

Populärversion projektrapport ver 1.0

Datum: 2007-08-17 Beteckning: TR80A 2006:10687

Utveckling av systematisk avvikelserapportering baserad på modell för säker vägtrafik och fakta från djupstudier

Innehållsförteckning

Ingress	sid 3
1 Nollvisionen – grunden för trafiksäkerhetsarbetet	sid 4
2 Vägverkets djupstudier av dödsolyckor	sid 5
3 Modell för säker vägtrafik	sid 6
4 Kriterier för bedömning av avvikelser från modellen	sid 12
5 Tillämpning av modellen	sid 16
6 Tillämpning av avvikelserapportering i Vägverkets ledningssystem	sid 18

Ingress

Den 13 augusti 2007 fattade Generaldirektör Ingemar Skogö beslut om att implementera arbetsmetodik för avvikelserapportering i verksamheten.

Detta dokument med bilagor utgör rapport från projektet ”Utveckling av systematisk avvikelserapportering baserad på modell för säker vägtrafik och fakta från djupstudier”.

I dokumentet beskrivs hur information från Vägverkets djupstudier av dödsolyckor och modell för säker vägtrafik kan användas som underlag för systematisk avvikelserapportering, analys och förbättringsförslag i Vägverkets ledningssystem. Vidare beskrivs i dokumentet en modell för säker vägtrafik med ingående komponenter och kriterier samt hur modellen kan tillämpas.

Med avvikelse menas det som i en studerad skadehändelse avviker från ett eller flera av de kriterier som definierats med utgångspunkt från modell för säker vägtrafik eller avviker från fastställda regler och riktlinjer för utformning och användning av vägtransportsystemet. Avvikelseapportering i denna tillämpning omfattar endast de observerade avvikelser som är relevanta för den studerade skadehändelsen.

1 Nollvisionen – grunden för trafiksäkerhetsarbetet

Personskador till följd av olyckor i vägtrafiken är ett av vår tids största folkhälsoproblem. Jämfört med andra transportslag och andra verksamheter är vägtrafiken mycket riskfylld. Historiskt har framväxten av vägtransportsystemet skett utan egentlig planering av säkerheten och utan tillräcklig hänsyn till de ökade krav som förändringarna inneburit. I alla andra transportslag och t ex på våra arbetsplatser definieras målet för säkerhet däremot som i det närmaste absolut.

Riksdagens beslut om Nollvisionen 1997 innebar en bekräftelse och ett förtydligande av 1982 års trafiksäkerhetsmål om en fortlöpande minskning av antalet dödade och skadade i vägtrafiken. Nollvisionen är också en strategisk plattform för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Viktiga delar i denna plattform är etik, ansvarsfördelning, människors förutsättningar och behov, en helhetssyn på vägtransportsystemet samt drivkrafter för förändring.

Nollvisionen innebär att skydd av människors liv och hälsa ska gå före skydd av materiella värden. Det är en oacceptabel princip att en stor mängd människor tillåts ha en hög framkomlighet på bekostnad av att ett antal (bara i Sverige drygt 400 per år) människor får sätta livet till. Konsekvensen av detta är att varken individer, industri eller samhälle får ta ut mer nyttigheter av vägtransportsystemet än vad systemet klarar av säkerhetsmässigt. Liv och hälsa blir därmed dimensionerande för vägtransportsystemet.

Vägtransportsystemet skall säkerhetsmässigt utformas med utgångspunkt i människans fysiska och mentala begränsningar. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor skall utformning av systemet ske utifrån vetenskapen om att människor begår misstag och att olyckor därför inte helt kan undvikas men att de inte får leda till allvarliga personskador. ”Mänskliga misstag skall inte straffas med döden”. Utgångspunkten är människans tolerans mot yttre våld.

Nollvisionen innebär också ett förändrat synsätt på fördelningen av ansvaret för säkerheten i vägtransportsystemet enligt följande princip:

1. Systemutformarna har alltid det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning och har därmed tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.
2. Trafikanterna har ansvar för att följa de spelregler som systemutformarna ställer upp för användning av vägtransportsystemet.
3. Om trafikanten inte följer spelreglerna – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskada uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.

Med allvarlig skada avses personskada som inte läks helt utan ger den drabbade bestående men. För närvarande pågår inom Vägverket ett arbete med att ta fram en tydligare definition av allvarlig skada med utgångspunkt i graden av hälsoförlust. Resultat av detta arbete skall redovisas till regeringen i oktober 2007.

