringen att föreslå nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen efter 2007 och ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen. I uppdraget ingick att låta en oberoende instans utvärdera arbetet med att nå Nollvisionen och dess etappmål. Utvärderingarna pekar på en kombination av orsaker till att etappmålet inte uppnåddes, men till största delen beror det på att inte tillräckligt med effektiva åtgärder genomförts. Enligt utvärderingarna saknade målet om 270 dödade år 2007 en förankring. Målet beslutades utan något samråd med eller åtaganden från övriga aktö-

⁴ Prop. 1996/97:137. Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

⁵ Vägverket Publikation 2008:5. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997-2007.

⁶ Vägverket (2004). Regeringsuppdrag : En samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet m.m. TR40A 2003:27111.

⁷ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervjustudie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

rer. Målet om antal dödade gav inte heller tillräcklig ledning i aktörernas verksamhetsplanering. Resultaten från de årliga uppföljningarna av trafiksäkerhetsläget uppmärksammades inte i tillräcklig grad, vilket ledde till att arbetet med att nå etappmålet var svagt i början och att kraftsamlingen kom för sent.⁸

Vägverket redovisade 2008 förslaget på nytt etappmål tillsammans med en ny styrmodell för trafiksäkerhetsarbetet som syftade till att öka måluppfyllelse genom att systematisera trafiksäkerhetsarbetet. Förslaget utgick från några grundläggande beståndsdelar: mer verklighetsnära målsättningar, regelbundna och tätare uppföljningar, större uppmärksamhet kring resultaten och en bättre samverkan mellan olika aktörer med inflytande över trafiksäkerheten.

Målstyrningen är i Vägverkets förslag uppbyggt kring ett antal *indikatorer*, *årliga analysrapporter* (den första gjordes för resultatåret 2008) och *årliga resultatkonferenser* (den första hölls våren 2009), samt ett forum som för utbyte och samverkan mellan olika aktörer. Detta forum utgörs främst av Gruppen för Nationell Samverkan (GNS) som senare kom att kallas *Gruppen för Nollvisionen i samverkan*. GNS består av representanter från olika organisationer som har en koppling till trafiksäkerhet: ansvariga myndigheter, kommuner, intresseorganisationer, riksförbund och arbetsgivareorganisationer, fordonsindustrin med flera.

I målstyrningen görs uppföljning för ett tiotal indikatorer (hette från början ”åtgärdsnära användningstillstånd”). Merparten av indikatorerna har funnits med sedan 2008, medan några har försvunnit eller tillkommit. Inledningsvis efter lanseringen av indikatorerna fanns ett utvecklingsbehov vad gäller mått och mätmetoder. Vid två tillfällen (2012 respektive 2016) har såväl måluppfyllelse och målnivåer som indikatorer och mått setts över.⁹ Följande 11 indikatorer används i 2017 års analysrapport:¹⁰

- ▶ Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
- ▶ Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
- ▶ Nykter trafik
- ▶ Bältesanvändning
- ▶ Hjälpmanvändning
- ▶ Säkra personbilar
- ▶ Ökad regelefterlevnad bland motorcyklister (mäts ännu inte / mål saknas)
- ▶ Säkra statliga vägar
- ▶ Säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- ▶ Underhåll av gång- och cykelvägar i tätort
- ▶ Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 (mäts ännu inte / mål saknas)

⁸ Vägverket Publikation 2008:31. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet : Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020.

⁹ Trafikverket Publikation 2012:124. Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020.

Trafikverket Publikation 2016:106. Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

¹⁰ Trafikverket Publikation 2018:143. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 : Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Erfarenheter från införandet av målstyrning

I Thoressons studie¹¹ av det svenska trafiksäkerhetsarbetet gjordes under 2017 intervjuer med sammanlagt sex personer som medverkade i GNS väg (tre från Trafikverket, en från Transportstyrelsen, en från Polismyndigheten och en från NTF). De intervjuade var överlag positiva till målstyrningen och menade att styrmodellen förbättrade trafiksäkerhetsarbetet genom införandet av systematik och bättre samverkan mellan olika aktörer. De årliga uppföljningarna har lett till en större enighet och mindre spekulationer om orsaker och lämpliga åtgärder. Däremot påtalas att arbetet inte har varit tillräckligt och att det finns svårigheter att ”få saker att hända” i tillräcklig omfattning. Det finns således ett glapp mellan analyser och åtgärder.

Det finns flera kritiska faktorer för att målstyrningen ska fungera enligt Thoressons analys. *Ledarskapet* är en sådan viktig faktor. Vägverkets sektorsansvar upphörde vid bildningen av Trafikverket 2010 och ersattes inte av någon motsvarighet hos den nya myndigheten. Inom ramen för sektorsansvaret drev Vägverket på genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder hos aktörer, även genom finansiellt stöd. Även Polismyndigheten trappade ner sitt trafiksäkerhetsarbete under flera år i form av minskat antal nykterhets- och hastighetskontroller enligt Thoresson som också problematiserar att Trafikverket och Polismyndigheten lyder under olika ministrar och departement. I samband med regeringens nystart av Nollvisionen fick Trafikverket hösten 2016 uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.¹² Regeringen har också uppdragit åt Trafikverket att, i enlighet med förslaget till nationell plan 2018-2029, genomföra insatser som avser ”Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”.¹³ Båda dessa uppdrag ger bättre förutsättningar för att utöva ledarskap i trafiksäkerhetsarbetet.

Samverkan mellan aktörerna är också en kritisk faktor i målstyrningen för trafiksäkerhet enligt Thoresson. GNS väg är det centrala forumet för samverkan, även om inte all samverkan sker genom detta forum. I GNS väg sker förankring och dialog. Samtidigt är kopplingen svag mellan de resultat och åtgärder som presenteras i GNS väg och mål och åtaganden hos berörda aktörer. Thoresson menar att de personer som representerar enskilda aktörer i GNS väg kan ha svårt att förankra trafiksäkerhetsfrågan i ledningen hos sina organisationer. Den svaga kopplingen diskuteras av Thoresson i termer av befogenheter, förankring och konkurrerande frågor. Här lyfts också att samverkan tenderar att vara beroende av enskilda individer med centrala positioner, ett ”eldsjälsberoende” som inte garanterar organisationernas intresse och engagemang.

När Nollvisionen antogs och under de första åren fanns starka regionala drivkrafter i trafiksäkerhetsarbetet, men med tiden har trafiksäkerhetsarbetet fått en centralare styrning och koncentration av kompetens. Thoresson betonar betydelsen av *lokala och regionala perspektiv och insatser* och menar att kopplingen mellan

¹¹ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervjustudie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

¹² Regeringsbeslut N2016/05493/TS. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

¹³ Regeringens skrivelse 2017/18:278. Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

nationell och region/lokal nivå behöver stärkas. Det handlar om större engagemang från kommuner och regionala planupprättare i trafiksäkerhetsarbetet där myndigheternas (Trafikverkets framförallt) regionala organisation kan ha en viktig roll. Även SKL har en viktig roll i att stötta kommunerna för ett mer systematiskt och långsiktigt arbete med trafiksäkerhet.

Vilka delar i förslaget till målstyrning har genomförts?

Från förslaget till styrmodell för trafiksäkerhetsarbetet från 2008 har samverkan genom nationell/regional samling (senare GNS), åtgärdsnära användningstillstånd (indikatorer) samt årliga resultatkonferenser genomförts. Delar från förslaget som inte genomförts är följande:

- ▶ Regionalt trafiksäkerhetsarbete som handlar om att ordna **regionala resultatkonferenser** för att omsätta de föreslagna etappmålen och aktörsmått från nationella nivån till en regional eller lokal nivå. Samtidigt ges i förslaget en brasklapp om att det kan bli kostsamt att bryta ned samtliga data på regional nivå.
- ▶ **Aktörsmått** som avser aktörernas egna förslag på hur deras bidrag till måluppfyllelsen ska mätas och analyseras. Aktörerna kan sätta mål som är kopplade till etappmålen för trafiksäkerhet och gör det möjligt att få en tydlig koppling mellan den operativa verksamheten på organisationsnivå och den politiska viljeinriktningen.

Intervjuerna med tjänstepersoner på Trafikverket genomförda inom den här utredningen visar att en del indikatorer bryts ner på regional-/länsnivå. Den huvudsakliga anledningen till att de regionala resultatkonferenserna inte genomfördes var att sektorsansvaret upphörde då Trafikverket bildades 2010 och att myndighetens uppdrag att leda trafiksäkerhetsarbetet gentemot andra aktörer därigenom inte längre fanns kvar.¹⁴

Regionala resultatkonferenser är inte heller längre aktuella och har ersatts av förslag om **regionala åtgärdskonferenser** eller **regionala temakonferenser med fokus på åtgärder** genom förslaget på utvecklad målstyrning som kom 2016, se avsnitt 2.3. Avsikten är att skapa ett forum där de mer åtgärdsnära diskussionerna förs regionalt eller länsvis bland aktörer som Trafikverket, kommuner, länsplanupprättare, kollektivtrafikmyndigheter. Genomförandet av temakonferenser på regional nivå möjliggörs bland annat genom det nya samordningsuppdrag som Trafikverket fått från regeringen 2016.¹⁵

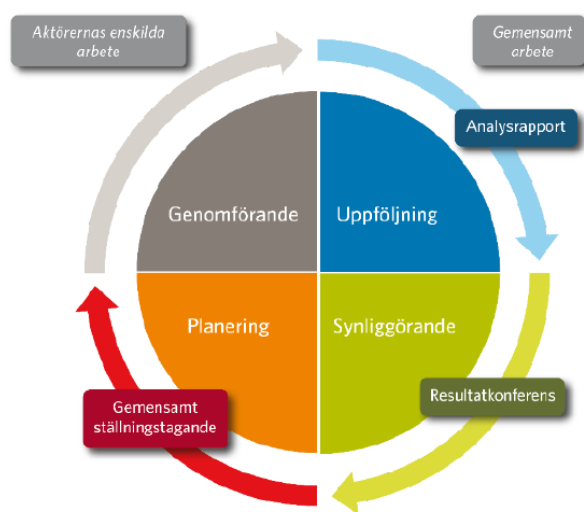
¹⁴ Intervju #11, Intervju #12

¹⁵ Intervju #11

2.3 Förslag på utvecklad målstyrning till år 2020

Den nuvarande målstyrningsmodell som används inom etappmålsarbetet illustreras i Trafikverket Publikation 2016:106¹⁶ som en "årsklocka" (se Figur 2-2) med följande fyra huvudsakliga steg:

- 1) Sätta mål på ett antal trafiksäkerhetsrelaterade nationella indikatorer
- 2) Följa och analysera dessa indikatorers utveckling
- 3) Sprida information och diskutera dessa analysresultat
- 4) Varje aktör kan hämta kraft från den nationella uppföljningen och den dialog som förs inom ramen för målstyrningen (involvering) och utifrån det utforma och genomföra egna åtgärder

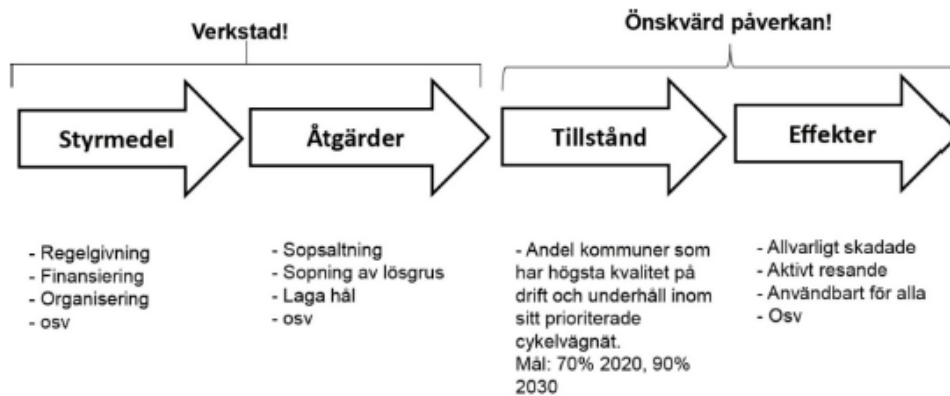


Figur 2-1 Årsklocka för den aktörsgemensamma målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Källa: Trafikverket Publikation 2016:109.

Nuvarande målstyrningen illustreras också av den "förädlingskedja" som visas i Figur 2-2. Varje indikator i målstyrningen är tänkt att vara ett mått på ett *tillstånd* i trafiken och för varje tillstånd finns en rad olika *åtgärder* som påverkar utvecklingen av de utpekade tillstånden/indikatorerna. För att åtgärderna ska komma till stånd finns olika *styrmedel* i form av bland annat förutsättningsskapande beslut, ekonomiska ramar och lagstiftning. Verkstaden ska leda till *effekter*. Trafikverket konstaterar dock att fram till i dag har de första tre stegen i målstyrningsmodellen fallit väl ut, men att det är oklart hur den information och kunskap som analysrapport och resultatkonferenser resulterat i, tas om hand av berörda aktörer och i vilken grad det leder till konkreta och effektiva åtgärder.¹⁷

¹⁶ Trafikverket Publikation 2016:109. Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

¹⁷ ibid



Figur 2-2 Målstyrningens förädlingskedja, med exempel på tillämpning. Källa: Trafikverket Publikation 2016:109.

Ännu fler och effektiva åtgärder behöver komma till stånd för att nuvarande etappmål ska kunna nås. Involveringen av olika aktörer och genomförandet av åtgärder behöver därför stärkas. Trafikverket konstaterar att ”de nationella analyserna och prioriteringarna är ett bra underlag, men det kan krävas en mer aktörsnära styrning mot effektiva åtgärder för att målstyrningen ska gå från ord till handling”¹⁸. Det finns ett glapp mellan analys och åtgärder, vilket även konstateras i Thoressons studie från 2017¹⁹.

Det förslag som ges för en utvecklad målstyrning och om ska överbrygga glappet mellan analys och åtgärder innebär en tydligare **aktörsnära åtgärdsstyrning** av olika aktörers prioriteringar och åtgärder. ”Styrkan i arbetssättet ska vara att få rätt saker genomförda – inte att bara mäta väldigt bra”, skriver Trafikverket och föreslår följande:²⁰

- ▶ Den **vägledning för verksamhetsplaneringen** som GNS väg beslutar om till nästkommande år som inriktning för det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet bör peka ut fler områden så att fler aktörer ser sin roll i det löpande trafiksäkerhetsarbetet.
- ▶ Säkerställa en tydligare koppling mellan analysrapporten och de gemensamma **inriktningarna för säker trafik** (tidigare kallat strategier) som olika samverkansgrupper (tidigare kallat expertgrupper) inom GNS väg tar fram för olika trafikantgrupper. Dessa inriktningsdokument bör tydligt peka ut prioriterade insatsområden och frivilliga åtaganden på aktörsnivå, vilka sedan följs upp som en del av arbetet i samverkansgruppen. Uppföljning av genomförda åtgärder hos olika aktörer bör också göras inom det nationella arbetet.
- ▶ **Regionala åtgärdskonferenser** diskuterades i samband med översynen 2012 men har hittills inte kommit till stånd. Konferenserna kan förstärka kopplingen mellan de analyser som sker nationellt och de åtgärder som bör vidtas regionalt och lokalt. Trafikverket kan ta ansvar för att arrangera

¹⁸ ibid

¹⁹ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervjustudie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

²⁰ Trafikverket Publikation 2016:109. Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

regionala åtgärdskonferenser, mot bakgrund av det nya samordningsuppdrag som verket har fått från regeringen. Det bör räcka med att denna typ av konferens arrangeras vartannat år inom respektive region.

- ▶ Synliggöra initiativ och åtgärder hos olika aktörer genom att exempelvis dela ut ett eller flera **årliga pris för goda exempel** på effektiva åtgärder utförda av enskilda aktörer. Priset för ett visst år skulle kunna premiera goda exempel på styrmedel och åtgärder inom en eller flera av indikatorerna.
- ▶ Utveckla en tydlig process för att **identifiera nya aktörer** i den aktörsamverkan som målstyrningen bygger på. Med ett breddat trafiksäkerhetsarbete mot både 2020 och 2030 behöver andra yrkesgrupper och aktörer delta, utöver de som redan i dag är engagerade. Exempel på andra yrkesgrupper och aktörer är fysiska planerare och arkitekter, tillverkare av automatiserade fordon och fordon för oskyddade trafikanter samt kläd- och skoindustrin.

Slutligen lyfts betydelsen av ett **systematiskt trafiksäkerhetsarbete med stöd av ISO 39001** för att bidra till ökat genomslag av målstyrningen hos enskilda aktörer. I arbetet med att definiera konkreta, uppföljningsbara mål och åtgärder kan alla aktörer ta stöd i och utgå från indikatorerna inom etappmålsarbetet. Både etappmålsarbetet och ISO-standardarbetet är systematiska arbetssätt med ”plan, do, check, act” i en återkommande cykel. En kontinuerlig gap-analys behöver göras för att få en god överblick över vilka krav som ställs på verksamheten och vilka förbättringsmöjligheter som finns, i förhållande till hur den nuvarande situationen ser ut.²¹

I Trafikverket Publikation 2016:109 förs också ett resonemang om passiva processer (”let it happen”) respektive aktiva processer (”make it happen”) för implementering av åtgärder. Exempel ges på viktiga **styrmedel** som var för sig, eller i kombination med varandra, kan (passivt) bidra till eller (aktivt) säkerställa genomförandet av åtgärder för ökad trafiksäkerhet hos olika aktörer.

