



Från vänster: Sigurd Løtveit och Lars-Inge Haslie från Statens vegvesen.

NORGE - DET GODA EXEMPLET PÅ SAMVERKAN

Samverkan var ledordet under årets upplaga av Tylösandsseminariet, arrangerat av Motorförarnas Helykterhetsförbund sedan 1957. I Norge har man kommit långt i arbetet med trafiksäkerhet, bland annat genom ett unikt samarbete mellan myndigheten och aktörer inom MC.

■ Text & Bild Annika Nilsson

Norge är världsledande inom trafiksäkerhet, och fick bland annat 2016 den prestigefyllda utmärkelsen Road Safety PIN Award från den oberoende europeiska trafiksäkerhetsorganisationen European Traffic Safety Council. I motiveringen framhölls; ett långsiktigt, kunskapsbaserat och riktat trafiksäkerhetsarbete, genomförande av övergripande åtgärder och inte minst involvering av en lång rad aktörer. En av dessa aktörer

är NMCU, den norska motsvarigheten till SMC.

Grunden i trafiksäkerhetsarbetet bygger på nollvisionen, vilken är förankrad i National Transport Plan (NTP), National Trafiksäkerhetshandlingsplan, samt ett antal strategiska planer som tagits fram av de olika myndigheter och organisationer som har trafiksäkerhet som fokusområden.

I vårt västra grannland spelar intresseorganisationer en viktig roll. Dels genom

information och påverkan riktad till de egna medlemmarna, dels via utåtriktade kampanjer och aktioner, påverkan av beslutsfattare och ett aktivt samarbete med myndigheter.

MC - en självklarhet

Den 11 mars 2022 överlämnades den nationella handlingsplanen för trafiksäkerhet 2022–2025 till transportministern i Norge. Den sjätte i ordningen. Planen har

” Vi har ett uppföljningssystem för åtgärderna i handlingsplanen där vi vart annat år tar fram ett dokument där det konkret står vad som är gjort inom de olika åtgärderna. Om det går enligt plan eller inte

skapats genom ett samarbete mellan de centrala aktörerna inom trafiksäkerhetsarbetet och innehåller 179 samordnade och professionellt baserade trafiksäkerhetsåtgärder. Planen har utvecklats till en viktig plattform, och där utgångspunkten är att trafiksäkerhet är ett gemensamt ansvar och kräver ett gott samarbete över sektorer och förvaltningsnivåer. Den norska tvärsaktöriska planen är också ett kvitto på att trafiksäkerhet omfattar mer än vägsektorn och att samarbete mellan det offentliga och det privata är bra ur alla aspekter.

Statens vegvesen var på plats under Tylösandsseminariet, och MC-Folket träffade Sigurd Løtveit och Lars-Inge Haslie för att ta del av deras arbete med MC.

Løtveit är ledare för arbetsgruppen för handlingsplanen och Haslie seniorrådgivare och ledare för det nyinrättade Nationellt forum för motorcykelsäkerhet. Han leder även arbetet med att ta fram en så kallad ”implementationsplan” för genomförandet av de 15 motorcykelåtgärderna i den nationella planen. Självklart kör han MC.

Vad föranledde att ni tog fram Nationell handlingsplan på väg?

–Det ett initiativ från Trygg Trafikk, och direktören där. Det var vid en tidpunkt när det gått lite dåligt gällande dödade i trafiken, i slutet av 1990-talet. Intresseorganisationerna kom med 2010 i samband med tredje upplagan. Vi såg att de hade en väldigt viktig roll och när väldigt många inom sina grupper. Det är helt naturligt att tänka att det är ett väldigt viktigt tillägg till det offentliga och NMCU är bland de vi har mest och bäst tradition av samverkan med, säger Løtveit.

–NMCU har varit med på väldigt mycket av arbetet med utveckling av förarutbildning och bidragit med inspel som vi ska pröva att ta in i dokument för vägnormerna (VGU i Sverige). Även när det kommer till MC och körteknik har vi haft ett aktivt och mycket gott samarbete under mer än 20 år, säger Haslie

Vad är framgångsfaktorn för Norges trafiksäkerhetsarbete?

–Vi har lärt mycket av Sverige, nollvisionen är ju svensk och där hämtade vi 2 + 1 vägarna, säger Løtveit.

Har ni vajerräcken som mittseparering?