2 Vägverkets djupstudier av dödsolyckor

Sedan 1997 genomför Vägverket djupstudier av alla dödsolyckor i vägtrafiken. Genom dessa samlas fakta om vilka brister i vägtrafikssystemet som bidrar till dödliga skador. Utgångspunkten för verksamheten är Nollvisionens fokusering på det krockvåld som människokroppen tål. Djupstudierna skall lämna bidrag till ökad kunskap, medvetenhet och engagemang i trafiksäkerhetsfrågor såväl inom Vägverket som hos externa aktörer.

Arbetet är inriktat på krock-fasen men innefattar även andra delar av händelsekedjan vid en olycka.

Djupstudiearbetet är ett processororienterat arbetssätt där varje dödsolycka föranleder ett sökande efter åtgärder som Vägverket och/eller andra aktörer kan tänkas vidta. Djupstudierna bedrivs regionalt men allt insamlat material lämnas också till Vägverket i Borlänge. Från och med 2006 samlas materialet direkt i en databas.

I dagsläget saknas dock central analys och återföringsarbete.

Kunskaperna från djupstudierna om fel och brister skall omsättas i konkreta åtgärder som varaktigt kan förhindra att liknande skadehändelser upprepas. För att effektivisera detta arbete behöver kriterier för säker trafik i enlighet med Nollvisionen konkretiseras och systematiseras. Vidare måste avvikelserapporteringen, grundad på fakta från djupstudierna och kriterierna för säker trafik, anpassas till Vägverkets ledningssystem.

3 Modell för säker vägtrafik

Inom de flesta områden finns normer för säkerhet och kvalitet. Byggsektorn har, exempelvis, standarder för byggnadskonstruktioner så att de ska klara alla kritiska situationer, inte byggas om när olyckor sker. Dessa standarder har tagits fram med beaktat av den kunskap som finns om materials hållfasthet, väder och vind etc.

Sådana normer eller standarder avseende säkerhet behövs också i vägtransportsystemet. Vi ska inte behöva lära oss och bygga om – efter olyckan! Systemet borde redan från början vara utformat och byggt för att kunna hantera alla olyckor (där hastighetsgränsen hållits, ingen varit berusad och alla använt lagstadgat skyddsutrustning) utan att det uppstår allvarliga eller dödande personskador. En referensmodell (modell för säker vägtrafik) som bygger på kriterier för ett säkert vägtransportsystem bör användas som utgångspunkt vid planeringen av det framtida trafiksäkerhetsarbetet. Då kan huvudstrategin bli att minska avståndet mellan referensmodellen och nuläget – istället för att vänta på olyckorna och anpassa systemet därefter. Vi ska röra oss mot det säkra systemet, inte från det osäkra! Referensmodellen ska vara utgångspunkten och inte tillfälliga händelser i vägtransportsystemet. På så sätt kan vi dels få fram kriterier och mått för Nollvisionen, dels uttala oss om hur långt det är till förverkligandet av det säkra systemet – inte som i dag hur långt vi är från det osäkra systemet, mätt i antal dödade.



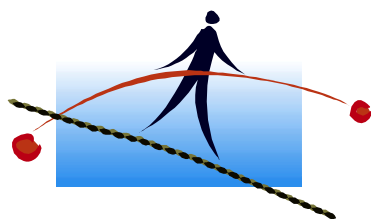
Figur: Modell för säker vägtrafik i enlighet med Nollvisionen. Ingående komponenter och deras nyckelfunktioner.

Modellen har sin utgångspunkt i trafikantens mentala och fysiska förutsättningar, inklusive förmåga att tolerera yttre våld i enlighet med Nollvisionens grundprinciper om hantering av krockvåld. Modellen beskriver ur ett systemperspektiv samverkan mellan de ingående komponenterna människa, fordon, väg/gata respektive hastighet och deras funktioner för att en säker vägtrafik ska uppnås. Dessutom beskriver modellen några viktiga villkor för säker användning av vägtrafiksystemet; regelefterlevnad vad gäller hastighet, bilbälte och trafiknykterhet. Det som anges inom ramen är den grundläggande modellen.

I figuren ovan anges också vad som ytterligare krävs för säker vägtrafik, nämligen att utformning och användning av vägtransportssystemet (VTS) i övrigt sker i enlighet med vad modellen förutsätter (blå ruta).