Vilka delar i förslaget till utvecklad målstyrning har genomförts?

I förslaget till målstyrning från 2008 och i den utvecklade målstyrningen som föreslås 2016 finns delar som inte har genomförts. I intervjuerna med tjänstepersoner på Trafikverket undersöktes vilka av förslagen som har genomförts och varför vissa förslag *inte* har genomförts.

Det är dock svårt att få en entydig bild av vilka delar från förslaget till utvecklad målstyrning som har genomförts och inte, inte minst då föreslagna delar kan ha arbetats om och fått andra benämningar och innehåll.

En tolkning av intervjuerna med tjänstepersonerna från Trafikverket tyder på att det som framförallt genomförts på årsbasis är sammanställning av data, publicering av analysrapport, genomförande av nationell resultatkonferens och gemensamt ställningstagande i GNS väg om riktning. Det finns dock mer att önska av

²¹ För kommuner finns stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom SKL:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där ISO 39001 har integrerats. Mer information om trafiksäkerhetsrevisionen finns här: <https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

ställningstagandet i GNS väg, inte minst för att gå från ord till handling, enligt de flesta intervjupersoner på Trafikverket.

Trafikverket fick 2016 i uppdrag från regeringen att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken och i uppdraget ingår att ta fram en **aktionsplan för säker vägtrafik för åren 2019-2022**.²² Det pågående arbetet med aktionsplanen som genomförs med aktörerna i GNS väg pekas ut av flera intervjupersoner som ett viktigt steg för att nå ”ökat engagemang och ansvarstagande hos alla berörda”²³ och är ett sätt att dra ställningstagandet längre. Tre prioriterade insatsområden pekas ut i arbetet med aktionsplanen: säker hastighet, nykter vägtrafik och säker cykling. Aktionsplanen utvecklas efter norsk förlaga och tanken är att aktionsplanen ska vara kortsiktig (en fyraårsplan) som följs upp i december varje år. Det kan tolkas som att styrningen av aktörernas verksamhetsplanering blir tydligare, även om åtagandena är på helt frivillig basis. I intervjuerna påtalas dock en risk för att aktionsplanen blir ”uddlös”, men att den ändå innebär ett stöd för aktörerna i deras verksamhetsplanering.²⁴

Regionala åtgärdskonferenser har inte genomförts ännu men diskuteras i termer av regionala temakonferenser med fokus på åtgärder. Avsikten med sådana konferenser är att skapa ett forum där de mer åtgärdsnära diskussionerna förs regionalt eller länsvis bland aktörer som Trafikverket, kommuner, länsplaneupprättare, kollektivtrafikmyndigheter. Genomförandet av temakonferenser på regional nivå möjliggörs bland annat genom det nya samordningsuppdrag som Trafikverket fått från regeringen 2016.²⁵ Det bör också vara ett bra komplement till aktionsplanen som tas fram på nationell nivå.

Det är oklart om **vägledningen för verksamhetsplaneringen**²⁶ som GNS väg beslutar om till nästkommande år som inriktning för det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet pekar ut fler områden än tidigare så att fler aktörer ser sin roll i det löpande trafiksäkerhetsarbetet. Det är också oklart huruvida en tydligare process har utvecklats för att **identifiera nya aktörer** i den aktörsamverkan som målstyrningen bygger på. Intervjuerna indikerar också på att det finns utmaningar i att engagera redan involverade aktörer och få dem att ta ansvar för genomförande av åtgärder i större utsträckning.²⁷ Även Thoressons studie från 2017²⁸ menar att de enskilda representanternas mandat i de egna organisationerna är svaga.

I förslaget till utvecklad målstyrning föreslogs även att **årliga pris för goda exempel** kan delas ut för att synliggöra initiativ och åtgärder hos olika aktörer.

²² Trafikverket Publikation 2018:161. 2018 års återrapporering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

²³ https://www.trafikverket.se/contentassets/835ea9eb9a2e4d159c11ea517c0f3a6e/bilaga_2_aktionsplan_for_saker_vagtrafik_2019_2022.pdf (tillgänglig, 2019-03-21)

²⁴ Intervju #11

²⁵ Intervju #11

²⁶ https://www.trafikverket.se/contentassets/dc932965ef1e4d239daade8da394774e/bilaga_2_gns_inriktning_av_ts_arbetet_2019.pdf (tillgänglig 2019-03-21)

²⁷ Intervju #11, Intervju #13

²⁸ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervjustudie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

Detta har dock inte genomförts ännu enligt intervjupersonerna på Trafikverket av det enkla skälet att ingen riktigt hunnit att ordna med det.²⁹

Det fanns även föreslag om att säkerställa en tydligare koppling mellan analysrapporten och de gemensamma **inriktningarna för säker trafik**. Det är dock oklart i förslaget till utvecklad målstyrning på vilket sätt en tydligare koppling ska ske och intervjuerna har inte gett någon ytterligare belysning för om/hur detta genomförts i praktiken. Däremot är det flera intervjupersoner som lyfter fram att där är en svag koppling mellan inriktningarna och övrigt målstyrningsarbete.

Sammantaget kan man säga att det finns förslag från såväl Vägverket Publikation 2008:31 som Trafikverket Publikation 2016:109 som ännu inte genomförts, men också förslag som formats om utifrån nya förutsättningar vilket gör det svårt att säga vad i ursprungliga förslagen som genomförts eller inte. Ett exempel på nya förutsättningar är samordningsansvaret och aktionsplanen. Målperioden går mot sitt slut och den stora utmaningen framöver är att överbrygga det glapp mellan analyser och åtgärder som påtalas i utvärderingar. Som utgångspunkt för fortsatt arbete blir därför aktörernas syn på trafiksäkerhetsarbetet och målstyrningen ett viktigt underlag.

²⁹ Intervju #11

3. Målstyrningens påverkan hos andra aktörer

I detta kapitel presenteras resultatet från utvärderingen av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Resultat återges från intervjuerna bland aktörerna i GNS väg och Sveriges bussföretag och från enkäterna bland kommuner och transportörer. Inledningsvis ges en bild av vilka trafiksäkerhetsområden som aktörerna arbetar med. Därefter presenteras aktörernas kännedom om målstyrningsarbetet och hur deras kunskap, engagemang och genomförande av åtgärder påverkats. Avslutningsvis presenteras vad aktörerna saknar för att kunna/vilja vidta ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder.

3.1 Organisationernas arbete med trafiksäkerhet

GNS vägs aktörer

Aktörerna i GNS väg och Sveriges bussföretag fick ta ställning till i vilken grad de arbetar med olika trafiksäkerhetsområden, se Tabell 3-1. Om något område inte alls var relevant kunde detta också anges. Områdena motsvarar i princip indikatorerna i målstyrningen.

Tabell 3-1 I vilken grad olika aktörer arbetar med respektive trafiksäkerhetsområde. Skala 1-5 (1 = låg arbetsinsats och 5 = hög arbetsinsats). Trafikverket och Transportstyrelsen har inte besvarat frågan.

	Arbetsmiljöverket	Polismyndigheten	SKL	Näringsdepartementet	Stockholms stad	Göteborgs stad	STR	Sveriges åkeriföretag	Sveriges bussföretag
Hastighetsefterlevnad	2	5	5	5	5	4	5	5	4
Nykterhet i trafiken	2	5	2	5	1	1	5	4	4
Bältesanvändning i bilar och bussar	2	4	3	1	1	1	5	3	4
Hjälmanvändning för cykel, moped och mc	3	3	1	1	3	2	3	1	1
Säkra personbilar	2	1	4	1	1	1	5	3	1
Regelefterlevnaden bland motorcyklister	1	4	4	1	1	1	1	1	1
Säkra vägar med mötesseparering	1	1	3	5	1	5	1	3	4
Säkra gång-, cykel-, mopedpassager	1	2	5	1	5	5	1	1	1
Drift och underhåll på gång- och cykelvägar	1	1	5	1	4	4	1	1	1
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete, ISO 39001	4	1	1	1	1	3	5	1	1

Polismyndigheten har ett primärt fokus på hastighet, nykterhet, bältesanvändning och annan regelefterlevnad, medan övriga områden är underordnade. Även Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR) har hastighet, nykterhet och bältesanvändning högt upp på agendan, men de verkar enligt intervjupersonen även förebyggande genom att rapportera in exempelvis siktskymmande växtlighet till aktuell kommuns driftavdelning. STR verkar också genom att förse sina medlemsorganisationer med underlagsmaterial.

Kommunernas fokus är på hastighetsefterlevnad i det kommunala vägnätet, säkra GCM-passager samt drift- och underhåll på gång- och cykelvägar, se även resultatet från kommunenkäten nedan för ytterligare resonemang om kommunernas fokus. Intervjupersonerna från kommunerna uppger att de arbetar brett med trafiksäkerhet, både i utformningskedan men även med beteendepåverkande åtgärder. Intressant att notera är att ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete utifrån ISO 39001 är i fokus i Göteborgs stad, men är något som Stockholm stad och SKL uppger att de inte arbetar med i dagsläget (trots att SKL förvaltar modellen för kommunal trafiksäkerhetsrevision som bygger på ”kvalitetsledningstänk” och ISO 39001). Det bör dock poängteras att den tjänsteperson från SKL som huvudsakligen arbetar med trafiksäkerhet inte fanns tillgänglig för intervju då studien genomfördes och att SKL:s svar därmed inte är helt rättvisande. SKL uppger att de just nu arbetar med en skrift om arbete på väg och har tidigare arbetat med exempelvis sänkt bashastighet. SKL arbetar även med kunskapsunderlag och handböcker, nyhetsbrev och nätverk gentemot kommunerna.

Arbetsmiljöverket tar fram material som alla som arbetar på väg kan ta del av. Även Arbetsmiljöverket arbetar med ISO 39001, vilket Sveriges Åkeriföretag och Sveriges bussföretag uppger att de inte gör i nämnvärd utsträckning. Sveriges Åkeriföretag har stort fokus på alkohol och hastighet och assisterar enskilda åkerier i sitt trafiksäkerhetsarbete, bland annat har många åkerier upprättat en trafiksäkerhetspolicy vilket kan tolkas som ett steg mot mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Sveriges Bussföretag arbetar också aktivt med sina medlemsorganisationer, tar fram underlag och erbjuder stöd i trafiksäkerhetsfrågor.

Transportstyrelsen är en möjliggörare för trafiksäkerhetsarbetet på olika sätt, inte minst genom deras arbete med regler, register och databaser (till exempel STRADA) samt tillståndsgivning. Transportstyrelsen företrädar regeringen i många EU- och FN-projekt.

Kommunerna

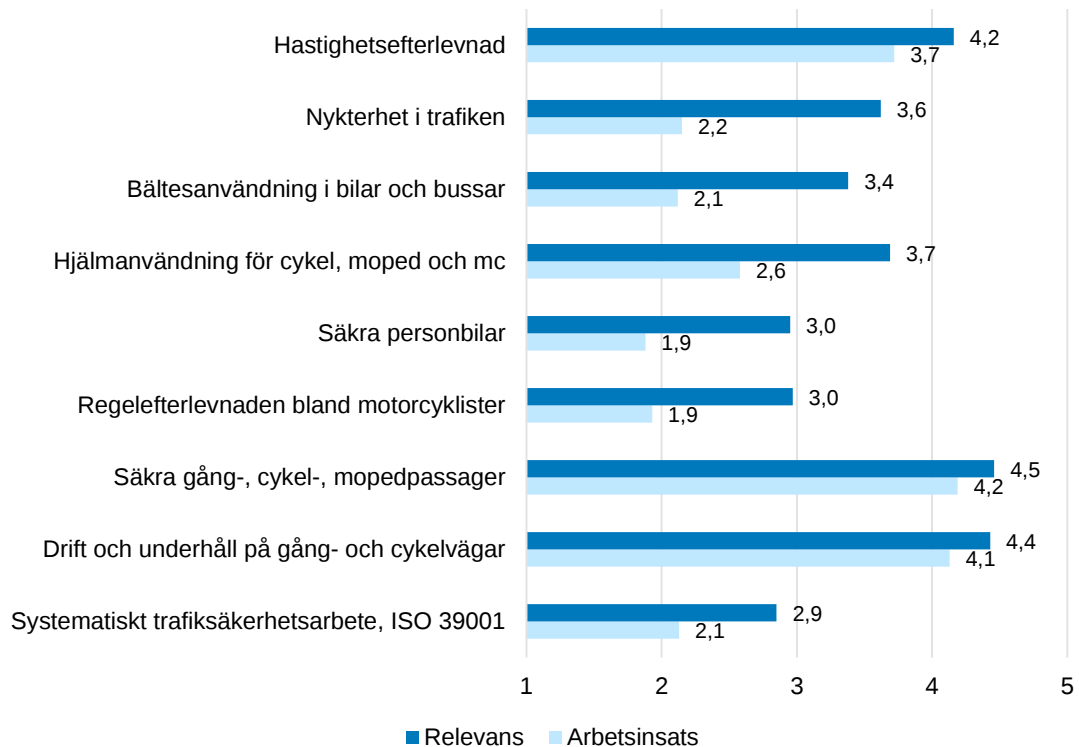
158 kommuner svarad på en enkät om deras syn på trafiksäkerhetsarbetet. Kommunerna fick ta ställning till hur relevanta olika trafiksäkerhetsområden är för deras kommun och i vilken grad de arbetar med respektive område, se Figur 3-1. Områdena motsvarar i princip indikatorerna i målstyrningen.

Tre indikatorer är direkt avhängiga av kommunernas insatser: hastighetsefterlevnad i det kommunala vägnätet, säkra GCM-passager samt drift och underhåll på gång- och cykelvägar. Detta är också de tre områden som kommunernas själva bedömer är mest relevanta för dem.

Två indikatorer kan kommunerna påverka genom inköps- och upphandlingskrav: säkra personbilar och systematiskt trafiksäkerhetsarbete utifrån ISO39001. ISO

39001 är också något som kommunen själva kan anamma i sitt arbetssätt/ledningssystem. Dock är kommunernas arbetsinsats jämförelsevis låg när det gäller dessa områden.

Genom samarbete med Polisen och egen beteendepåverkan kan kommunerna påverka trafiknykterhet, bältesanvändning och hjälmanvändning. Dessa områden bedömer kommunerna som relevanta, men är samtidigt de områden där arbetsinsatsen från kommunernas sida är som lägst.



Figur 3-1 Hur relevanta olika trafiksäkerhetsområden är för kommunerna och i vilken grad de arbetar med respektive område. Medelvärden för svar på skalan 1-5 (1 = låg relevans/arbetsinsats respektive 5 = hög relevans/arbetsinsats).

Det är stor skillnad mellan olika kommuner i hur mycket man arbetar med trafiksäkerhet. Det finns ett behov av stöd från SKL och andra organisationer och då särskilt hos de mindre kommunerna. I enkäten till kommunerna ställdes frågor om stödet från SKL inom trafiksäkerhet och följande kan konstateras:

- ▶ 44 % av kommunerna upplever att SKL driver på trafiksäkerhetsarbetet. 30 % svarade "ingen påtryckning" och 25 % vet ej.
- ▶ 46 % av kommunerna upplever att SKL erbjuder stöd åt kommunerna i trafiksäkerhetsfrågor. 15 % svarade "inget stöd erbjuds" och 39 % vet ej.
- ▶ 17 % av de kommuner som upplever att SKL erbjuder stöd använder stödet regelbundet, medan 64 % använder det mer sällan.

Det vanligaste sättet för kommunerna att få stöd via SKL är genom de handböcker rörande trafiksäkerhet som finns. Kommunerna får även stöd från NTF och Trafikverket.