–Till en början, men 2006 beslöt sittande samferdsels att vi inte skulle använda vajerräcken, men efter diskussioner fram och tillbaka så kan de användas på särskilda sträckor, säger Haslie.

Jobbar ni i Norge på ett annat sätt jämfört med Sverige?

–Jag tror att en sak som skiljer Norge från Sverige är att vi har mycket bättre tro på trafiksäkerhetskampanjer, det har varit relativt lite av det i Sverige medan det i Norge har varit en viktig del, som när det gäller hastighet. Vi ändrade också förarutbildningen 2005, och från 2007 till 2014 var det en formidabel reduktion i allvarliga olyckor bland unga förare, säger Løtveit.

Vad är styrkan att samverka med intresseorganisationer?

–Vi samarbetar med flera aktörer, där NMCU är den tydligaste organisationen för MC, och det är klart att vi har fått kunskap om de utmaningar som motorcyklister står inför, vi är flera som själva kör motorcykel. Vi får också tillit bland motorcyklister, för de vill ju samarbeta med sin intresseorganisation. Jag tror även att de har lärt av oss, det är en win-win för alla, säger Haslie.

Hur får man till en god samverkan mellan myndigheter och intresseorganisationer?

–Jag upplever att NMCU var väldigt bra på att visa tydlighet och respekt för den roll vi har som myndighet, att inte komma och banka på dörren och säga: Nu måste vi få ordning på allt detta! De kommer med sin kunskap och input, och då blir det viktigt för oss vara öppna. Samtidigt kan vi inte göra allt, säger Haslie.

Nationellt MC-forum

Statens vegvesen tar med MC och moped i alla delar av planerings-, bygg- och underhållsfasen. Nationell handlingsplan består av 208 sidor, åtta sidor dedikerat till MC och moped med 15 konkreta åtgärder.

–Vi har ett uppföljningssystem för åtgärderna i handlingsplanen där vi vart annat år tar fram ett dokument där det konkret står vad som är gjort inom de olika åtgärderna. Om det går enligt plan eller inte. I tillägg har vi en årlig uppföljning av målen om vi är på rätt kurs, berättar Løtveit.

Förra sommaren inrättade Statens Vegvesen ett Nationellt forum för motor-

cykelsäkerhet, som en del av handlingsplanen. Syftet är att sammanföra och involvera centrala och kompetenta specialistgrupper samt ha ett nära samarbete med liknande forum på länsnivå. Myndigheten har ihop med NMCU upprättat fyraårsplaner för MC- och mopedsäkerhet, vilket visat sig ge en bra plattform för samordnade insatser.

–Har ni i Sverige en motsvarighet till ett sådant forum, frågar Løtveit.

Svar: Nej.

–Du får göra lite reklam för det. Det är en mötesplats där vi haft väldigt bra deltagande med fylkenkommuner och många aktörer där man kan diskutera trafiksäkerhetsfrågor och handlingsplanen. Vi kan hjälpas åt och få till en samverkan.

Även i den norska motsvarigheten till svenska Nationella infrastrukturplanen finns en handlingsplan för MC; uppföljningsbara åtgärder i strategi, vägledning för väghållare, gemensam TS-inspektion samt åtgärdsförslag väg, nationella och regionala MC-satsningar på vägar, särskild skyltning MC, nollvisionsvägar för MC och MC i bussfil.

Bort med stuprören

I Sverige har andra upplagan av Aktionsplan för säker vägtrafik tagits fram i samverkan med 33 myndigheter och aktörer. På 65 sidor beskrivs 250 olika åtgärder för perioden 2022–2025. Där finns sex prioriterade insatsområden; Rätt hastighet, Nykter trafik, Säker cykling, Säker gångtrafik (med fokus på fallolyckor), Suicideprevention samt Ledarskap för säker vägtrafik.

SMC är en av aktörerna, och har medverkat under ett par digitala möten sedan starten 2018.

Bort med stuprören – Samverkan mot Nollvisionen. Det var en av rubrikerna under seminariet där Johan Lindberg, enhetschef vid Trafikverket, föreläste under ämnet: Kommunikation och samverkan mellan alla aktörer som arbetar för en säker trafik låter självklart. Men fungerar det så?

Det korta svaret är: Nej.

Men, det skulle kunna fungera som i Norge med kommunikation och samverkan mellan alla aktörer som arbetar för en säker trafik. Den här gången kan Sverige hämta ett lyckat koncept från Norge, som våra kära grannar gjorde med nollvisionen. 