Olika strategier

Vi kan i trafiksäkerhetsarbetet tala om olika strategier. En är att försöka anpassa trafikanten till systemet, en annan är att utforma systemet efter trafikantens förutsättningar. I praktiken används i dag båda strategierna.



I en jämförelse med en lindansare kan detta beskrivas som att (1) dels utbilda, träna och på olika sätt stödja dansaren för att den skall klara uppgiften att gå på linan (2) dels att bygga ett skyddsnät för kunna hantera situationen när misstag inträffar. Det traditionella trafiksäkerhetsarbetet har till stor del bedrivits enligt den första strategin med syfte att undvika olyckor. Denna strategi ger gradvisa förbättringar (riskminskning) och kan vara viktig för att behålla kontinuitet i arbetet. Den andra strategin ger möjlighet till mera radikala förändringar som när den lyckas ger bestående säkerhetseffekter; förhindrar allvarliga skador om olyckan uppkommer (riskeliminering). I grunden handlar den andra strategin om att kunna kontrollera rörelseenergin i systemet. Nollvisionen ger möjlighet att arbeta med bägge strategierna med det långsiktiga målet är att förhindra allvarlig eller dödande skada.

Hastigheten är den viktigaste säkerhetsstyrande komponenten. I liknelsen ovan motsvaras hastigheten av linans höjd över marken. Om hastigheten i vägtrafiken sänks kan kraven för säkerhetsnivå på fordon och väg/gata sänkas. Omvänt gäller att om hastigheten höjs så ökar kraven på både fordon och väg/gatans utformning. Sänks säkerhetsnivån hos fordonet så ställs högre på krav väg/ gatans utformning och vice versa. Hastighetsnivån påverkar även trafikantens möjligheter att t.ex. kunna hantera olika trafiksituationer, speciellt mer komplexa situationer.

Faktorer som avgör den passiva säkerheten (förmåga att skydda vid kollisioner) i systemet är vägens/gatans säkerhetsstandard, fordonens säkerhetsstandard samt användningen av skyddssystem. I fallet bilåkande gäller det senare bältesanvändning, för cyklister kan det gälla användning av hjälm etc. Om hastighetsnivån i systemet inte överstiger den maximala passiva säkerheten fungerar systemet.

En förutsättning för att dimensionera ett säkert vägtransportsystem är därför att kunna göra avvägningen mellan komponenterna hastighet, fordon, väg/gata och trafikant så att den kritiska gränsen för krockvåld inte överskrids. Om den kritiska nivån i systemet överskrids så uppstår en avvikelse .

För varje komponent finns olika nyckelfunktioner samt kriterier som beskriver de säkerhetsnivåer inom respektive komponent som systemet utformas mot. (Kriterielista, se avsnitt 4)