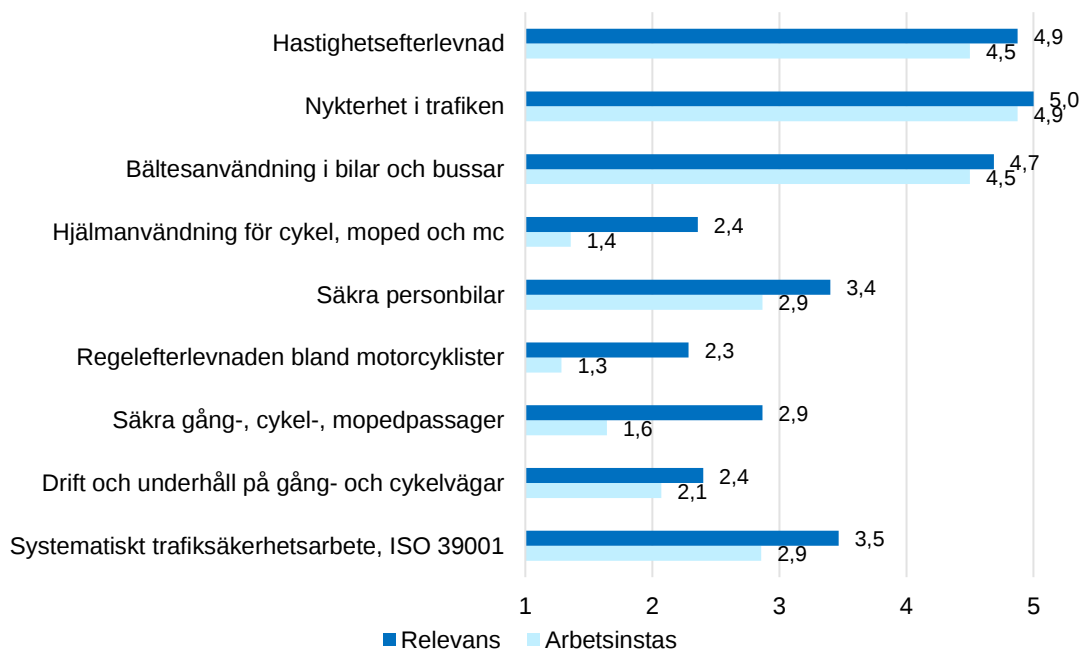
Transportörerna

En enkät skickades också till transportörer i form av åkerier, bussbolag, taxibolag och stora transportköpare. Nio av de 16 deltagande transportörerna uppger att deras organisation i hög utsträckning arbetar med trafiksäkerhet. Endast en av transportörerna uppger att de arbetar med trafiksäkerhet i viss utsträckning, se Tabell 3-2. Då antalet svarande är lågt presenteras endast antal svar för olika svarsalternativ nedan och resultatet ska tolkas med försiktighet.

Tabell 3-2 I vilken utsträckning som transportörerna arbetar med trafiksäkerhet.

	Inte alls	I viss utsträckning	I ganska hög utsträckning	I hög utsträckning
Åkerier	0	1	1	1
Buss	0	0	1	3
Taxi	0	0	2	2
Transportköpare	0	0	2	3
Alla	0	1	6	9

De områden som transportörerna framförallt arbetar med är hastighetsefterlevnad, nykterhet och bältesanvändning, se Figur 3-2.



Figur 3-2 Hur relevanta olika trafiksäkerhetsområden är för transportörerna och i vilken grad de arbetar med respektive område. Medelvärden för svar på skalan 1-5 (1 = låg relevans/arbetsinsats respektive 5 = hög relevans/arbetsinsats). N=16.

Åtta av de 16 deltagande transportörerna uppger att de arbetar med trafiksäkerhet på ett systematiskt sätt, resterande uppger att de inte gör det. Tre av de 16 deltagande transportörerna är certifierade enligt ISO 39001 (ett åkeri, ett bussföretag och en transportköpare).

När det gäller anledningar till att arbeta med trafiksäkerhet lyfte de flesta transportörer fram arbetsmiljökrav följt av krav från kunder, socialt ansvarstagande (CSR), Nollvisionen och image. Tre av transportörerna angav andra anledningar varav en specificerade det som ”företaget är certifierat enligt ISO 39001” och en genom att det är ”grundläggande för vår verksamhet och existens”.

Tabell 3-3 Anledningar att transportörerna arbetar med trafiksäkerhet. Frågan är en flervalsfråga.

	Nollvisionen och samhällets mål för ökad trafiksäkerhet	Image	Krav från våra kunder	Arbetsmiljökrav	Annan lagstiftning	Socialt ansvarstagande (CSR)	Annat
Åkerier	2	0	3	2	0	0	1
Buss	2	1	3	4	0	3	1
Taxi	2	4	4	2	0	3	0
Transportköpare	4	3	1	4	1	5	1
Alla	10	8	11	12	1	11	3

13 av de 16 deltagande transportörerna uppger att de är medlem i eller kopplade till en branschorganisation. Ungefär hälften av dessa 13 upplever att branschorganisationen driver på trafiksäkerhetsarbetet, se Tabell 3-4.

Tabell 3-4 Om transportörerna upplever att branschorganisationen driver på trafiksäkerhetsarbetet.

	Vet ej	Nej	Ja
Åkerier	0	2	1
Buss	1	1	2
Taxi	1	0	2
Transportköpare	1	0	2
Alla	3	3	7

Endast fyra av de 16 deltagande transportörerna uppger att de känner till om deras branschorganisationer erbjuder stöd i trafiksäkerhetsfrågor. De flesta (sex stycken) har svarat "vet ej", se Tabell 3-5. Fem av transportörerna använder stödet, medan fem säger att de inte gör det, se Tabell 3-6.

Tabell 3-5 Om transportörerna upplever att branschorganisationen ger stöd inom trafiksäkerhet.

	Vet ej	Nej	Ja
Åkerier	1	1	1
Buss	1	1	2
Taxi	2	1	0
Transportköpare	2	0	1
Alla	6	3	4

Tabell 3-6 I vilken utsträckning transportörerna använder stödet som erbjuds i trafiksäkerhetsfrågor.

	Vet ej	Nej	Ja, men mer sällan	Ja, regelbundet
Åkerier	1	0	1	0
Buss	1	1	1	1
Taxi	0	3	0	0
Transportköpare	0	1	1	1
Alla	2	5	3	2

Transportörerna fick också svara på en fråga om vilka andra organisationer som de får stöd från i trafiksäkerhetsarbetet. Följande svar inkom:

- ▶ Ett av bussföretagen uppger Transportföretagen, en bransch- och arbetsgivarorganisation inom transportnäringen.
- ▶ Ett av taxiföretagen uppger att de anlitar NTF för hastighetsmätningar för sina fordon.
- ▶ En av transportköparna uppger att de samverkar med andra transportköpare på marknaden och med Polisen och Trafikverket. En stor transportköpare svarar att de samverkar med flera organisationer både i Sverige och internationellt, att de har forskningssamarbeten, dialog, delar kunskap och best-practice, samt tar fram rekommendationer på framtida åtgärder för trafiksäkerheten i Sverige och övriga delar av världen.

3.2 Kännedom om målstyrningsarbetet

I detta avsnitt redovisas aktörernas kännedom om målstyrningsarbetet, särskilt när det gäller analysrapporten, resultatkonferensen och GNS ställningstagande.

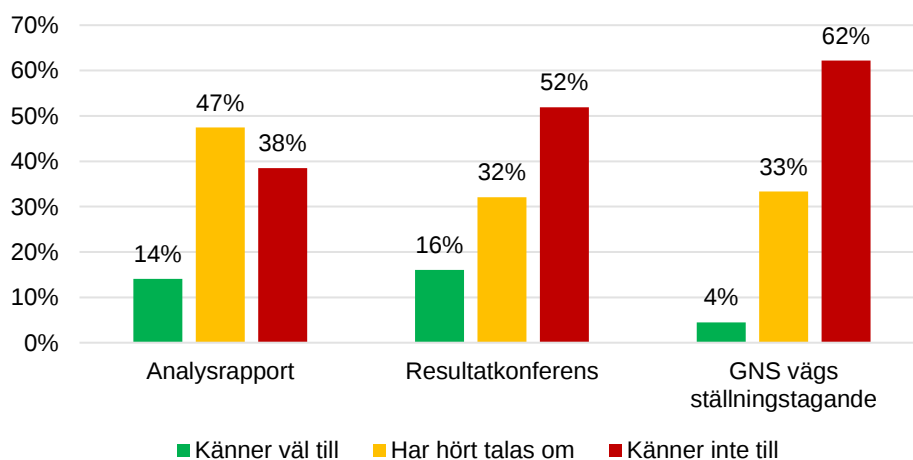
GNS vägs aktörer

Kännedomen om målstyrningsarbetet är av förklarliga skäl väldigt god bland GNS vägs aktörer inklusive Sveriges bussföretag. Däremot lyfter flera aktörer att kunskapen inte alltid är väl förankrad hos deras kollegor vidare in i organisationen och till ledningsnivå där mandat att fatta beslut om åtgärder i regel finns. De tankar om representation från ledningsnivå som betonades i ursprungligt förslag till målstyrning verkar inte ha införlivats. Flera intervjupersoner menar att representationen har förändrats över tid, från representation från ledningsnivå till att det är experter eller andra tjänstepersoner som deltar i GNS. Hur kännedomen ser ut internt hos aktörerna i GNS väg och Sveriges bussföretag kan denna utvärdering inte uttala sig om, men det påtalas från intervjupersonerna en uppenbar risk att målstyrningen ”frälser de redan frälsta”.

Kommunerna

Kännedomen om Trafikverkets målstyrning för trafiksäkerhet är ganska god på en allmän nivå i kommunerna som svarat på kommunenkäten. 20 % av kommunerna känner väl till, och 57 % har hört talas om, målstyrningsarbetet (22 % känner inte till målstyrningen). 23 % av kommunerna känner också väl till, och 37 % har hört talas om, samarbetet i GNS väg (40 % känner inte till GNS väg).

Det är dock stor skillnad i kommunernas kännedom om enskilda delar i målstyrningen, se Figur 3-3. Flest kommuner känner till analysrapporten: 61 % av kommunerna har hört talas om eller känner till analysrapporten väl, medan 38 % inte alls känner till den. Kännedomen om resultatkonferensen är något lägre jämfört med analysrapporten. Lägst kännedom är det för GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens (62 % känner inte alls till ställningstagandet).



Figur 3-3 Kommunernas kännedom om den årliga analysrapporten och resultatkonferensen samt GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens.

Transportörerna

Till transportörerna ställdes inga frågor om enskilda delar i målstyrningen. Sju av de 16 deltagande transportörerna för transportörenkäten känner dock väl till Trafikverkets arbete för trafiksäkerhet utifrån Nollvision och dess etappmål och ytterligare sju har hört talas om det. Två taxiföretag uppger att de inte alls känner till Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete, se Tabell 3-7. Ingen av de 16 deltagande transportörerna känner väl till GNS väg, men 9 av dem har hört talas om GNS väg, se Tabell 3-8.

Tabell 3-7 Transportörernas kännedom om Trafikverkets arbete för trafiksäkerheten utifrån Nollvisionen och dess etappmål.

	Känner inte till	Har hört talas om	Känner väl till
Åkerier	0	1	2
Buss	0	3	1
Taxi	2	1	1
Transportköpare	0	2	3
Totalt	2	7	7

Tabell 3-8 Transportörernas kännedom om Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS väg) som Trafikverket driver och där bland annat några branschorganisationer medverkar.

	Känner inte till	Har hört talas om	Känner väl till
Åkerier	2	1	0
Buss	1	3	0
Taxi	3	1	0
Transportköpare	1	4	0
Totalt	7	9	0

3.3 Påverkan på kunskap, engagemang och handling

I detta avsnitt redovisas hur målstyrningsarbetet och då särskilt analysrapporten, resultatkonferensen och GNS ställningstagande har påverkat aktörerna och deras medlemmar. Det gäller påverkan på kunskap om hur verksamheten påverkar trafiksäkerhetsutfallet, engagemanget och viljan att bidra till trafiksäkerhetsmålen samt genomförandet av åtgärder i sin verksamhet för att bidra till etappmålen.

GNS vägs aktörer

Aktörerna i GNS väg och Sveriges bussföretag fick svara på en fråga om i vilken grad de upplever att analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder i verksamheten, se Tabell 3-9.

Tabell 3-9 I vilken grad den årliga analysrapport och resultatkonferensen samt GNS vägs ställningstagande påverkar kunskap, engagemang och genomförande av åtgärder hos aktörerna i GNS väg och Sveriges bussföretag. Medelvärden för svar på skalan 1-5 (1 = instämmer inte alls och 5 = instämmer helt). Observera att medelvärdet endast ger en fingervisning av påverkansgraden genom att bygga på svaren från 10 intervjupersoner.

	Analysrapport	Resultatkonferens	Ställningstagande i GNS väg
Bidrar till ökad kunskap om hur vår verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet.	4,4	4,2	3,1
Bidrar till ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till verksamhetsmålen.	3,7	3,8	3,3
Bidrar till genomförande av åtgärder inom verksamheten för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet.	2,9	2,6	3,3

De flesta intervjupersonerna tycker att **analysrapporten** är användbar och bidrar med väsentlig kunskap och att utformningen är pedagogisk. Analysrapporten ger även en bra bild av nuläget. Trovärdigheten är hög eftersom många aktörer medverkar i framtagandet. Det är också en styrka att rapporten bygger på faktiska data och inte på "tyckande".³⁰ Dock anser några intervjupersoner att analysrapporten missar det kommunala perspektivet och att det skulle behövas mer åtgärdsexempel för den kommunala trafikmiljön och sammanhanget.³¹ Det lyftes även att analysrapporten missar fokus på människan och dess val, mer beteendepåverkande åtgärder behöver belysas.³² De kom även synpunkter om att analysrapporten är för "flat", att det finns många viktiga problem som Trafikverket inte vågar ta upp. En intervjuperson menade att analysrapporten alltid talar om samma problem och att det är för lite "verkstad" för att avhjälpa problemen.³³

Resultatkonferensen bidrar enligt flera intervjupersoner med engagemang, trendspaning, och förmedlar en känsla av ansvar. En annan viktig sak som resultatkonferensen för med sig är det sociala nätverket och möjligheten att finna samarbetspartners. En viktig synpunkt som lyftes av flera intervjupersoner var dock att man riskerar att "frälsa de redan frälsta" och syftar på att de som deltar i resultatkonferensen redan är insatta i trafiksäkerhetsarbetet. Formen och innehållet för resultatkonferenserna diskuterades också. Önskemål framfördes om att konferensen bör innehålla mer omvärldsbevakning och nya användbara verktyg på bekostnad av "färre siffror, diagram och tabeller" och att generellt försöka göra mer levande redogörelser.³⁴ En intervjuperson menade att Trafikverket bör göra mer själva: "Trafikverket vet att de kan minska antalet döda genom mittseparering och att rensa upp i sidområden, ändå fokuserar man på fortkörande taxiförare och åkerier".³⁵

³⁰ Intervju #6

³¹ Intervju#5, Intervju #6

³² Intervju #10

³³ Intervju #7

³⁴ Intervju #7

³⁵ Intervju #10

De flesta intervjupersonerna menar att **GNS vägs ställningstagande** inte bidrar nämnvärt till deras trafiksäkerhetsarbete. Det är inte tillräckligt handfast.³⁶ Istället hoppas många att den kommande **aktionsplanen** kan lyfta arbetet och tydligare specificera konkreta åtgärder som avses genomföras under perioden 2019-2022. Det lyfts dock att även aktionsplanen riskerar att vara för ”flat”.³⁷ Trafikverket bör ställa skarpare krav, men samtidigt kan de inte kräva för bindande åtgärder vilket blir en svår balansgång. Det är en svår kommunikativ uppgift för Trafikverket med ”morot och piskor”. Det gäller att inte vika sig för att försöka vara alla aktörer till lags.³⁸

Intervjupersonerna lyfter även att nivån hos deltagarna på både ställningstagande och resultatkonferenser blivit för låg: ”förr var organisationer representerade med chefer och andra personer med makt, nu är det ofta mellanchefer eller tjänstemän som närvarar”.³⁹ Målstyrning på frivillig basis problematiseras och en intervjuperson menar att det är väldigt svårt att implementera ett icke-tvingande ställningstagande i sin egen organisation.⁴⁰ Några anser dock att ställningstagandet är konkret och visar *hur* olika organisationer kan arbeta mot målen.

Intervjupersonerna är överens om att **indikatorerna** i målstyrningen överlag är bra. Flera aktörer har fått tycka till om indikatorerna vilket lyfts fram som positivt. En av de intervjuade myndigheterna påtalade dock att de gärna vill förbehålla sig rätten att själva bestämma hur man arbetar mot etappmålen för trafiksäkerhet, ”att få göra det i sin egen takt med sina valda åtgärder”.⁴¹ Under intervjuerna framkom följande synpunkter på indikatorerna:

- ▶ Det saknas ett kommunalt perspektiv och det behövs fler indikatorer som kommunerna direkt kan relatera till och basera sina mål på.⁴²
- ▶ Mer fokus önskas på beteendepåverkan och människans val, men samtidigt kan det vara svårt att göra en sådan indikator mätbar.⁴³
- ▶ Det saknas en indikator som avser specifikt tunga fordon likt en tidigare indikator för ”säkra tunga fordon”.⁴⁴
- ▶ Indikatorerna kopplade till Nollvisionen fokuserar främst på att minska antalet dödade. Det saknas fokus på att minska olyckor generellt med fokus på de allvarligt skadade, inte minst oskyddade trafikanter.⁴⁵ Flera menade att gåendes fallolyckor bör fokuseras mer, men att de hamnar i skymundan på grund av att de inte definieras som vägtrafikolycka.

