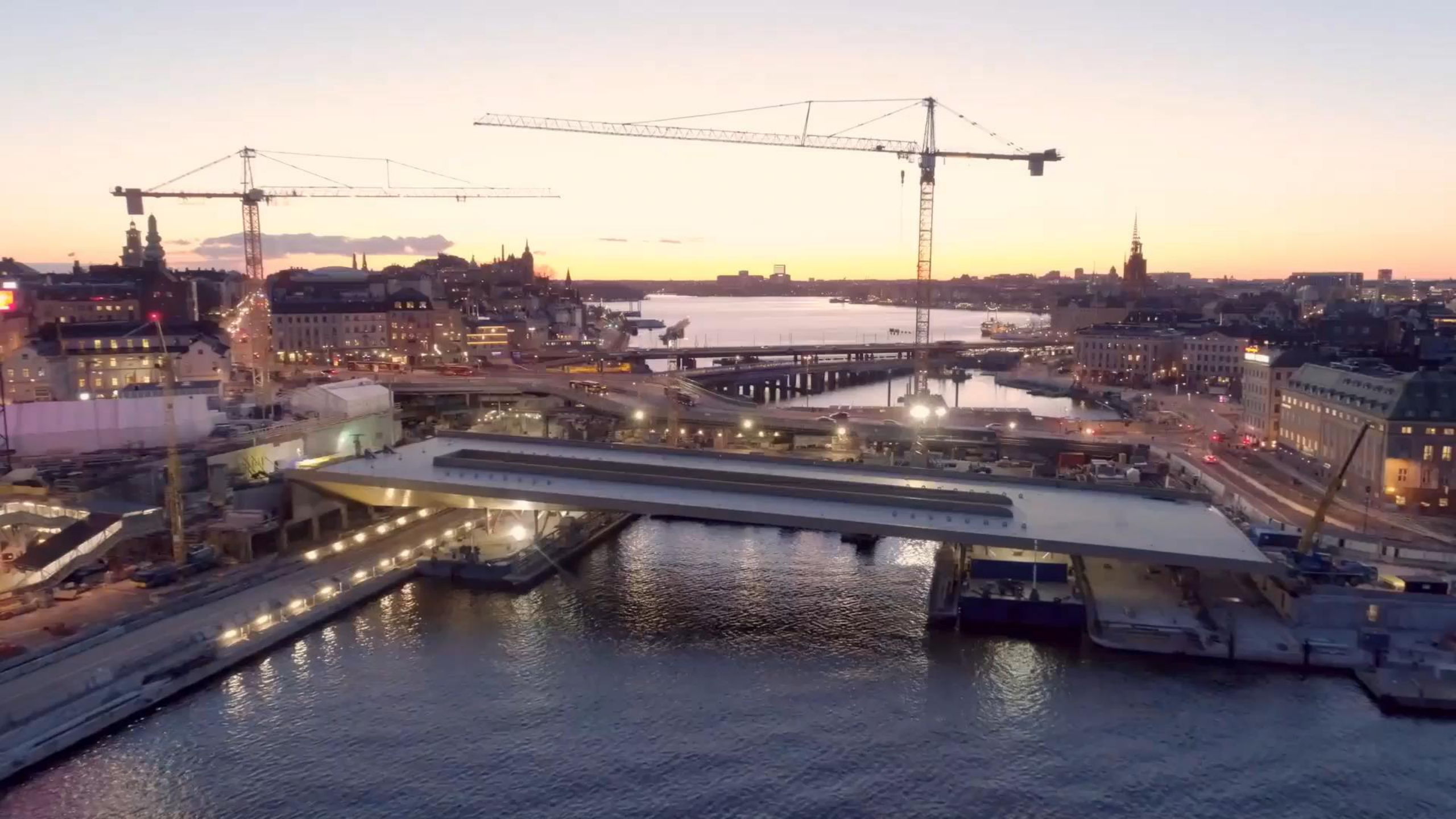




Ramudden





Ramudden



00-00-10-24

Nullvisjonen

er den realistisk ?

Introduksjon



Introduksjon

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde, har vært **grunlaget** for **trafikksikkerhetsarbeidet i Norge siden 2002**.

Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i ulykker på vei. I tillegg utgjør ulykkene en kostnad ved trafikksystemet som vi ikke kan godta, på tross av de fordelene vegtrafikken gir. **Nullvisjonen forutsetter et langsiktig, systematisk, kunnskapsbasert og målrettet arbeid av alle aktører som påvirker sikkerheten i veisystemet.**

Innen trafikksikring er Norge **god på det regulatoriske**, men vi trenger **større kontrollvirksomhet og konsekvenser ved brudd**

En **utfordring** som bransjen ser over tid er **kontinuitet i kompetanse og opplæring**. Dette må skje løpende på basis av ny og endret infrastruktur, teknologi og løpende erfaringer i takt med endringer i trafikkbildet. Det mangler også fokus på fagopplæring som retter seg mot trafikksikkerhet, både innenfor bygg og anlegg men også innen transport og sjåføropplæring generelt.

Norge har over lang tid arbeidet godt med nullvisjonen og nullvisjonen er en hårete men en uunngåelig ambisjon. I **Nasjonal Transportplan** for 2022-2023 er det fastsatt et **etappemål** for utviklingen i antall drepte og hardt skadde. Ambisjonen er at det maksimalt skal være **350 drepte og hardt skadde i 2030**. Til tross for dette så har man de senere år sett en negativ utvikling i hardt skadde og drepte i trafikken, vi må tørre og **utfordre** oss på endringer som kan **bidra til å understøtte nullvisjonen**.