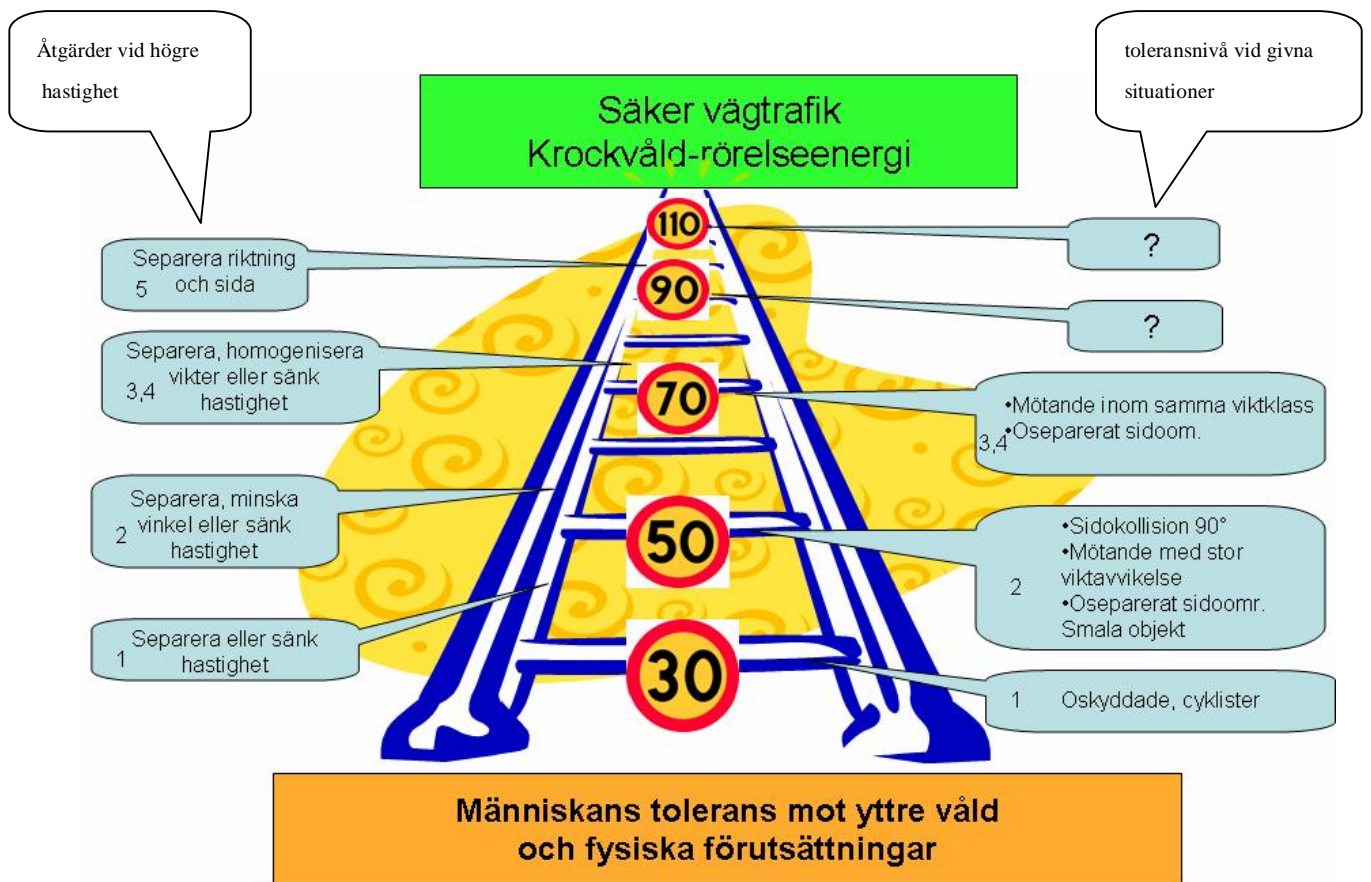
Fordon

Fordonets roll i en modell för säker trafik definieras som några nyckelegenskaper, det ska skydda de åkande, det ska skydda andra trafikanter och det ska stödja ett korrekt bruk.(Se den ljusblå figuren). De kriterier som anger säkert fordon finns samlat i kriterielista i avsnitt 4.

Vägar och gator

Vägar och gators grundläggande funktion är att tillhandahålla möjligheten att förflytta sig mellan olika punkter. Ur trafiksäkerhetsperspektiv ska denna förflyttning kunna ske på ett säkert sätt under förutsättning att kriterier för fordon, väg/gata och trafikant är uppfyllda. (Se de ljusblå delarna av figuren nedan).

För att kunna kontrollera rörelseenergin samt kollisionsvinklar och därmed krockvåldet behöver vägen och gatan utformas så att den överensstämmer med den hastighetsnivå som önskas. För att kunna kontrollera krockvåldet kan man utgå från maximala hastighetsnivåer. Dessa nivåer styrs av kraven på fordonen. Med idag bäst kända fordonsutformning kan man skatta högsta säkra hastighet i olika trafiksituationer. Detta samt alternativa åtgärder tydliggörs i nedanstående figur:



Figur: Beskriver toleransnivåer samt nödvändiga vägåtgärder för att säkerhetsmässigt klara kollisioner med bil vid olika hastighetsnivåer. Utgår från fordon med hög krocksäkerhet och att bilens skyddsutrustning används och fungerar.

1. Gående och cyklister ska inte exponeras för motorfordonstrafik i högre hastigheter än 30 km/h . Om inte detta kan uppfyllas, separera eller sänk hastighet.