Helhetssynen är viktig: ”vi måste tänka på ett bredare sätt”, uttryckte flera intervjupersoner det. Någon tog som exempel att när olyckor med lastbil ökar, bör vi arbeta aktivt för fler transporter på järnväg istället för att ”jaga” åkerierna.

³⁶ Intervju #6

³⁷ Intervju #10

³⁸ Intervju #6

³⁹ Intervju #8

⁴⁰ Intervju #1

⁴¹ Intervju #10

⁴² Intervju #5, Intervju #6

⁴³ Intervju #7

⁴⁴ Intervju #8

⁴⁵ Intervju #4

Trafiksäkerhetsutvecklingen har stagnerat i Sverige och flera intervjupersoner menade att Sverige ”lever på gamla meriter”. De minskade dödstalen som vi haft i många år är till stor del till följd av åtgärder som gjordes för 10-15 år sedan. Det har inte gjorts tillräckligt de senaste åren. Både vi själva och andra länder har satt Sverige på en piedestal, och fallet blir nu långt när trafiksäkerheten försämras. Trafikverket kritiserar för att inte riktigt tagit huvudmannaansvaret för trafiksäkerhet som de borde. Det är tid för självrannsakan för samtliga aktörer.⁴⁶

Kommunerna

Kännedomen om **analysrapporten** och **resultatkonferensen** var ganska god bland kommunerna som svarat på kommunenkäten. Hälften kände till dessa delar av målstyrningen. 35 kommuner (22 %) uppger att de också tagit del av någon av analysrapporterna. Endast 6 kommuner (10 %) uppger att de medverkat på någon av resultatkonferenserna under samma period. Tabell 3-10 nedan visar i vilken grad den årliga analysrapporten respektive resultatkonferensen bidragit till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till genomförandet av åtgärder i de kommuner som tagit del av eller medverkat i dessa delar av målstyrningen. Det kan konstateras ett visst sådant bidrag för de kommuner som har tagit del av analysrapporter och medverkat på resultatkonferenser.

Tabell 3-10 I vilken grad den årliga **analysrapporten** påverkar kunskap, engagemang och genomförande av åtgärder hos kommunerna. Antal svar per svarsalternativ 1-5 (1=låg grad och 5 = hög grad). Endast de kommuner som tagit del av analysrapporten har svarat på frågan.

	1 (låg grad)	2	3	4	5 (hög grad)
Bidrar till ökad kunskap om hur verksamheten påverkar trafiksäkerhetsutfallet.	2	4	14	17	0
Bidrar till ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till verksamhetsmålen.	1	6	15	14	1
Bidrar till genomförande av åtgärder inom verksamheten för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet.	1	5	15	12	4

Tabell 3-11 I vilken grad den årliga **resultatkonferensen** påverkar kunskap, engagemang och genomförande av åtgärder hos kommunerna. Antal svar per svarsalternativ 1-5 (1=låg grad och 5 = hög grad). Endast de kommuner som deltagit i en resultatkonferens har svarat på frågan.

	1 (låg grad)	2	3	4	5 (hög grad)
Bidrar till ökad kunskap om hur verksamheten påverkar trafiksäkerhetsutfallet.	1	2	6	7	1
Bidrar till ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till verksamhetsmålen.	1	1	7	6	2
Bidrar till genomförande av åtgärder inom verksamheten för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet.	2	1	10	3	1

⁴⁶ Intervju #8

Var fjärde kommun (24 %) anser att det är rätt saker som fokuseras i målstyrningens **indikatorer**. Många kommuner (72 %) har ingen uppfattning i frågan. Endast 3 % tycker att fel saker fokuseras. Några kommuner tar upp att ett antal av indikatorerna rör individers val (nykterhet, hastighetsefterlevnad, användning av bilbälte/cykelhjälm) och är mycket svårare för kommunen att påverka eller följa upp.

I 21 % av kommunerna är de nationella indikatorerna omhändertagna i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. 20 % svarar "nej" på den frågan och 59 % visste inte. Som kommentar på frågan har många svarat att målstyrningen/indikatorerna delvis omhändertas i deras trafiksäkerhetsarbete, men några svarar att de inte har känt till indikatorerna tidigare eller att de arbetar efter egna indikatorer.

Transportörerna

De deltagande transportörerna i transportörenkäten har svarat på frågor om sin kännedom om Trafikverkets arbete med trafiksäkerhet utifrån Nollvisionen och dess etappmål liksom om deras kännedom om GNS väg. För de som känner till Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete ställdes även en fråga om vad i detta arbete som de känner till och hur det i så fall påverkat dem:

- ▶ **Åkerierna** lyfter fram bältesanvändning, alkohol och hastigheter. Vissa åkerier har en trafiksäkerhetspolicy där det trycks mycket på utbildning i trafiksäkerhet, bältesanvändning, alkolås, regelbunden hälsoundersökning, säkring av last, extra bromskontroll och att fordonen är i ett trafiksäkert skick. Vissa har även alkolås i alla sina förmånsbilar som används av den egna personalen.
- ▶ **Bussföretagen** lyfter fram hastighetsgränser, järnvägs korsningar, ombyggnationer, utformning av vägar/skiljelinjer mellan körvägar etc. Nya hastighetsgränser i innerstadsområden nämns liksom byggnationen av fler mötesfria vägar och trafiksäkra hållplatser.
- ▶ **Taxiföretagen** lyfter främst fram delen om att sänka hastigheterna bland taxibilar. Vissa bolag har mätt hastigheten under våren och hösten för sina fordon och initierat en trafiksäkerhetsutbildning för förare som överskridit hastighetsgränser. Arbetet fortsätter och de förväntar sig resultat i att deras förare sänker hastigheten. "Noll döda i trafiken" är ett annat arbete.
- ▶ **Transportköparna** lyfter fram nykterhet i trafiken och krav i avtal. Man ställer krav på alla sina leverantörer gällande trafiksäkerhet i upphandlingar. Arbetet med att "få bort alkoholen från våra vägar" samt hur den tunga trafiken ska framföras säkrare på vägarna nämns.

3.4 Bidrar inriktningsdokumenten till handling?

GNS vägs samverkansgrupper har arbetat utifrån OLA-metodiken⁴⁷ och tagit fram gemensamma inriktningar⁴⁸. Fyra inriktningsarbeten fokuseras i denna utvärdering: ökad säkerhet på fyrhjulingar (Trafikverket Publikation 2013:153), ökad säkerhet på motorcykel och moped (Trafikverket Publikation 2016:032), säker gångtrafik (Trafikverket Publikation 2017:102) respektive säker trafik med cyklar och mopeder (Trafikverket Publikation 2018:159).

Trafikverkets egna utvärderingar

Trafikverket har själva gjort utvärderingar av respektive inriktningsarbete genom en webbenkät till deltagarna i samverkansgrupperna direkt efter att arbetet avslutats. Tabell 3-12 ger en sammanställning av svaren från dessa utvärderingar och i efterföljande text presenteras en sammanfattning av fritextsvaren.

Tabell 3-12 Sammanställning av svar från Trafikverkets egna utvärderingar genomförda i direkt anslutning efter respektive inriktningsarbete avslutats. Medelvärden för svarsskalan 1-5 där 1 är mycket dåligt och 5 är mycket bra. Utvärderingarna baseras på delvis samma frågor.

	Fyr- hjulingar 2013 (N=9)	MC och moped 2016 (N=6)	Gångtrafik 2017 (N=7)	Cykel och moped 2018 (N=9)
Hur tycker du att arbetsgruppsmötena har fungerat?	4,2	3,4	4,3	2,8
Hur tycker du att processledningen har fungerat?	4,7	3,7	4,5	3,4
Hur anser du att öppenhet och delaktighet hanterats inom projektet?	4,2	2,7	4,9	3,1
Hur har informationen (faktaunderlag och information om projektets framdrift) varit under inriktningens framtagande?	-	3,7	3,9	3,3
Hur har informationen varit under projektets framskridande?	4,3	-	-	-
Har den fakta som använts varit relevant och presenterats på ett tydligt sätt?	4,1	-	-	-
Vad anser du om arbetsmetodiken?	-	4,6	4,1	3,5
Anser du att arbetsgruppen innehållit relevanta aktörer/personer?	83% ja 17% nej	67% ja 33% nej	100% ja	43% ja 57% nej
Anser du att slutresultatet är användbart i er organisation?	-	-	4,0	3,4

⁴⁷ OLA (objektiva fakta, lösningar och avsikter) är ett arbetssätt som beskrivs i Vägverket Publikation 2008:31 som "att utifrån fakta identifiera händelsekedjor som leder fram till dödsfall och allvarliga skador. Systemutformarna involveras och tillsammans identifieras lösningar och tänkbara åtgärder. Slutligen redovisar varje aktör vilka åtaganden man tänker sig i en skriftlig och undertecknad avsiktsförklaring."

⁴⁸ Syftet med de gemensamma inriktningarna är att systematisera och samordna trafiksäkerhetsarbetet. Detta görs genom att inriktningarna beskriver nuvarande kunskapsläge, beskriver målsättning, pekar ut prioriterade insatsområden, beskriver inledande ambitioner att bidra av de deltagande organisationerna, identifierar kunskapsbrister och klargör behovet av ytterligare FOI-insatser och klargör hur uppföljning ska ske. Inriktningarna ska vara ett hjälpmedel i verksamhetsplaneringen för statliga myndigheter, kommuner, organisationer och andra aktörer inom området. Uppföljningen sker vid årliga avstämningar i arbetsgruppen samt vid resultatkonferensen då indikatorer finns som berör området.

Ökad säkerhet på fyrhjulingar (2013): Under GNS vägs arbete om ökad säkerhet på fyrhjulingar upplevde en deltagare att information saknades om trafik-säkerhetssituationen vid yrkesmässig användning, både från deltagande aktörer och som faktaunderlag. De flesta deltagare tyckte att arbetsgruppen bestod av relevanta aktörer, men trots det anger några att de gärna hade haft med t ex Naturvårdsverket, renskötare och medicinsk olycksfallexpertis. Det var ett högt tempo och begränsad tid, vilket flera av deltagarna också tyckte hade fördelar.



Ökad säkerhet på motorcykel och moped (2016): Alla frågor i utvärderingen av MC/moped-arbetet 2016 har rankats lägre över lag. Den punkt som fått sämst betyg är hur delaktighet och öppenhet har hanterats. Enligt enkätsvaren påverkades öppenheten och delaktigheten av att en aktör kände sig förbisedd vilket påverkade hela samtalsklimatet i gruppen. Många upplevde att detta i sin tur gick ut över hela arbetsprocessen. Det efterfrågas en policy eller riktlinjer som ska se till att detta inte upprepas. Flera aktörer uppfattade det som att ledningen för arbetet i förväg hade bestämt utfallet av projektet. En deltagare kommenterade att motorcyklister inte fanns med i arbetet.⁴⁹

Gemensam inriktning för säker gångtrafik (2017): Några av de som deltog i arbetet för säker gångtrafik 2017 menade att arbetet (och dokumentet) inte kommer att föra med sig så mycket nytt utan endast understryka de åtgärder som redan genomförs. Några av de aktiva deltagarna ansåg även att detta är av värde då det visar ännu mer på vad som bör prioriteras och det inte blir lika enkelt förkastat. Det gavs ett förslag i utvärderingen att under framtida inriktningsarbeten ska de deltagande aktörerna ges möjlighet att presentera tankar som sedan diskuteras med myndigheter där samarbeten kan föreslås och frågor drivas av de aktörer där de får mest effekt.



⁴⁹ Sveriges Motorcyklister (SMC) fanns dock representerade.

Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped (2018):

Flera deltagare uppgav att de saknade tid för diskussion och tyckte att slutrapporten behövde diskuteras mer och tidigare i arbetsprocessen. De upplevde att ledningen av processen undvek att diskutera svåra frågor förrän till slutet och att dessa då inte fick tillräckligt med tid. De tyckte också att det borde funnits mer tid för att diskutera innehållet då alla aktörer helst ska ställa sig bakom slutrapporten. Även mindre diskussionsgrupper var önskvärt och deltagarna upplevde generellt att för mycket tid lades på presentationer och inventering av kunskapsläget istället för det konkreta arbetet kring olyckor och åtgärder för att nå målen. Öppenheten och delaktigheten under projektet upplevdes som bra med ett gott samtalsklimat där alla fick komma till tals. Däremot upplevdes det negativt när en kontroversiell fråga inte togs upp förrän i slutet. Ett förslag till förbättring från en av deltagarna var någon form av röstning eller redovisning från enskilda deltagare under projektets gång.



Resultat från intervjuer med GNS vägs aktörer

I intervjuerna inom den här utredningen ställdes en fråga till aktörerna i GNS väg om hur de upplever arbetet med att ta fram inriktningsdokument i GNS vägs samverkansgrupper. En klar majoritet av intervjupersonerna uppger att de känner till dokumenten, men att de inte använder dem. Det enda dokumentet som fler än en aktör uppgett att de använder är "Säker trafik med cykel och moped".

Det råder delade meningar om i vilken grad inriktningsdokumenten bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till genomförandet av åtgärder. Flera intervjupersoner anser att inriktningsdokumenten är bra för att bredda sin insikt inom områden som ligger bortom aktuell aktörs huvudsakliga fokus. Det ger en bättre förståelse för helheten.

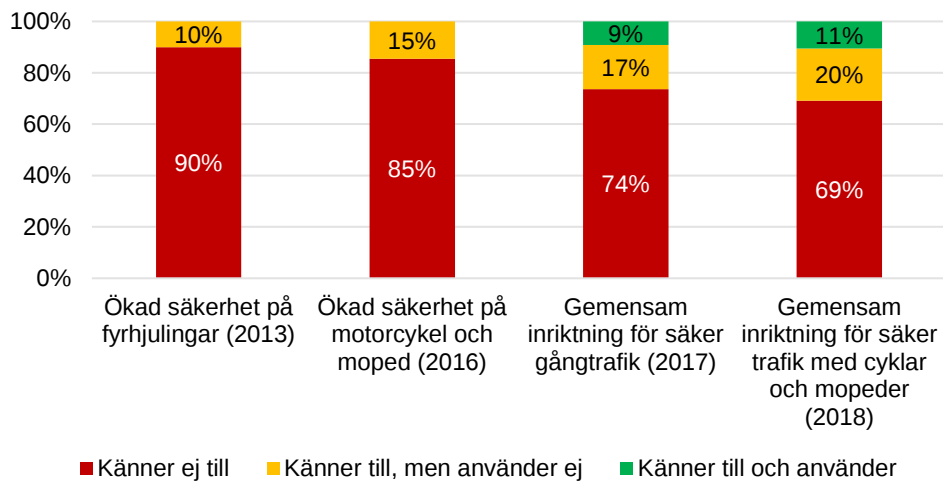
Vissa intervjupersoner anser att inriktningsdokumenten är bra och framförallt att det varit väldigt bra diskussioner i arbetet med att ta fram dokumenten. Däremot undrar flera vad som hände efter att dokumenten färdigställts och menar att inriktningsdokumenten knappt har använts/spridits trots att mycket arbete lagts ned för att skapa dem.

En intervjuperson menar att det finns för mycket information och upplever det väldigt spretigt: "Den röda tråden saknas inom Trafikverkets målstyrningsarbete. Inriktningsdokumenten är för många och går in i varandra med en oklar/odefinierad prioriteringsordning mellan olika dokument. Bättre om man kan hålla ihop informationen".⁵⁰

⁵⁰ Intervju #5

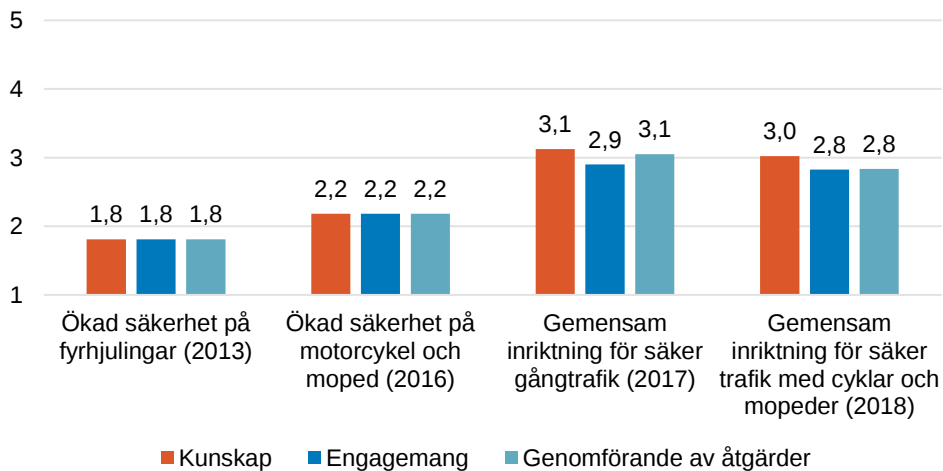
Har inriktningsarbetena påverkat kommunerna?