2. Bilister ska inte exponeras för trafik i 90 graders korsningar i högre hastighet än 50 km/h. Om inte detta kan uppfyllas, separera, reducera vinkeln eller sänk hastighet.
3. Bilister ska inte exponeras för mötande trafik i högre hastighet än 70 km/h om mötande trafik är ungefär lika tung eller 50 km/h om mötande är av väsentligt annan vikt (lastbilar och bussar). Om inte detta kan uppfyllas, separera, homogenisera vikter, eller sänk hastighet till max 70 km/h (50 km/h). Lastbilar och bussar kan på sikt få främre deformationszoner som möjliggör högre möteshastigheter.
4. Bilister ska inte exponeras för vägens sidoområde i hastigheter över 70 km/h. Om vägens sidoområde innehåller träd eller andra smala föremål inte högre än 50 km/h.
Om detta inte kan uppfyllas, separera, ta bort smala objekt, eller sänk hastigheten till max 70 km/h (50 km/h).
5. Vid hastigheter på 90 km/h eller 110 km/h krävs separation av riktningar och sidoområde.

Trafikant

Trafikanten ska kunna tillfredsställa sitt behov av förflyttning på ett trafiksäkert sätt under förutsättning att kriterier för väg/gata och fordon är uppfyllda. Givetvis måste även kriterierna för trafikanten vara uppfyllda.

En nyckelfunktion för en säker trafikant kan beskrivas som att ha kunskap, förmåga och vilja att rätt använda systemet. De viktigaste kriterierna för en säker trafikant är att vara drogfri, använda skydd och följa regler. (Se vidare kriterielistan i avsnitt 4). Ett säkert system måste hantera trafikanternas misstag och felbedömningar. Medvetna regelbrott däremot kan knappast systemet förväntas hantera.

Här bör skillnad göras på trafikanten som individ och dennes uppdragsgivare, att inte betrakta privatresan och näringslivets transport på samma sätt vad avser ansvar och säkerhetskrav.

Ca 50 % av trafikarbetet är organiserat i någon form. Utöver näringslivets transporter finns även samhällsbeställda resor, tjänsteresor osv. Gemensamt

för dessa är att det finns ett ansvar för hur dessa resor utförs. Det gäller arbetsgivarens ansvar och den som beställer eller tillhandahåller transporter. I ett säkert vägtransportsystem tas detta ansvar fullt ut med de krav som följer av de kriterier som definierats för de komponenter som ingår i modellen. För vissa kriterier kan man ställa krav på såväl föraren som förarens arbetsgivare. Detta gäller speciellt fordonskrav, där trafik under yrkesutövning kan förväntas ske med fordon med synnerligen goda säkerhetsegenskaper.

4 Kriterier för komponenterna i modellen

För att kunna genomföra analyser av avvikelser från modellen för säker vägtrafik är det nödvändigt att definiera kriterier för de i modellen ingående komponenterna. Utgångspunkten är trafikanternas grundläggande behov av säkerhet vid förflyttningar i vägtrafiken. För att tillgodose detta behov måste specifika krav på komponenternas funktion vara uppfyllda. Dessa funktionella krav definieras genom detaljkrav eller kriterier för de olika komponenterna.

Vid avvikelseanalysen används bara de kriterier som kan härledas från djupstudierna och är relevanta för den aktuella skadehändelsen.

Fordon

Trafikantens behov:

- Att fordonet kan skydda den åkande.
- Att fordonet inte skadar andra trafikanter.
- Att fordonet underlättar ett trafiksäkert beteende.

Funktionella krav:

- Ska skydda de åkande och andra trafikanter vid kollisioner i den för vägen tillåtna hastigheten.
- Ska stödja efterlevnaden av för säkerheten viktiga regler.

Detaljkrav:

- Bilar skall uppfylla kraven för minst fem stjärnor enligt EuroNCAP samt ha bältespåminnare på förarplats.

Bilar skall uppfylla minst kraven för två stjärnor i fotgängartest enligt EuroNCAP.

Bilar skall vara utrustade med antisladdsystem .

Bilar skall ha skydd mot pisksnärtsskador (minst gul enligt Vägverkets bedömningssystem). eller som gul/acceptabel (acceptable) av Thatcham i deras dynamiska prövning.

Bilar skall ha huvudstöd och trepunktsbälte på de platser som används.

Mönsterdjupet på däcken ska vara minst 3mm på sommardäck och 4mm på vinterdäck.

Godkänd vid Bilprovningens kontrollbesiktning.

Ytterligare krav för bilar som används i samband med tjänsteutövning är följande utrustning:

Alkolås

ISA (stöd för anpassning av hastighet).