Även kommunenkäten innehöll frågor om inriktningsdokumenten. Bland kommunerna är kännedomen om de inriktningsdokument som tagits fram inom GNS vägs olika samverkansgrupper relativt låg. 26 % av kommunerna känner till ”Säker gångtrafik” och 31 % känner till ”Säker trafik med cyklar och mopeder”. Endast var tionde kommun uppger att de använder dessa två dokument. Kännedomen om inriktningsdokumenten om motorcykel/moped och fyrhjulingar är betydligt lägre.



Figur 3-4 Kommunernas kännedom om de inriktningsdokumenten som tagits fram inom GNS vägs olika samverkansgrupper.

Kännedomen om och användningen av inriktningsdokumenten är relativt låg bland kommunerna, men de kommuner som tagit del av dokumenten uppger att de har bidragit i viss utsträckning till ökad kunskap och engagemang för trafik-säkerhet och till genomförandet av åtgärder, se Figur 3-5. Som förväntat är det den gemensamma inriktningen för säker gångtrafik respektive för säker trafik med cyklar och mopeder som påverkat kommunerna mest.



Figur 3-5 I vilken grad inriktningsdokumenten påverkar kunskap, engagemang och genomförande av åtgärder hos kommunerna. Medelvärde för svarsskalan 1-5 (1=låg grad och 5 = hög grad).

3.5 Aktörernas tankar om förbättringar

I såväl intervjuer som enkäter ställdes frågan om vad aktörerna saknar för att kunna och vilja vidta ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder inom sin verksamhet. Det kan gälla såväl interna som externa förbättringsmöjligheter. Nedan presenteras tankar och synpunkter från de olika aktörerna.

GNS vägs aktörer

Resurser är en ständigt återkommande faktor som påverkar möjligheten att inom den egna verksamheten genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet enligt flera intervjuade aktörer. Det gäller både begränsad ekonomi, tid och personal. När det gäller personresurser kan det vara en enda person som arbetar med och har kunskap om trafiksäkerhet, till och med stora organisationer.⁵¹

Polismyndigheten har i tidigare studier (se t ex Thoresson, 2018) pekats ut för att ha trappat ner på sitt trafiksäkerhetsarbete. Intervjupersoner från Polismyndigheten upplever dock att trafiksäkerhetsarbetet fått en nystart inom myndigheten. Myndigheter som Trafikverket och Polisen lyder under olika ministrar och departement och det krävs en god dialog mellan myndigheterna, även på ledningsnivå, för att kunna göra gemensam sak i trafiksäkerhetsarbetet.

Transportstyrelsen ansvarar bland annat för regler, register och tillståndsgivning. När det gäller lagar, regler och förordningar får myndigheten mycket påtryckning från andra myndigheter och branschorganisationer att genomföra förändringar och det kan ibland ”gå lite för fort”. Transportstyrelsen lyder liksom Trafikverket under **Näringsdepartementet**. Näringsdepartementets representant lyfter fram betydelsen av politiken och av god dialog med regeringen.

Många på Transportstyrelsen arbetar med trafiksäkerhet på ett eller annat sätt, men inte på samma sätt som Trafikverket som också har exempelvis miljö och tillgänglighet att förhålla sig till. Myndigheten arbetar mot de transportpolitiska målen. STRADA, geofencing och implementering av protokoll inför fordons autonomi är exempel på vad myndigheten arbetar med för närvarande.

Transportstyrelsen är en ”regelmyndighet”, som intervjupersonen själv uttryckte det. Dock behöver inte alltid regler ändras för att minska antalet dödade och skadade i trafiken, det krävs fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och sänkta hastigheter.

Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR) ser sin roll i ett utbildningssystem som möter människor i olika situationer med attityd- och beteendepåverkan och långsiktighet.

Kommunerna i GNS väg menar att de är stolta över det trafiksäkerhetsarbete de har genomfört. Jämfört med många andra kommuner har de kommit långt. Det betonar dock att trafiksäkerhetsarbetet är väldigt beroende av politisk uppbackning och tilldelning av resurser. Kommunerna menar att de borde kunna arbeta mer med drift och underhåll, ett viktigt insatsområde ur trafiksäkerhetssynpunkt

⁵¹ Intervju #1

där kommunernas har stor inverkan, men samtidigt ”tävlar” drift och underhåll om resurser till skolan och andra viktiga samhällsfunktioner.

Kommunerna tar även upp att STRADA som behöver bli mer pålitligt. De upplever att databasen just nu är så präglad av underrapportering, mörkertal och andra ”konstigheter” att de knappt vågar använda datan. Kommunerna menar också att SKL kan göra mer, till exempel göra en kommunal version av Trafikverkets djupstudier. De tror även att regeringsbeslut avseende sänkt bashastighet hade förbättrat trafiksäkerhetsarbetet.

Sveriges bussföretag och **Sveriges åkeriföretag** framförde delvis liknade synpunkter. De lyfter fram att förutsättningar för tunga fordon behöver förbättras. Till exempel är vajerräckena dimensionerade för 900 kg vilket inte är tillräckligt för tunga fordon. Om åkerier och bussföretag känner att Trafikverket riktar indikatorer och insatser specifikt mot dem, skulle deras delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet förmodligen öka, enligt intervjupersonerna från Sveriges bussföretag och Sveriges åkeriföretag.

Även om det finns en del liknande förutsättningar mellan buss- och åkeribranschen finns det också skillnader. Sveriges bussföretag och Sveriges åkeriföretag menade att data om hastigheter och olyckor ofta presenteras aggregerat för ”tung transporter”, istället för specifikt för bussar respektive lastbilar. Därmed är det väldigt svårt att presentera data för sina medlemsorganisationer och påvisa trender och effekter. Sveriges bussföretag och Sveriges åkeriföretag vill inte ”klumpas ihop” slentrianmässigt.

När det gäller möjliga förbättringar internt nämnde både Sveriges bussföretag och Sveriges åkeriföretag resursbrist för trafiksäkerhetsfrågor. Det är en liten budget allokerad för trafiksäkerhetsfrågor. Det finns externa faktorer som kan driva på genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel ser de båda branschorganisationerna gärna mer krav vid upphandling, men då måste kravställarna komma ihåg att följa upp kraven också.

Kommunerna

En klart övervägande del av de kommuner som svarat på kommunenkäten anger bristande resurser som något som saknas *internt* och som begränsar kommunens möjligheter att vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Det handlar om resurser både i form av faktiska medel men även personella och tidsmässiga. Flera kommuner uppger att i små kommuner finns oftast endast en eller få tjänsteperson/er som ansvarar för flera olika områden och frågor där trafiksäkerhetsarbete ingår. Dessa personer tvingas därmed kunna ”lite om mycket” och hantera dessa frågor utan någon kollega att diskutera med. Några kommuner anger att en extra anställd som endast arbetar med dessa frågor behövs. Dessa kommuner skulle också gärna se ett ökat samarbete och informationsutbyte mellan kommuner. Det finns en önskan om att arbeta mer med beteendepåverkan, men man upplever sig sakna tillräcklig kunskap om detta ämne.

Många efterfrågar också kunskap och erfarenhetsutbyte för både tjänstepersoner och politiker, en del upplever att det saknas politisk vilja, engagemang och beslut som kan driva trafiksäkerhetsarbetet. Man saknar inriktningsplaner och tydliga mål eller beslutsdokument, vissa kommuner skriver att ett arbete pågår för att

utforma planer. Ett antal av de kommuner som besvarade enkäten upplevde problem med ett för riktat fokus för bilens framkomlighet istället för trafiksäkerhet och att en acceptans mot begränsningar för bilens framkomlighet är nödvändig. Tydligare mandat anges också som en sak som saknas. Några kommuner anger även att det krävs engagemang för att arbeta mer med ökad trafiksäkerhet. I princip alla kommuner anger att det finns förbättringsmöjligheter för att de ska arbeta ännu mer med ökad trafiksäkerhet och inte ens en handfull som menar att ingenting krävs eller saknas.

När det gäller mer *externa* förbättringsmöjligheter menar majoriteten av kommunerna att ekonomiska stöd eller incitament samt lagstiftning kan driva på ett ökat trafiksäkerhetsarbete. Exempelvis anser en svarande att det saknas lagstiftning som tillåter eller möjliggör cykelvägar som inte går längs en väg. Det behövs tydliga nationella besked för att kommunerna ska kunna prioritera gång- och cykelväg framför biltrafikens framkomlighet. Många anger även stöd från SKL, Trafikverket eller andra organisationer som en saknad faktor. Några kommuner nämner ett nätverk eller forum där kommuner och Trafikverket kan stötta och hjälpa varandra. Likaså ses utbildning, erfarenhetsutbyte och samarbete mellan kommuner och regioner som drivande faktorer. Några kommuner vill ha fler kampanjer på nationell nivå och att Trafikverket och SKL ska dela med sig av nya rapporter som bidrar till ökad kunskap. Även polisens arbete nämns vara en viktig faktor genom ökad närvaro och stöd. Det är mycket få kommuner som nämner påtryckningar från medborgare som en viktig faktor.

Transportörerna

De 16 transportörer som svarat på transportörenkäten lyfter fram olika faktorer, såväl interna faktorer i organisationen som externa faktorer, som kan bidra till att man arbetar ännu mer mot ökad trafiksäkerhet.

Åkerier

Vissa åkerier jobbar internt med allt de kan gällande utbildning, policy och stickkontroller bland sina chaufförer, men lastbilscentraler och liknande måste ställa högre krav på sina medlemmar och prata mer om trafiksäkerhet så att det blir en självklarhet att exempelvis hålla hastighet.

Det finns önskemål om alkoholås, att detta är ett lagkrav i alla fordon, såväl tunga som lätta fordon. Åkerierna tror på fler hastighetskameror och poliser på vägarna.

Buss

Internt är ledningens engagemang på lokal nivå inom organisationen samt resurser inom alla trafikslag viktiga komponenter. Regelverket kring bältesanvändning i buss bör ses över. Ett bussbolag uppger att ISO-certifieringen hittills har genomförts i respektive trafikområde, ej på bolagsnivå. Det skulle kunna vara en framgång att driva igenom det inom hela bolaget. De skulle också behöva samverka mer med andra organisationer, exempelvis kommuner och andra väghållare. De har sedan ett par år tillbaka alltid riskanalyser genomförda med fackliga ombud, men dessa tas inte alltid hänsyn till vid förändringar i busstrafiken.

Externt behövs bättre samverkan med väghållare, statliga och kommunala.

Taxi

Det är viktigt att lära sig att hålla avstånd, vilket är svårt vid rusningstid då ingen egentligen håller en bra och jämn hastighet. Antingen körs det för sakta eller för snabbt. Internt saknas också tid och resurser för bättre utbildning av bolagens personal i trafiksäkerhetsfrågor. Resurser saknas även för att administrera ytterligare hastighetsmätningar. Att säkerställa vilken förare som körde fordonet vid mätningstillfället är tidskrävande och sedan måste även konsekvensen för föraren förankras hos facket.

Ett taxibolag uppger att man från *externt* håll mycket oftare bör gå ut med information om hur reglerna ser ut, det vill säga informera om nya och befintliga lagar och regler på bättre sätt så att det kommer ut till allmänheten. Cyklister, förare och gående kan oftast inte detta. Taxibolaget nämner även att i Dubai ”pipper” alla bilar när bilen körs över tillåten hastighetsgräns.

Det som saknas mest är fler trafikpoliser och hastighetskameror på E4 mellan Stockholm och Arlanda. Hastighetskameror funkar i realtid och dämpar hastigheterna dygnet runt. Ett av de deltagande taxiföretagen lyfte även infrastrukturåtgärder i form av ”att motorvägar bör byggas på höjden”.

Vikten av att stora transportköpare ställer krav lyftes i enkätsvaren och att det då också är viktigt med uppföljning.

Transportköpare

Internt behövs kunskapssamordning ur konkurrensneutralitet och möjlighet till utökad användning av digitala redskap för uppföljning.

Ett tydligare fokus på trafiksäkerhet från myndigheter hjälper att sprida fokus på frågan även internt, menar en transportköpare. Mer fokus på digitalisering av infrastruktur efterfrågas och tillhandahållandet av viktiga attribut som kan delges fordon i realtid. Ännu mer fokus på forskningsmedel för utveckling av säkra fordon och transportlösningar efterfrågas. Fortsatt aktivt arbete av Sverige i internationell harmonisering av regelverk nämns också.

3.6 Trafikverkets syn på målstyrningen

Målstyrningens påverkan internt

Trafikverket arbetar med många olika områden inom ramen för de transportpolitiska målen. Trafiksäkerhet pekas av flertalet intervjupersoner ut som ett område där Trafikverket kommit långt vad gäller ett systematiskt arbetssätt genom målstyrningen.

Målstyrningen för trafiksäkerhet är känd internt på Trafikverket och har haft en stor betydelse för att bygga en bred kunskapsbas och engagemang samt för att driva trafiksäkerhetsarbetet framåt genom åren. Däremot är det flera intervjupersoner som menar att det är ”begränsad verkstad”, att det behövs ännu mer utpekade ansvar och ”högre tryck” på planering samt drift och underhåll.

Förankringen på regional nivå ifrågasätts till viss del. En intervjuperson menar att tjänstepersoner på nationell nivå räknar med att trafiksäkerhet är lika prioriterat i regionerna, men där kan planerna ha mer fokus på exempelvis miljö och tillgänglighet.⁵² En annan intervjuperson är också tveksam till hur engagemanget spridit sig inom hela Trafikverket.⁵³

Trafiksäkerhetsutvecklingen har stagnerat och när det gäller genomförandet av åtgärder menar en intervjuperson att kommunerna har levererat relativt väl, men att det behöver göras mer på det statliga vägnätet. Många av de mest kostnadseffektiva åtgärder är redan avverkade på de ”enklaste vägarna”. Det finns också en bild av att såväl staten som kommuner har ”slagit sig till ro” efter den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen som var under 00-talet. Trafiksäkerhetsfrågan betraktas som ”löst” och uppfattningen om Sverige som ”världens säkraste land” är utbredd. Fokus flyttas till andra samhällsutmaningar, inte minst den eftersatta järnvägen. Samma intervjuperson menar också att vi gärna tar ett bredare hållbarhetsgrepp idag, men riskerar samtidigt att tappa bort trafiksäkerheten när vi pratar social hållbarhet och Agenda 2030.⁵⁴

Målstyrningen har visserligen bidragit till kunskap och engagemang, men engagemanget kan ha gått ner genom att fokus flyttas till andra frågor. En intervjuperson påpekar också att det varit i stort sett samma människor engagerade under lång tid och lyfter fram en risk för att kunskap och engagemang går förlorad om någon går i pension eller slutar. Det gäller såväl på Trafikverket som i andra organisationer.⁵⁵

Påverkan på andra aktörer

Flera intervjupersoner från Trafikverket anser att målstyrningen har spelat en viktig roll för trafiksäkerhetsarbetet hos andra aktörer. Den är grunden för trafiksäkerhetsarbetets inriktning och sätter upp mål för arbetet. Målstyrningen har genom den årliga analysrapporten och resultatkonferensen bidragit till att väsentligen öka kunskapsnivån, vilket är en förutsättning för engagemang, ansvarstagande och handling. Målstyrningen har en bred kunskapsbas då den tagits fram i samråd med många andra aktörer. Det lyfts dock att det är lite oklart vad målstyrningen de facto har lett till gällande åtgärder. Effekterna har inte utretts och är svåra att utreda.

När det gäller de olika delarna i målstyrningen har intervjupersonerna från Trafikverket samma bild som övriga aktörer i GNS väg. Analysrapporten ger en viktig nulägesbild, men utmaningen ligger i att gå från analys till handling. Resultatkonferensen ska fungera som ”en förlängd arm” till olika aktörer, men det är oklart om de personer som deltar från varje organisation faktiskt sprider informationen och engagemanget vidare inom sina organisationer. Resultatkonferensen är en bra möjlighet att kommunicera analysrapporten, men det saknas beslutsfattare på konferenserna och flera intervjupersoner lyfter fram risken att ”vi frälser

⁵² Intervju #13

⁵³ Intervju #11

⁵⁴ Intervju #11

⁵⁵ Intervju #13

de redan frälsta”. Aktörsamverkan inom ramen för målstyrningen bygger på frivillighet, och det finns stor potential genom mer delaktighet från politisk nivå och ledningsnivå.

GNS väg är ett bra forum för utbyte av information, men det finns anledning att se över formen och upplägget för GNS väg och också se över vilka som involveras, såväl vad gäller enskilda organisationer som vem från organisationerna som involveras och hur. Intervjupersonerna har inte så mycket att säga om ställningstagandet i GNS väg som görs utifrån analysrapport och resultatkonferens, men flera intervjupersoner lyfter istället fram det pågående arbetet med aktionsplanen där det finns förhoppning om konkretare åtgärder och att det blir tydligare vad olika organisationer ska göra. Aktionsplanen nämns som viktig för att överbrygga glappet mellan analys och handling.

I samtliga intervjuer ställdes avslutande frågor om hur Trafikverket kan stötta för att aktörerna ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet. Flera intervjupersoner lyfter fram förslag för hur analysförmågan och kunskapsunderlaget ska förbättras, trots att såväl GNS vägs aktörer som Trafikverkets tjänstepersoner menar att det redan görs mycket analys och att mer behöver göras för att överbrygga glappet mellan analys och handling. Inte minst kom förslag om hur enskilda indikatorer kan utvecklas och om indikatorernas roll i att förklara trafiksäkerhetsutvecklingen.

För att överbrygga glappet mellan analys till handling är det också viktigt att lyfta kunskaper och insikter om trafiksäkerhet på den regionala och lokala nivån, enligt flera intervjupersoner på Trafikverket. Trafikverket stöttar just nu NTF i ett projekt där de går ut mot nyvalda kommunpolitiker och pratar om trafiksäkerhet.⁵⁶ En intervjuperson resonerar också om att bryta ner indikatorerna så att kommunerna kan ha nytta av dem. De bör bli tydligare hur kommunernas arbete bidrar till nationella mål och indikatorer.⁵⁷ I förslaget till målstyrning från 2008 fanns förslag om regionala resultatkonferenser, men detta är flera intervjupersoner från Trafikverket tveksamma till. Såsom redan påtalats i avsnitt 2.3 är regionala åtgärdskonferenser inom ett visst tema ett bättre sätt att lyfta den regionala/lokala nivån. Trafikverkets nya samordningsuppdrag nämns av ett par intervjupersoner som en förutsättning för att kunna arbeta mer aktivt på denna nivå.

⁵⁶ Intervju #11

⁵⁷ Intervju #13

4. Diskussion och slutsatser

Nollvisionen och införandet av målstyrningen

Nollvisionen antogs 1997 och innebar ett paradigmskifte i trafiksäkerhetsarbetet. Fokus flyttades till systemutformarnas ansvar för trafiksäkerheten och till de allvarliga skadehändelserna som uppstår till följd av trafikolyckor.

Enligt en tidigare intervjustudie om det svenska trafiksäkerhetsarbetet präglades de tio första åren med Nollvisionen (1997-2007) av omställning i synsätt, relativt god finansiering och att en mängd aktiviteter vidtas.⁵⁸ Även det regionala och lokala engagemanget var starkt, inte minst möjliggjort och pådrivet inom ramen för dåvarande Vägverkets sektorsansvar. Däremot saknades tillräcklig systematik i arbetet vilket bidrog till dålig måluppfyllelse. Uppföljning av Vägverket pekar på en kombination av orsaker till att etappmålet inte uppnåddes, till största delen berodde det på att inte tillräckligt med effektiva åtgärder genomförts.⁵⁹

Vägverket redovisade 2008⁶⁰ ett förslag på en ny styrmodell för trafiksäkerhetsarbetet som syftade till att öka måluppfyllelsen genom att systematisera trafiksäkerhetsarbetet. Målstyrningen är i förslaget uppbyggt kring ett antal indikatorer, årliga analysrapporter och resultatkonferenser samt ett forum för samverkan mellan olika aktörer (Gruppen för Nollvisionen i samverkan).

Hur har målstyrningen påverkat aktörerna?

Införandet av målstyrningen har bidragit till ökad systematik i trafiksäkerhetsarbetet och till samverkan mellan olika aktörer. I intervjuerna i den här utvärderingen påtalas att de årliga uppföljningarna är bra för systematiken, men att det finns svårigheter att ”få saker att hända” i tillräcklig omfattning. Kunskapen och engagemanget för trafiksäkerhet är inte alltid väl förankrad vidare inåt och uppåt i organisationerna. Knappt hälften av kommunerna (44 %) respektive transportörerna (7 av 16) upplever att deras branschorganisation driver på trafiksäkerhetsarbetet. Det finns således ett glapp mellan analys och åtgärder, ett återkommande tema i de intervjuer som gjorts inom den här utvärderingen och i Thoressons intervjuer 2016-2017.

GNS vägs ställningstagande upplevs inte bidra nämnvärt till aktörernas trafiksäkerhetsarbete. Det är inte tillräckligt handfast för att leda till handling. Istället hoppas många av intervjupersonerna, såväl från Trafikverket som från andra aktörer i GNS väg, att ”Aktionsplan för trafiksäkerhet 2019-2022” kan lyfta arbetet

⁵⁸ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervju-studie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

⁵⁹ Vägverket Publikation 2008:5. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 1997-2007.

⁶⁰ Vägverket Publikation 2008:31. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet : Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020.

och tydligare specificera konkreta åtgärder som avses genomföras under perioden. Även om aktionsplanen kan utgöra ett stöd för aktörerna i deras verksamhetsplanering, lyfts också uppfattningar om att aktionsplanen riskerar att bli verkningsslös genom att vara för generell, fokusera på "samma problem som vanligt" och inte i tillräcklig grad peka ut konkreta mål och ansvariga aktörer.

Utvärderingen avsåg också inriktningsdokument som tagits fram inom GNS vägs samverkansgrupper. Här efterfrågas en tydligare koppling mellan inriktningsdokumentet och målstyrningen. Det är dock oklart på vilket sätt det är en oklar koppling och hur den i så fall skulle kunna stärkas. Detta har inte intervjupersonerna bidragit till att klargöra.

Styrmedel och ledarskap för mer handling

Ännu fler och effektiva åtgärder behövs för att nuvarande etappmål ska nås, konstaterar Trafikverket 2016.⁶¹ Involveringen av olika aktörer och genomförandet av åtgärder behöver stärkas. Trafikverket konstaterar att "de nationella analyserna och prioriteringarna är ett bra underlag, men det kan krävas en mer aktörsnära styrning mot effektiva åtgärder för att målstyrningen ska gå från ord till handling". Det handlar om att överbrygga glapp mellan analys och åtgärder.

Illustrationen av målstyrningens förädlingskedja (se Figur 2-2) är relevant. Tillstånd och effekter mäts och analyseras genom den årliga analysrapporten och kommuniceras genom resultatkonferensen. GNS väg gör sitt ställningstagande utifrån analysrapport och resultatkonferens vilket omsätts till handling i aktionsplanen och aktörernas verksamhetsplanering. Målstyrningen i sig kan betraktas som ett styrmedel i viss mening, men det behövs fler styrmedel som var för sig, eller i kombination med varandra, kan bidra till eller säkerställa genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder hos olika aktörer.

Förslag på hur Trafikverket kan främja eller förmå ett ökat frivilligt miljö- och trafiksäkerhetsåtagande inom transportsektorn presenteras av Erik Hysing från Göteborgs universitet baserat på intervjuer med 18 personer från 13 myndigheter, företag och organisationer genomförda under 2018.⁶² Trafikverket kan ta ansvar för trafiksäkerheten på olika sätt, men för att få andra att ta ansvar pekar Hysing ut två typer av nationell samverkan för trafiksäkerhet. Den första typen menar Hysing är GNS som innebär samverkan för att skapa legitimitet samt för att få inspel till Trafikverkets arbete. Vilka aktörer som finns med, och vilka som är exkluderade, är avgörande för framgång för denna typ av samverkan. Den andra typen av nationell samverkan är samverkan för att förmå andra samhälleliga aktörer att frivilligt bidra till Trafikverkets arbete och mål, vilket Hysing kallar "samverkan näringsliv". Att skapa incitament för företag och organisationer att frivilligt göra åtgärder är avgörande för framgång och Hysing exemplifierar med hot om reglering, konsumenttryck, informationsutbyte samt kultur och tradition.

Styrmedel diskuteras också av intervjupersonerna i den här utvärderingen. Krav vid upphandling är bra enligt såväl transportköpare som utförare, men samtidigt

⁶¹ Trafikverket Publikation 2016:109. Analysrapport : Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

⁶² Presentation av Erik Hysing, Örebro universitet: "Samverkan för nollvisionen", 28 november 2018.

poängterar utförarna att uppföljning är viktigt och att det sällan görs idag. Kommunerna efterfrågar mer påtryckning från nationellt håll för att arbeta för mer trafiksäkerhet. Några intervjupersoner upplever problem i sina kommuner med ett för stort fokus på bilens framkomlighet istället för på trafiksäkerhet och att en acceptans mot begränsningar för bilens framkomlighet är nödvändig. Både kommuner och transportörer efterfrågar också kunskap och erfarenhetsutbyte där Trafikverket och branschorganisationer (inklusive SKL) är viktiga för att ge stöd.

Flera aktörer talar i den här utvärderingen om bristande resurser. Resurser är dock en fråga om *prioritering* och utvärderingen ställer frågan vilken prioritering trafiksäkerhetsfrågan egentligen har på politisk nivå eller ledningsnivå hos kommuner och transportörer. Flera kommuner uttrycker själva i intervjuerna att det saknas politisk vilja, engagemang och beslut som driver på trafiksäkerhetsarbetet. NTF:s projekt där de pratar trafiksäkerhet med kommunpolitiker är därför viktigt för att öka medvetenheten och lyfta upp trafiksäkerhetsfrågan på den politiska agendan. Sannolikt handlar resurstilldelningen också om att trafiksäkerhetsfrågan inte är lika prioriterad som tidigare på högsta nivå i samhället och därför går inga tydliga ”styrsignaler” ut i samhället. Systematik och samverkan i trafiksäkerhetsarbetet är väsentligt bättre med dagens målstyrning jämfört med de tio första åren med Nollvisionen (1997-2007), men det behövs mer styrmedel och ledarskap som borgar för ”rätt beslut på rätt nivåer”.

Ledarskap pekas också av Thoresson ut som en kritisk faktor för målstyrningen. Vägverkets sektorsansvar upphörde vid bildningen av Trafikverket 2010 och ersattes inte av någon motsvarighet hos den nya myndigheten. Inom ramen för sektorsansvaret drev Vägverket på genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder hos aktörer, även genom finansiellt stöd. Även Polismyndigheten trappade ner sitt trafiksäkerhetsarbete under flera år enligt Thoresson, men Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete har fått en nystart enligt intervjuer i den här utvärderingen. I samband med regeringens nystart av Nollvisionen fick Trafikverket hösten 2016 uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Detta uppdrag ger bättre förutsättning att utöva ledarskap i trafiksäkerhetsarbetet.

Glapp mellan nationella nivån och kommunerna

Det finns ett glapp mellan målstyrningen på nationell nivå och den regionala och lokala nivån. Hälften av kommunerna uppvisar en kännedom om analysrapporten och resultatkonferensen, men endast var fjärde kommun känner till inriktningsdokumenten om ”säker gångtrafik” och ”säker trafik med cyklar och mopeder”. Kännedomen om GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt i analysrapport och resultatkonferens är mycket låg, vilket å andra sidan inte är så överraskande då det bara är två kommuner som deltar i GNS.

I utvärderingen ställdes frågor om synen på indikatorerna i målstyrningen, även om inte syftet var att utvärdera enskilda indikatorer. Från kommunerna påpekas att det saknas ett kommunalt perspektiv i indikatorerna och att det behövs fler indikatorer som kommunerna direkt kan relatera till och basera sina mål på. Exakt vad som saknades framkom inte och det tål att påpekas att flera indikatorer har en direkt påverkan genom kommunernas insatser, inte minst indikatorerna rörande hastighetsefterlevnad på kommunalt vägnät, säkra GCM-passager samt drift och underhåll på gång- och cykelvägar. Så vad ”glappet” består i när det gäller indikatorerna är svårt att säga.

Både Trafikverket och SKL har en viktig roll i att överbrygga glappet mellan nationella nivån och kommunerna. Många kommuner anger i enkäten stöd från SKL, Trafikverket eller andra organisationer som en saknad faktor för att fler trafiksäkerhetsåtgärder ska genomföras i kommunen. Även Polisens arbete genom ökad närvaro och stöd nämns som en viktig faktor.

Kommunernas företrädare SKL är en aktör i GNS väg. Det väcker frågan om hur SKL ser på sin roll och betydelse för att föra vidare ställningstagandet utifrån analysrapport och resultatkonferens likt en ”stafett” till kommunerna, till exempel i form av information, utbildning och annat stöd i trafiksäkerhetsarbetet. Det finns genom intervjuerna indikationer på att SKL inte är lika aktiva inom trafiksäkerhet som tidigare. Detta, i kombination med att Trafikverkets mandat att samordna och stödja andra aktörer minskade efter upphörandet av sektorsansvaret, har sannolikt ökat glappet mellan nationell nivå och kommunerna under målperioden.

De regionala resultatkonferenser som fanns med i förslaget för målstyrning från 2008 är inte heller längre aktuella. De har ersatts av förslag om regionala åtgärds-konferenser (eller regionala temakonferenser med fokus på åtgärder) genom förslaget på utvecklad målstyrning som kom 2016. Avsikten är att skapa ett forum där de mer åtgärdsnära diskussionerna förs regionalt eller länsvis bland aktörer som Trafikverket, kommuner, länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter. Genomförandet av regionala åtgärdskonferenser möjliggörs bland annat genom Trafikverkets nya samordningsuppdrag. Regionala åtgärdskonferenser bör också vara ett bra komplement till aktionsplanen som tas fram på nationell nivå och kan överbrygga glappet mellan nationella nivån och kommunerna.

Åkerier, bussföretag, taxiföretag och andra transportörer

En enkät skickades till transportörer i form av åkerier, bussbolag, taxibolag och stora transportköpare. En betydande arbetsinsats riktades mot att få in så många svar som möjligt, vilket resulterade i svar från 16 transportörer. Även om bara runt hälften av transportörerna själva arbetar aktivt med trafiksäkerhet, känner de flesta till Trafikverkets arbete för trafiksäkerhet utifrån Nollvision och flera har hört talas om GNS väg. Slutsatser ska dras med försiktighet då det är få svarande.

De flesta av transportörföretagen är kopplade till en branschorganisation: Sveriges åkeriföretag, Sveriges bussföretag (ett förbund inom Transportföretagen) och Svenska taxiförbundet. Ungefär hälften upplever att deras branschorganisation driver på trafiksäkerhetsarbetet, det vill säga det finns en förbättringspotential i överföringen av information och engagemang från branschorganisationer till företagen. Även fackförbunden nämns i sammanhanget om taxibolagens hantering av enskilda taxiförarens hastighetsöverträdelser.

Generellt framför branschorganisationerna synpunkter om att förutsättningarna för tunga fordon bör förbättras och exemplifierar med vajerräcken som är dimensionerande för en för låg vikt. De menar att om Trafikverket riktar åtgärder mot enskilda åkerier och bussföretag, ökar sannolikt deras delaktighet i trafiksäkerhetsarbetet. Branscherna har olika karaktär och förutsättningar, och vill inte heller slentrianmässigt ”klumpas ihop”.

Aktörssamverkan och intern förankring

Målstyrningen inom trafiksäkerhet bygger på aktörssamverkan. Det är genom samverkan med berörda aktörer i transportsektorn som glappet mellan analys och konkreta åtgärder som bidrar till att uppfylla trafiksäkerhetsmål kan överbryggas.

I förslaget till utvecklad målstyrning från 2016⁶³ föreslås utvecklingen av en tydlig process för att identifiera *nya* aktörer i den aktörsamverkan som målstyrningen bygger på. Med ett breddat trafiksäkerhetsarbete mot både 2020 och 2030 behöver andra yrkesgrupper och aktörer delta, utöver de som redan i dag är engagerade. I Vägverket Publikation 2016:109 exemplifieras dessa grupper och aktörer med fysiska planerare och arkitekter, tillverkare av automatiserade fordon och fordon för oskyddade trafikanter samt kläd- och skoindustrin.

Mot bakgrund av resultatet från den här utvärderingen bör dock involveringen av såväl "*före detta*" som *befintliga* aktörer i första hand förbättras. En återupptagen involvering av Sveriges bussföretag och Svenska taxiförbundet bör vara ett viktigt steg i en aktörsamverkan för trafiksäkerheten. I dagsläget är det endast Sveriges åkeriföretag av branschorganisationerna i transportörbranschen som är med i GNS väg, medan övriga två varit det tidigare.

När det gäller befintliga aktörer finns det anledning att se över hur engagemang säkerställs inåt och uppåt i organisationerna. I det ursprungliga förslaget till målstyrning för trafiksäkerheten från 2008 talades det om vikten av engagemang på ledningsnivå från aktörerna. Den här utvärderingen ger indikationer på att engagemanget från ledningsnivå var större initialt, men att representationen i GNS väg allt mer utgörs av tjänstepersoner med expert-/specialistroll. Det är oklart hur trafiksäkerhetsfrågan sedan förankras tillbaka in i organisationerna och inte stannar vid att "*frälsa de redan frälsta*". Det finns anledning att fundera över formerna för involveringen; vilka former som passar vilka målgrupper i organisationerna.

Vem ska göra jobbet?

Det behövs kraftfulla insatser från olika aktörer för att nå etappmålen för trafiksäkerheten. Frågan är vem som ska göra jobbet. Flera intervjupersoner menar att det finns mer för Trafikverket att göra. Staten behöver ta sitt ansvar innan man "*pekar finger*" åt yrkestrafiken och andra aktörer, uttryckte en intervjuperson det. Även från Trafikverkets intervjupersoner framförs att andra områden prioriteras alltmer, inte minst den eftersatta järnvägen behöver mer resurser.