Farthållare

Brandsläckare

För lätta lastbilar, småbussar och andra fordon som inte provats av Euro NCAP ska finnas:

Bältespåminnare

Antisladdsystem

För tunga fordon skall dessutom finnas underkörningsskydd (främre och bakre) och bälte på alla sittplatser.

Gemensamt för fordon är att föreskriven utrustning skall finnas och vara i fungerande skick. Vikten av att fordon har ”rätt utrustning” är viktigt att beakta. Oavsett hur många stjärnor en bil har i Euro NCAP så måste fordonets utrustning vara rätt och i funktion. Vinterdäck vid vinterväglag, funktion av passiv och aktiv säkerhet eller att cykel har rätt och fungerande belysning.

Motorcyklar utgör specialfall, för vilka skyddsförmågan är försumbar. Här måste nog så gott som allt ansvar falla på föraren som t.ex. skyddsutrustning men även till viss del på vägens utformning t.ex. sidoområde.

Mopeder tillhör även de fall där skyddsförmågan är försumbar. Ett viktigt kriterium är dock att mopeder inte är trimmade.

Vägar och gator

Trafikantens behov:

Att vägar och gator kan erbjuda säker förflyttning inom angivna hastighetsgränser.

Funktionella krav:

Ska tillhandahålla en säker förflyttning.

Ska stödja ett korrekt och säkert bruk.

Ska tillsammans med fordonen hantera rörelseenergin i de för vägar/gator tillåtna hastigheterna.

Detaljkrav:

Vägar och gators roll skall tillsammans med fordonens säkerhetssystem kunna hantera rörelseenergi och krockvåld inom föreskrivna hastighetsgränser under förutsättning att skyddsutrustning använts. För att tydliggöra de olika komponenternas koppling till hastighet kan kriterier beskrivas på följande sätt:

1. Oskyddade trafikanter (inklusive cyklister) ska inte exponeras för trafik i högre hastigheter än 30 km/h . Om inte detta kan uppfyllas, separera eller sänk hastighet.
2. Bilister ska inte exponeras för trafik i 90 graders korsningar i högre hastighet än 50 km/h. Om inte detta kan uppfyllas, separera, reducera vinkeln eller sänk hastighet.
3. Bilister ska inte exponeras för mötande trafik i högre hastighet än 70 km/h om mötande trafik är ungefär lika tung eller 50 km/h om mötande är av väsentligt annan vikt. Om inte detta kan uppfyllas, separera, homogenera vikter, eller sänk hastighet till max 70 km/h (50 km/h).
4. Bilister ska inte exponeras för vägens sidoområde i hastigheter över 70 km/h. Om vägens sidoområde innehåller träd eller andra smala föremål inte högre än 50 km/h.
Om detta inte kan uppfyllas, separera, ta bort smala objekt, eller sänk hastigheten till max 70 km/h (50 km/h).

5. Vid hastigheter på 90 km/h eller 110 km/h krävs separation av riktningar och sidoområde.

EuroRAP är ett system för säkerhetsklassificering av vägsträckor. Detta verktyg har tillämpats enbart för landsvägar och för huvudvägnätet. Det som är intressant är att använda kriterierna i EuroRAP för att göra en platsanalys. EuroRAP tar inte hänsyn till fordonsflöden eller gör andra avvägningar utan har enbart trafiksäkerhet som fokus.

Det finns olika kriterier som beskriver vägens och gatans utformning och funktionalitet både avseende landsväg och tätort. Det samlande dokument som beskriver dessa kriterier är VGU (VV publikation 2004:80). VGU gör avvägningar mot andra förhållanden än trafiksäkerhet. I VVFS 2003:140 finns Vägverkets föreskrifter om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator (vägregler).

EuroRAP och VGU bör utgöra grunden för avvikelseanalysen vad gäller vägutformning.

Trafikant

Trafikantens behov:

Ha kunskap och förmåga att använda vägtransportsystemet på ett säkert sätt. Kunna vistas i trafiken utan att bli utsatt för misstag och risktagande från andra trafikanter. Att kunna ingå i sociala gemenskaper som främjar säkra vägtransporter.

Funktionella krav:

Förare ska ha rätt utbildning och träning för att framföra aktuellt fordon. Förare ska ha tillräcklig kapacitet för att framföra fordonet, d v s ha fysiska och psykiska förutsättningar, vara drogfri och utvilad. Trafikanten ska använda tillgänglig och relevant skyddsutrustning. Fordonsägaren ska hålla fordonet i fordonsutrustningen i säkert skick. De regler för vägtrafiken som är relevanta för säkerheten ska följas.