Indikatorerna kan göras mer "*drivande*" mot aktörerna. Frågan om vem som ska göra jobbet kan belysas utifrån var *potentialen* att nå effekter finns och till viss del görs detta inom aktionsplanen. I intervjuerna resoneras om en nedbrytning av indikatorer till lokal nivå. Till exempel, om 80 % av trafikarbetet på kommunal väg ska ske inom gällande hastighet år 2020, hur mycket ska var och en av kommunerna stå för? Samtidigt är det viktigt att inte fastna i och ägna en för stor del av resurserna till analys. Hänsyn till fordonsindustrins utvecklingstakt och omställningen av transportsektorn kan tas genom scenarier som beskriver olika tänkbara och önskvärda utvecklingar.

⁶³ Trafikverket Publikation 2016:109. Analysrapport : Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete med stöd av ISO 39001 kan bidra till ökat genomslag av målstyrningen hos enskilda aktörer. I arbetet med att definiera konkreta, uppföljningsbara mål och åtgärder kan aktörer utgå från indikatorerna från målstyrningen. Både målstyrningen och ISO 39001 är systematiska arbetssätt med ”plan, do, check, act” i återkommande cykel.

Trafiksäkerhetsfrågan är inte längre ett ”särskilt projekt”, utan är alltmer och bör vara en integrerad fråga i verksamheten. Organisationer bör göra en ”trafiksäkerhetsintegrering” med målet att säkerställa att trafiksäkerhet genomsyrar hela verksamheten. Det kräver en översyn (gap-analys) av de delar av verksamheten där trafiksäkerhet är ett relevant innehåll. Det kräver också att berörda personer i verksamheten har en grundläggande trafiksäkerhetsförståelse, inte minst att förstå *varför* något ska göras på ett visst sätt.

För kommuner finns stöd för systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom SKL:s modell för kommunal trafiksäkerhetsrevision där ISO 39001 har integrerats.⁶⁴ Fram till 2010 gjordes revision i cirka 40 kommuner med stöd av Vägverket och erfarenheterna från revisionen var goda enligt en uppföljning av Vägtrafikinspektionen.⁶⁵ Efter 2010 har revision genomförts i en handfull kommuner.

Det finns anledning att se över hur Trafikverket tillsammans med SKL kan verka för genomförandet av trafiksäkerhetsrevisioner i kommunerna i syfte att främja ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete. SKL uppger i intervjuerna att de inte arbetar med ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och ISO 39001 i dagsläget trots att SKL förvaltar modellen för kommunal trafiksäkerhetsrevision. Det bör dock poängteras att den tjänsteperson från SKL som huvudsakligen arbetar med trafiksäkerhet inte fanns tillgänglig för intervju då studien genomfördes och att SKL:s svar därmed inte är helt rättvisande.

För transportörerna erbjuder i regel branschorganisationerna stöd för certifiering enligt ISO 39001. Av de 16 transportörer som deltog i den här utvärderingen är det endast tre som är certifierade enligt ISO 39001.

Trafiksäkerhet i bredare hållbarhetssammanhang

Det finns flera samhällsutmaningar där trafik och transporter står för en del av problemet och lösningen, inte minst vad gäller miljö och klimat, folkhälsa samt social inkludering, jämställdhet och jämlikhet. Det tas gärna ett bredare hållbarhetsgrepp om trafik och transporter idag, vilket är nödvändigt för att hantera samhällsutmaningarna på ett effektivt sätt och undvika suboptimeringar. Det framkommer dock farhågor i utvärderingen om att vi riskerar att tappa bort trafiksäkerheten när vi pratar om hållbarhet, trots att trafiksäkerheten bör ha samma dignitet som övriga hållbarhetsmål. Trafiksäkerheten är en del av de globala målen i Agenda 2030, till exempel genom delmål 3.6 ”Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken”.

⁶⁴ Mer information om trafiksäkerhetsrevisionen finns här: <https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

⁶⁵ Vägtrafikinspektionen (2008). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – erfarenheter från sju kommuner.

Farhågor om en borttappad trafiksäkerhet måste tas på allvar. Det accentueras genom intervjupersoners rapporter om att trafiksäkerhetsfrågan betraktas som ”löst”, även om trafiksäkerhetsutvecklingen stagnerat och utmaningarna fortfarande är stora, inte minst vad gäller det stora antalet allvarligt skadade cyklister och fotgängare. Även Thoresson lyfter fram benägenheten att ”slå sig till ro”.⁶⁶

Trafiksäkerhetsfrågan är inte längre ett ”särskilt projekt” som i Nollvisionens begynnelse, utan är alltmer en integrerad fråga. Integreringen är bra, men blir samtidigt problematiskt om det inte finns en verksamhetsstyrning i organisationerna som säkerställer att trafiksäkerheten beaktas, när enskilda personer med trafiksäkerhetskompetens slutar och kunskapen inte är integrerad i organisationen, när enskilda personer inte har mandat i organisationen att driva trafiksäkerhetsfrågorna, när andra områden måste prioriteras resursmässigt och så vidare.

Helhetssynen är viktig. ”Vi måste tänka på ett bredare sätt” uttryckte flera intervjupersoner det i den här utredningen, och någon tog som exempel att när olyckor med lastbil ökar bör vi arbeta aktivt för fler transporter på järnväg istället för att enbart ”jaga” åkerierna. Vidare är suicid och fotgängares fallolyckor två områden som är på gång att inkluderas i trafiksäkerhetsarbetet vilket också ger bättre förutsättning för helhetshantering av samhällsutmaningar.

Det finns generellt fler synergier än motsatsförhållanden mellan trafiksäkerhet och miljö. I debatten om åtgärder i transportplanerna lyfts dock ofta ett motsatsförhållande fram mellan kommunernas planering för mer hållbar stadsutveckling och byggandet av fler körfält och trafikplatser på motorvägen utifrån bland annat trafiksäkerhetsargument. I ett forskningsprojekt finansierat av Trafikverket om målkonflikter mellan nationell och lokal planering förs resonemang om åtgärder på statliga vägnätet utifrån kapacitet och trafiksäkerhet som ger större inkommande trafikmängder än vad staden tål.⁶⁷ Ett annat exempel är att trafiksäkerhetsåtgärder i tätort ofta ställs mot kollektivtrafikens framkomlighet, men då missas att för resenären börjar kollektivtrafikresan vid dörren och att kollektivtrafikresan i regel innehåller en betydande mängd transport till fots eller på cykel.

Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet framöver fokuserar på *synergierna* som finns mellan trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Det kan i praktiken innebära att fokus förskjuts mot insatser som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, såväl inom tätort som utanför. Det kan också innebära att hantera de möjligheter och utmaningar som digitaliseringen och automatiseringen innebär för trafiksäkerheten. Synergier och motsatsförhållanden mellan trafiksäkerhet och andra samhällsutmaningar är sannolikt en relevant fråga för ett forskningsuppdrag för att bättre förstå hur dessa kan beaktas i praktiken.

⁶⁶ Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervju-studie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

⁶⁷ Hult, Å., Larsson, M.-O., Nyström, K., Wennberg, H. (2017). Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur. IVL Svenska Miljöinstitutet AB (IVL Rapport C 248) och Trivector Traffic AB (Trivector Rapport 2017:45).

Slutord

Många upplever att ”trafiksäkerhetsfrågan är löst”, men det är den inte. Trafiksäkerhetsutvecklingen har stagnerat i Sverige och utmaningarna är fortfarande stora. Kraftfulla insatser behövs från olika aktörer framöver. ”Det är tid för självrannsakan” uttryckte en intervjuperson det. Systematiken och samverkan med aktörer i trafiksäkerhetsarbetet är väsentligt bättre med dagens målstyrningsmodell jämfört med de tio första åren med Nollvisionen (1997-2007). Nu behövs insatser för att gå från analys till mer handling. Verksamhetsstyrning genom ISO 39001 är en viktig väg framåt och det behövs styrmedel och ledarskap för att få till ”rätt beslut på rätt nivåer” hos berörda organisationer. Trafiksäkerhetsarbetet måste också gå hand i hand med andra samhällsutmaningar och Trafikverket är en aktör lämpad att leda arbetet inom ramen för de transportpolitiska målen och det samordningsuppdrag Trafikverket fått från regeringen.

Referenser

Hult, Å., Larsson, M-O., Nyström, K., Wennberg, H. (2017). Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur. IVL Svenska Miljöinstitutet AB (IVL Rapport C 248) och Trivector Traffic AB (Trivector Rapport 2017:45).

Hysing, E. Samverkan för nollvisionen. Presentation för Trafikverket, 28 november 2018.

Prop. 1996/97:137. Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.

Regeringsbeslut N2016/05493/TS. Uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

Regeringens skrivelse 2017/18:278. Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029.

Thoresson, K. (2018). Hur fungerar målstyrningen av det svenska trafiksäkerhetsarbetet? En intervju-studie om trafiksäkerhetsarbetets organisation och arbetsprocesser under perioden 2008-2017. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut, VTI.

Trafikverket Publikation 2012:124. Analysrapport : Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020.

Trafikverket Publikation 2013:153. Ökad säkerhet på fyrhjulingar : Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020.

Trafikverket Publikation 2016:032. Ökad säkerhet på motorcykel och moped : Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020.

Trafikverket Publikation 2016:109. Analysrapport : Översyn av etappmål för säkerhet på väg till 2020 och 2030, med en utblick mot 2050.

Trafikverket Publikation 2017:102. Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0.

Trafikverket Publikation 2018:143. Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2017 : Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020.

Trafikverket Publikation 2018:159. Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder 2018.

Trafikverket Publikation 2018:161. 2018 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik.

Vägverket (2004). Regeringsuppdrag : En samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet m.m. TR40A 2003:27111.

Vägverket Publikation 2008:31. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet : Aktörssamverkan mot nya etappmål år 2020.

Vägtrafikinspektionen (2008). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – erfarenheter från sju kommuner.

Bilaga 1: Frågeguide för GNS väg

Trafikverket utvärderar hur målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet påverkar olika aktörer. Frågan är hur de tre delarna i målstyrningsarbetet (den årliga analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg) bidrar till att öka kunskapen, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet. Vi på Trivector genomför utvärderingen och samlar in tankar och synpunkter från olika aktörer som medverkar (eller har medverkat) i GNS väg.

Namn:	
Organisation:	
Roll/ansvar:	

1a. Trafiksäkerhetsarbete bedrivs inom flera områden. I vilken utsträckning arbetar ni i er organisation med följande?

Hastighetsefterlevnad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Nykterhet i trafiken	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Bältesanvändning i bilar och bussar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Hjälmanvändning för cykel, moped och mc	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra personbilar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Regelefterlevnaden bland motorcyklister	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra vägar med mötesseparering	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra gång-, cykel-, mopedpassager	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Drift och underhåll på gång- och cykelvägar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant

1b. Arbetar ni med trafiksäkerhet på andra sätt?

--

Endast för ”branschorganisationer”, t ex SKL:

1c. Har ni några medlemsorganisationer? På vilket sätt arbetar de med trafiksäkerhet? Vilken är er roll där?

--

2. Känner du till det målstyrningsarbete som Trafikverket driver för trafiksäkerheten?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

3. Känner du till Gruppen för Nollvisionen i Samverkan, GNS väg?

- ☐ Ja, känner väl till och är medlem/medverkande
☐ Ja, känner väl till, men är inte medlem/medverkande
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

4a. Känner du till analysrapporten som Trafikverket årligen redovisar för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarar ja på fråga 4a:

4b. Har din organisation tagit del av någon av analysrapporterna under perioden 2010-2018?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om man svarar ja på fråga 4b:

4c. Skulle du säga att analysrapporterna har bidragit till ökad kunskap inom trafiksäkerhet, ökat engagemang och att åtgärder för trafiksäkerhet genomförs i er verksamhet?

... ökad kunskap om hur er verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till trafiksäkerhetsmålen?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... genomförande av konkreta åtgärder inom verksamhet för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

4d. Hur då? Utveckla!

--

5a. Känner du till Trafikverkets årliga resultatkonferens för trafiksäkerhet?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarar ja på fråga 5a:

5b. Har din organisation medverkat på någon resultatkonferens under perioden 2010-2018?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om man svarar ja på fråga 5b:

5c. Skulle du säga att resultatkonferensen har bidragit till ökad kunskap inom trafiksäkerhet, ökat engagemang och att åtgärder för trafiksäkerhet genomförs i er verksamhet?

... ökad kunskap om hur vår verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till trafiksäkerhetsmålen?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... genomförande av konkreta åtgärder inom verksamhet för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

5d. Hur då? Utveckla!

6a. Känner du till Gruppen för Nationell Samverkans (GNS väg) ställningstagande med utgångspunkt från analysrapporten och resultatkonferensen?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarar ja på fråga 6a:

6b. Har din organisation deltagit i GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt från analysrapporten och resultatkonferensen någon gång under perioden 2010-2018?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om man svarar ja på fråga 6a:

6c. Skulle du säga att GNS vägs ställningstagande har bidragit till ökad kunskap inom trafiksäkerhet, ökat engagemang och att åtgärder för trafiksäkerhet genomförs i er verksamhet?

... ökad kunskap om hur vår verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till trafiksäkerhetsmålen?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... genomförande av konkreta åtgärder inom verksamhet för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

6d. Hur då? Utveckla!

7a. Trafikverkets målstyrningsarbete består av tre delar: analysrapporten, resultatkonferensen och GNS vägs ställningstagande (som vi pratat om). Hur tycker du att detta arbete sammantaget bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna inom din organisation? Har det påverkat på något sätt och i så fall hur?

Endast för "branschorganisationer", t ex SKL:

7b. Hur tycker du att målstyrningsarbetet bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna hos era medlemsorganisationer? Har det påverkat på något sätt och i så fall hur?

7c. Är det något särskilt i målstyrningsarbetet som du tycker är mer värdefullt än något annat? Analysrapporten? Resultatkonferensen? GNS vägs ställningstagande? Annat?

7d. Är det rätt saker som fokuseras i indikatorerna?

8a. Vad krävs för att ni ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet? Finns det något som saknas internt för att inom er verksamhet vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? Exempel att ta till: ledningens engagemang, beslut, mandat, resurser osv.

8b. Om vi pratar externa faktorer... finns det något som saknas för att inom er verksamhet vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet?

Exempel att ta till: stöd från Trafikverket, yttre förutsättningar som krav vid upphandling, lagstiftning, ekonomiska incitament)

--

9a. Inom GNS vägs samverkansgrupper har olika inriktningsdokument tagits fram. Vilka av följande inriktningsarbeten känner du till? Har din organisation medverkat i framtagandet av dem?

Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0	☐ Känner ej till ☐ Känner till, men använder ej ☐ Känner till och använder	☐ Har medverkat ☐ Har inte medverkat
Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder 2018	☐ Känner ej till ☐ Känner till, men använder ej ☐ Känner till och använder	☐ Har medverkat ☐ Har inte medverkat
Ökad säkerhet på motorcykel och moped : Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020	☐ Känner ej till ☐ Känner till, men använder ej ☐ Känner till och använder	☐ Har medverkat ☐ Har inte medverkat
Ökad säkerhet på fyrhjulingar : Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020	☐ Känner ej till ☐ Känner till, men använder ej ☐ Känner till och använder	☐ Har medverkat ☐ Har inte medverkat
Annat arbete/dokument?	☐ Känner ej till ☐ Känner till, men använder ej ☐ Känner till och använder	☐ Har medverkat ☐ Har inte medverkat

För det av alternativen i fråga 9a som man känner till:

9b. I vilken grad upplever du att arbetet med att ta fram inriktningsdokument bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till att identifiera och genomföra åtgärder i den egna organisationen? Endast svara på för de dokument som man känner till.

	Inom egna organisationen	Medlemsorganisationer
Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder 2018	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Ökad säkerhet på motorcykel och moped : Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Ökad säkerhet på fyrhjulingar : Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Annat arbete/dokument?	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

9c. Hur då? Utveckla!

10. Har du något mer att tillägga? Några andra tankar eller medskick till vår utvärdering av Trafikverkets målstyrning för trafiksäkerhet?

Bilaga 2: Frågeguide branschorganisation

Trafikverket arbetar utifrån Nollvisionen för att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Nu utvärderar Trafikverket sitt trafiksäkerhetsarbete för att kunna ta nya tag mot 2030. Genom denna enkät önskar vi få in tankar och synpunkter från dig som arbetar i transportbranschen.

Namn:	
Organisation:	
Roll/ansvar:	

Inledning

1a. I vilket utsträckning arbetar ni med trafiksäkerhetsfrågor?

- ☐ Ja, i hög utsträckning
- ☐ Ja, i ganska hög utsträckning
- ☐ Ja, i viss utsträckning
- ☐ Nej, inte alls

1b. Driver ni på trafiksäkerhetsarbetet i branschen?

- ☐ Ja, i hög utsträckning
- ☐ Ja, i ganska hög utsträckning
- ☐ Ja, i viss utsträckning
- ☐ Nej, inte alls

1c. Erbjuder ni stöd i trafiksäkerhetsfrågor till era medlemsorganisationer?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

Om ”ja” på fråga 1c:

1d. Vilket typ av stöd?