Trafikanten skall även i övrigt ta sitt ansvar för säkerheten i trafiken genom att bli påtala och förebygga risker.

Detaljkrav:

Gällande hastighetsgräns får inte överskridas.

Motorfordonsförare får ej vara alkoholpåverkad.

Bälte eller annan föreskriven skyddsutrustning skall användas.

Motorfordonsförare ska vara drogfri.

Övriga för säkerheten relevanta regler skall följas.

Motorfordonsförare ska uppfylla medicinska krav och övriga krav gällande förarbehörighet.

Skillnad bör göras på trafikanten som individ och dennes uppdragsgivare, att inte betrakta privatresan och näringslivets transport på samma sätt vad avser ansvar och säkerhetskrav. Ca 50 % av trafikarbetet är organiserat i någon form. Utöver näringslivets transporter finns även samhällsbeställda resor, tjänsteresor, föreningsresor osv. Gemensamt för dessa är att det finns ett ansvar för hur dessa resor utförs. Det gäller arbetsgivarens ansvar och den som beställer eller tillhandahåller transporter. I ett säkert vägtransportsystem tas detta ansvar fullt ut med de krav som följer av de kriterier som definierats för de komponenter som ingår i modellen.

Detaljkrav:

Arbetsgivare skall styra kvaliteten för de vägtransporter som görs i verksamheten så att de är säkra och rapporteras enligt AV:s föreskrifter.

Kommuner, landsting och staten skall agera enligt de lagar och regler som gäller för verksamheten.

5 Tillämpning av modellen

Modellen kan användas som ett analysverktyg dels vid enskilda fall och dels vid "temastudier" på en aggregerad nivå för att fastställa avvikelser, dvs differenser mellan modellen och verkligheten.

Avvikelser kommer att beröra de flesta verksamheter internt inom Vägverket. Avvikelser kommer att resultera i förbättringsförslag/åtgärder som i sin tur

kommer att adressera vår interna verksamhet men även externa systemutformare. I de fall åtgärdsförslagen adresserar externa systemutformare kommer befintliga verksamheter att kunna användas som kanal för detta (t.ex. OLA, Hållbart resande o.s.v.). Modellen kommer då att kunna fungera som en plattform vid dialoger med externa systemutformare. Den kommer även att kunna användas vid interna diskussioner. Därmed fungerar modellen även som drivare av utvecklingen inom trafiksäkerhetsområdet.

Initialt behöver avgränsningar göras för att prova modellen. Dessa avgränsningar kan lämpligen göras till vägar och miljöer med hög och känd säkerhetsstandard, t ex motorvägar, 2+1-vägar samt tätort i skadehändelser med oskyddade trafikanter. I Vägverkets processinriktade arbete kommer modellen att utgöra en viktig länk. Processen startar med de djupstudier som genomförs av alla dödsolyckor. Fakta från dessa djupstudier kan analyseras utifrån modellen för att fastsätta den eller de avvikelser som resulterat i en dödande skadan.

I en utveckling av detta arbete kan skadehändelse vara en bättre benämning som ger möjlighet att inte enbart titta på dödsolyckor utan även allvarliga personskadeolyckor. Detta möjliggör ett systematiskt arbete med hantering av avvikelser inom ramen för Vägverkets kvalitetsarbete. Avvikelser kan då leda till direkta åtgärder, förbättringsprojekt inom rådande verksamhet eller som förbättringsprojekt i kommande verksamhetsplanering. Det är viktigt att avvikelser hanteras i en process både regionalt och nationellt. Skillnaden är att det kan förekomma avvikelser av regionsspecifik karaktär och systemövergripande karaktär. Då skapas underlag för både platsbundna förbättringar och utvecklingsarbete av nationella strategier, normer och standards.

Modellen ska vara dynamisk så att den kan utvecklas i samband med att ny kunskap kommer fram inom de olika komponenterna i modellen vilket gör det möjligt att definiera nya kriterier. Modellen kan även behöva utvecklas på grund av att dödsolyckor inträffar trots att alla relevanta kriterier i modellens komponenter är uppfyllda.

6 Tillämpning av avvikelserapportering i Vägverkets ledningssystem

Implementering av avvikelserapportering förutsätter ett antal organisatoriska och administrativa förändringar.