--

Frågor om Trafikverkets målstyrningsarbete

2a. Känner du till det arbete som Trafikverket driver för trafiksäkerheten utifrån Nollvisionen och dess etappmål?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarat "ja" på fråga 2a:

2b. Vad i Trafikverkets arbete för trafiksäkerhet känner du till – och vad har det bidragit till hos er?

2c. Känner du till Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS väg) som Trafikverket driver och där bland annat några branschorganisationer medverkar?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Plats för eventuell kommentar om GNS väg:

Frågor om möjliga förbättringar av trafiksäkerhetsarbetet

3a. Arbete för ökad trafiksäkerhet bedrivs inom flera områden. Hur relevanta är följande områden för din organisation? I vilken grad arbetar ni med dem?

Hastighetsefterlevnad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Nykterhet i trafiken	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Bältesanvändning i bilar och bussar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Hjälmanvändning för cykel, moped och mc	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra personbilar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Regelefterlevnaden bland motorcyklister	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra vägar med mötesseparering	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Säkra gång-, cykel-, mopedpassager	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Drift och underhåll på gång- och cykelvägar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	☐ Ej relevant

3b. Arbetar ni med trafiksäkerhet på andra sätt?

3c. På vilket sätt arbetar era medlemsorganisationer med trafiksäkerhet? Vilken är er roll där?

3d. Vad krävs för att era medlemsorganisationer ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet? Finns det något som saknas internt för att inom er verksamhet vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet?
Det kan handla om kunskap, ledningens engagemang, beslut, mandat, resurser med mera.

3e. Om vi pratar externa faktorer... finns det något som era medlemsorganisationer saknar för att inom sina verksamheter vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? *Det kan handla om stöd från Trafikverket eller andra organisationer, krav vid upphandling och andra yttre förutsättningar, lagstiftning, arbetsmiljökrav, ekonomiska incitament med mera.*

3f. Vad skulle ni i er organisation önska för att kunna arbeta ännu mer med trafiksäkerhet?

Avslutning

4. Har du något mer att tillägga? Några andra tankar eller medskick till vår utvärdering av Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete?

Bilaga 3: Frågeguide för Trafikverket nationellt

Trafikverket utvärderar hur målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet påverkar olika aktörer. Frågan är hur de tre delarna i målstyrningsarbetet (den årliga analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg) bidrar till att öka kunskapen, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet. Vi på Trivector genomför utvärderingen och samlar in tankar och synpunkter från olika aktörer. Nu har jag några frågor till dig som arbetar med trafiksäkerhet på Trafikverket nationellt.

Namn:	
Roll/ansvar:	

1a. Hur har målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet påverkat kunskapsnivån, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet internt på Trafikverket?

--

1b. Analysrapporten som Trafikverket årligen redovisar för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige – hur har den påverkat kunskapsnivån, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet internt på Trafikverket?

--

1c. Den årliga resultatkonferensen om trafiksäkerhet – hur har den påverkat kunskapsnivån, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet internt på Trafikverket?

--

1d. GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt från analysrapporten och resultatkonferensen hur – hur har det påverkat kunskapsnivån, engagemanget och genomförandet av åtgärder för trafiksäkerhet internt på Trafikverket?

--

2a. Hur tycker du att målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna hos andra aktörer än Trafikverket? Har det påverkat på något sätt och i så fall hur?

2b. Är det något särskilt i målstyrningsarbetet som du tycker är mer värdefullt än något annat för andra aktörers trafiksäkerhetsarbete? Analysrapporten? Resultatkonferensen? GNS vägs ställningstagande?

2c. Vad tänker du krävs för att aktörerna ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet? Exempel att ta till: stöd från branschorganisation eller annan, ledningens engagemang, yttre förutsättningar som krav vid upphandling, lagstiftning, ekonomiska incitament osv.

2d. Hur kan Trafikverket stötta för att aktörerna ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet?

3. Är det rätt saker som fokuseras i indikatorerna?

4a. Hur upplever du arbetet med att ta fram inriktningsdokument i GNS vägs samverkansgrupper? Exempel: Gemensam inriktning för säker gångtrafik, Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder, Ökad säkerhet på motorcykel och moped och Ökad säkerhet på fyrhjulingar.

4b. Bidrar inriktningsarbetena till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till att identifiera och genomföra åtgärder inom Trafikverket?

4c. Enligt din uppfattning, bidrar inriktningsarbetena till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till att identifiera och genomföra åtgärder hos andra aktörer?

5. De tre grundläggande delarna i målstyrningen är analysrapporten, resultatkonferensen och ställningstagandet i GNS väg. Några delar från det ursprungliga förslaget till målstyrningsarbetet, och från det förslag till utvecklad målstyrning som togs fram 2016, har inte genomförts, t ex regionala resultatkonferenser, genomgång av analysrapport för resultatkonferensen, avrapportering av verksamhetsplaner vid årsslutet och årligt pris för goda exempel. Är någon av dessa förslag relevanta att genomföra, tycker du?

6. Har du något mer att tillägga? Några andra tankar eller medskick till vår utvärdering av målstyrningen för trafiksäkerhetsarbetet?

Bilaga 4: Enkät till kommunerna

Trafikverket arbetar utifrån Nollvisionen för att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Nu utvärderar Trafikverket sitt trafiksäkerhetsarbete för att kunna ta nya tag mot 2030. Frågan är hur målstyrningen för trafiksäkerheten genom den årliga analysrapporten och resultatkonferensen samt GNS väg, bidrar till att öka kunskapen, engagemanget och genomförandet av åtgärder. Genom denna enkät önskar vi få in tankar och synpunkter från dig som arbetar i kommun.

Namn:	
Kommun:	
Befattning:	

På vilket sätt arbetar du med trafiksäkerhet i kommunen?

--

Inledning

1. Trafiksäkerhetsarbete bedrivs inom flera områden. Hur relevanta är följande områden för din kommun? I vilken grad arbetar ni med dem?

	Relevans: I vilken grad kan din organisation påverka följande?	Fokus: I vilken grad arbetar din organisation med följande?
Hastighetsefterlevnad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Nykterhet i trafiken	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Bältesanvändning i bilar och bussar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Hjälmanvändning för cykel, moped och mc	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Säkra personbilar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Regelefterlevnaden bland motorcyklister	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Säkra gång-, cykel-, mopedpassager	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Drift och underhåll på gång- och cykelvägar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

Frågor om stöd från SKL och andra organisationer

2a. Upplever ni att SKL driver på trafiksäkerhetsarbetet?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

2b. Erbjuder SKL stöd i trafiksäkerhetsfrågor åt kommunerna?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

Om "ja" på fråga 2b:

2c. Använder ni i er kommun det stöd i trafiksäkerhetsfrågor som erbjuds från SKL?

- ☐ Ja, regelbundet
- ☐ Ja, men mer sällan / vid enstaka tillfälle
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

Om "ja" på fråga 2c:

2d. Vilket typ av stöd?

2e. Erbjuder andra organisationer stöd i trafiksäkerhetsarbetet som ni använder? Vilka organisationer och vilket typ av stöd?

Frågor om Trafikverkets målstyrningsarbete

3. Känner du till det målstyrningsarbete som Trafikverket driver för trafiksäkerheten?

- ☐ Ja, känner väl till
- ☐ Ja, har hört talas om
- ☐ Nej, känner inte till

4. Känner du till Gruppen för Nollvisionen i Samverkan, GNS väg?

- ☐ Ja, känner väl till och är medlem/medverkande
- ☐ Ja, känner väl till, men är inte medlem/medverkande
- ☐ Ja, har hört talas om
- ☐ Nej, känner inte till

5a. Känner du till analysrapporten som Trafikverket årligen redovisar för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige?

- ☐ Ja, känner väl till

- ☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarar ja på fråga 5a:

5b. Har din kommun tagit del av någon av analysrapporterna under perioden 2010-2018?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om man svarar ja på fråga 5b:

5c. I vilken grad har analysrapporterna bidragit till...

... ökad kunskap om hur er verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till trafiksäkerhetsmålen?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... genomförande av konkreta åtgärder inom verksamhet för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

5d. Hur då? Utveckla!

6a. Känner du till Trafikverkets årliga resultatkonferens för trafiksäkerhet?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarar ja på fråga 6a:

6b. Har din kommun medverkat på någon resultatkonferens under perioden 2010-2018?

- ☐ Ja
☐ Nej

Om man svarar ja på fråga 6b:

6c. I vilken grad har resultatkonferensen bidragit till...

... ökad kunskap om hur vår verksamhet påverkar trafiksäkerhetsutfallet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... ökat engagemang och vilja inom verksamheten att bidra till trafiksäkerhetsmålen?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
... genomförande av konkreta åtgärder inom verksamhet för att bidra till etappmålen för trafiksäkerhet?	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

6d. Hur då? Utveckla!

7. Känner du till GNS vägs ställningstagande med utgångspunkt från analysrapporten och resultatkonferensen?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

8a. Trafikverket har inom GNS vägs samverkansgrupper tagit fram olika inriktningsdokument. Vilka av följande inriktningsdokument känner du till och använder ni i kommunen?

	Känner ej till	Känner till, men använder ej	Känner till och använder
Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃
Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder 2018	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃
Ökad säkerhet på motorcykel och moped : Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃
Ökad säkerhet på fyrhjulingar : Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃
Annat arbete/dokument?	☐ ₁	☐ ₂	☐ ₃

Om man svarat "känner till och använder" på fråga 8a:

8b. I vilken grad upplever du att inriktningsarbetena bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till att identifiera och genomföra åtgärder i kommunen?

Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Gemensam inriktning för säker trafik med cyklar och mopeder 2018	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Ökad säkerhet på motorcykel och moped : Gemensam strategi version 3.0 för åren 2016-2020	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Ökad säkerhet på fyrhjulingar : Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Annat arbete/dokument?	Låg ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

Om man svarat "känner till och använder" på fråga 8a:

8c. Hur då? Utveckla!

9a. Hur tycker du att Trafikverkets målstyrningsarbete inom trafiksäkerhet sammantaget bidrar till ökad kunskap och engagemang för trafiksäkerhet och till genomförandet av åtgärder för ökad trafiksäkerhet? Har det påverkat din kommun på något sätt och i så fall hur?

9b. Är det rätt saker som fokuseras i indikatorerna?

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej / känner inte till

Om ”ja” eller ”nej” på fråga 9b:

9c. Hur då? Utveckla!

9d. Är målstyrningen/indikatorerna omhändertagna i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet?

- ☐ Ja
☐ Nej
☐ Vet ej / känner inte till

Om ”ja” fråga 9d:

9e. Hur då? Utveckla!

Frågor om möjliga förbättringar av trafiksäkerhetsarbetet

10a. Vad krävs för att kommunen ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet? Finns det något som saknas internt för att kommunen ska vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? Det kan handla om kunskap, ledningens engagemang, politiska beslut, mandat, resurser med mera.

10b. Om vi pratar externa faktorer... finns det något som saknas för att kommunen ska vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? Det kan handla om stöd från SKL, Trafikverket eller andra organisationer, påtryckning från medborgare, lagstiftning eller andra krav, ekonomiska incitament med mera.

Avslutning

11. Har du något mer att tillägga? Några andra tankar eller medskick till vår utvärdering av Trafikverkets målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet?

Bilaga 5: Enkät till transportörerna

Trafikverket arbetar utifrån Nollvisionen för att minska antalet skadade och dödade i trafiken. Nu utvärderar Trafikverket sitt trafiksäkerhetsarbete för att kunna ta nya tag mot 2030. Genom denna enkät önskar vi få in tankar och synpunkter från dig som arbetar i transportbranschen.

Namn:	
Organisation:	
Roll/ansvar:	

Inledande frågor

1a. Vilken typ av organisation företräder du? Välj det av följande alternativ som stämmer bäst överens med organisationens verksamhet.

- ☐ Åkerier eller liknande
- ☐ Bussföretag eller liknande
- ☐ Taxiföretag eller liknande
- ☐ Organisation med egna godstransporter
- ☐ Organisation som köper in godstransporter
- ☐ Organisation som köper in persontransporter
- ☐ Budbilsföretag
- ☐ Hyrbilsföretag
- ☐ Annat: _____

1b. Är organisationen medlem i eller på annat sätt kopplad till en branschorganisation? I så fall vilken?

--

- ☐ Vi har ingen branschorganisation / vet ej

2a. I vilket utsträckning arbetar ni med trafiksäkerhet?

- ☐ Ja, i hög utsträckning
- ☐ Ja, i ganska hög utsträckning
- ☐ Ja, i viss utsträckning
- ☐ Nej, inte alls

2b. Arbetar ni med trafiksäkerhet på ett systematiskt sätt genom exempelvis ett ledningssystem för trafiksäkerhet?

- ☐ Ja
- ☐ Nej

☐ Vet ej

2c. Är organisationen certifierad enligt ISO39001?

☐ Ja

☐ Nej

☐ Vet ej

Om man svarat "ja" på fråga 2a:

2d. Varför arbetar ni med trafiksäkerhet?

☐ Nollvisionen och samhällets mål för ökad trafiksäkerhet

☐ Image

☐ Krav från våra kunder

☐ Arbetsmiljökrav

☐ Annan lagstiftning, vad i så fall? _____

☐ Socialt ansvarstagande / CSR-arbete eller liknande

☐ Annat, vad? _____

Om man svarat "nej" på fråga 2a:

2e. Hur kommer det sig att ni inte arbetar med trafiksäkerhetsfrågor?

☐ Det är för dyrt

☐ Vi har inte tid

☐ Saknar kompetens/kunskap

☐ Har inga beslut att arbeta med trafiksäkerhet

☐ Frågan är inte så viktig för oss

☐ Vi upplever inga trafiksäkerhetsproblem

☐ Det finns ingen efterfrågan eller krav från kunder/beställare

☐ Annat, vad? _____

Frågor om stöd från branschorganisation

Endast för de som inte kryssat för "Vi har ingen branschorganisation / vet ej" i fråga 1b:

3a. Upplever ni att er branschorganisation driver på trafiksäkerhetsarbetet?

☐ Ja

☐ Nej

☐ Vet ej

Endast för de som inte kryssat för "Vi har ingen branschorganisation / vet ej" i fråga 1b:

3b. Erbjuds stöd i trafiksäkerhetsfrågor från er branschorganisation?

☐ Ja

☐ Nej

☐ Vet ej

Om "ja" på fråga 3b:

3c. Använder ni i er organisation det stöd i trafiksäkerhetsfrågor som erbjuds från branschorganisationen?

- ☐ Ja, regelbundet
☐ Ja, men mer sällan / vid enstaka tillfälle
☐ Nej
☐ Vet ej

Om "ja" på fråga 3c:

3d. Vilket typ av stöd?

3e. Erbjuder andra organisationer stöd i trafiksäkerhetsarbetet som ni använder? Vilket typ av stöd?

Frågor om Trafikverkets målstyrningsarbete

4a. Känner du till det arbete som Trafikverket driver för trafiksäkerheten utifrån Nollvisionen och dess etappmål?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Om man svarat "ja" på fråga 4a:

4b. Vad i Trafikverkets arbete för trafiksäkerhet känner du till – och vad har det bidragit till hos er?

4c. Känner du till Gruppen för Nollvisionen i Samverkan (GNS väg) som Trafikverket driver och där bland annat några branschorganisationer medverkar?

- ☐ Ja, känner väl till
☐ Ja, har hört talas om
☐ Nej, känner inte till

Frågor om möjliga förbättringar av trafiksäkerhetsarbetet

5a. Arbete för ökad trafiksäkerhet bedrivs inom flera områden. Hur relevanta är följande områden för din organisation? I vilken grad arbetar ni med dem?

	Relevans: I vilken grad kan din organisation påverka följande?	Fokus: I vilken grad arbetar din organisation med följande?
Hastighetsefterlevnad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Nykterhet i trafiken	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

Bältesanvändning i bilar och bussar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Hjälmanvändning för cykel, moped och mc	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Säkra personbilar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Regelefterlevnaden bland motorcyklister	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Säkra gång-, cykel-, mopedpassager	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Drift och underhåll på gång- och cykelvägar	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad
Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad	Låg grad ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Hög grad

5b. Arbetar ni med trafiksäkerhet på andra sätt?

6a. Vad krävs för att ni ska arbeta ännu mer mot ökad trafiksäkerhet? Finns det något som saknas internt för att inom er verksamhet vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? *Det kan handla om kunskap, ledningens engagemang, beslut, mandat, resurser med mera.*

6b. Om vi pratar externa faktorer... finns det något som saknas för att inom er verksamhet vidta olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet? *Det kan handla om stöd från branschorganisationen, Trafikverket eller andra organisationer, krav vid upphandling och andra yttre förutsättningar, lagstiftning, arbetsmiljökrav, ekonomiska incitament med mera.*

Avslutning

7. Har du något mer att tillägga? Några andra tankar eller medskick till vår utvärdering av Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete?