Analysfunktion på regional nivå hanterar avvikelser av regionsspecifik karaktär. Det innebär ansvar för analys och konstaterande av avvikelser såväl regionsspecifika som systemövergripande samt dokumentering av avvikelser enligt mall i databasen. Vidare innebär det även ansvar för distribuering till ansvarig och bevakning av att förbättringsförslag tas upp till enhetsledning för beslut samt att beslutade förbättringsförslag/åtgärder läggs in på förbättringslistan.

Beredningsfunktion på nationell nivå hanterar systemövergripande avvikelser. Detta innebär ansvar för verifiering, sortering och distribution till ansvarig. Vidare innebär det även ansvar för distribuering till ansvarig och bevakning av att förbättringsförslag tas upp till enhetsledning för beslut samt att beslutade förbättringsförslag/åtgärder läggs in på förbättringslistan.

Gemensamt för regional och nationell nivå är att i möjligaste mån använda befintliga kompetenser som kan avropas för genomförandet av analysfasen. Samverkan mellan regionala såväl som nationella kompetenser medför ett effektivt utnyttjande av personresurser. Utvärdering och utveckling av arbetsmetodik och resultat kommer att ge signaler till vilka resursstrukturer som är effektivast.

För detaljerad beskrivning av arbetsmetodik se bilaga rutinbeskrivning.

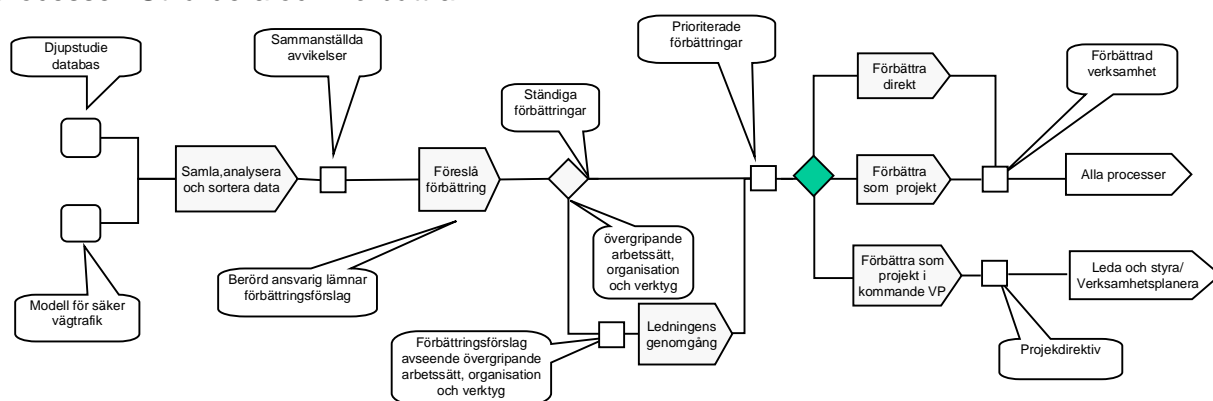
För att underlätta hanteringen av avvikelser behöver databasen för djupstudier färdigställas och ev. kompletteras. Djupstudiedatabasen kommer att vara den databas som används för avvikelserapporteringen.

Process (befintlig) har identifierats och fastställd rutin har tagits fram för att säkerställa implementeringen av arbetsmetodik. Den process som identifierats är processen för Utvärdera och förbättra. Denna process är

gemensam för både Vx och VV nivå. Rutinbeskrivningen gör en viss skillnad på Vx och VV-nivå se bilaga rutinbeskrivning.

Nedanstående figur beskriver processen

Hantera avvikelser mot Modellen för säker vägtrafik i processen Utvärdera och Förbättra



Syfte: Gemensam process för att ta samla in och analysera förbättringsförslag och avvikelser samt genomföra aktiviteter för att förbättra verksamheten.
 Processansvarig: Gunnar Bengtsson, Mikael Gottardsson HKe

Upphovsman	Dokumentansvarig:	Dokumentnummer:	Beteckning:	Giltig fr o m:	Giltig t o m:	Version:	Senast ändrat
Gunnar Bengtsson, Mikael Gotthardsson, HKe	Gunnar Bengtsson, HKe	VV LED 2004:071	AL10A 2004:2737	2006-1x-xx		1.0	2006-11-05