Introduksjon forts.

Trafikksikkerheten er et helhetlig og sammensatt bilde med mange medvirkende faktorer og flere aktører med aktivt & passivt ansvar;

Kolonne1	Kolonne2	Kolonne3
Trafikkant	Omgivelser	Byggherre/Veimyndighet/Utøvende
Høy fart	Vær- og føreforhold	Arbeidsvarsling
Rus	Lysforhold og siktlinjje	Risikovurderinger
Helse- og tilstand	Sideterreng	Informasjon
Manglende førerdyktighet	Kurvatur	Skilting
Manglende kjøreerfaring	Vegstandard	Sikring
Usikker kjøretøybehandling	Distraksjoner	Støtabsorberende utstyr
Teknisk tilstand		Fartsdempende tiltak
Beltebruk		Tilsyn (egenkontroll og loggføring)
Distraksjoner		Trafikal kompetanse
Trafikal kompetanse		

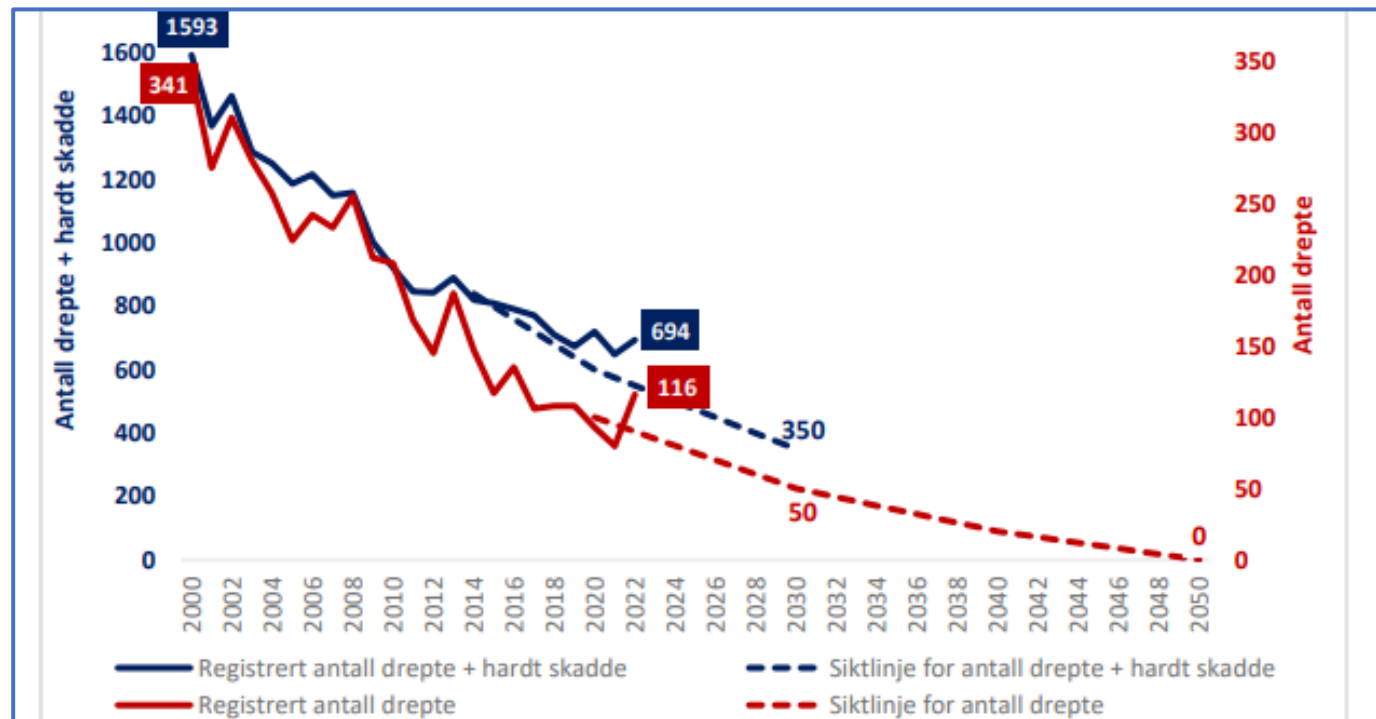
Vårt fokus handler om midlertidige arbeidsområder på og langs vei, et snevert men viktig område som har klare paralleller til andre områder og målrettede tiltak som vil bidra på tvers, blant annet i forhold til forebyggende arbeid rettet mot risikoforståelse og respekt for det regulatoriske. Det regulatoriske innenfor arbeid på vei skal ivareta **sikkerheten** for trafikanter og arbeidere, samt ivareta en optimal trafikkflyt. For å få dette til i praksis, samt understøtte NULLVISJONEN, er det **avgjørende** at det foreligger **arbeidsvarslingsplaner** med **gode risikovurderinger**, og at disse **gjennomføres i praksis**. Dessverre opplever vi at det finnes mange tilfeller hvor **sikkerheten** ofte går på bekostning av trafikkflyt og økonomiske hensyn. Selv om man innenfor områdene lønn- og arbeidsvilkår har kommet langt i kravstillelse og kontroll, er **manglende kompetanse, svakt planverk og mangelfull utførelse** en stor **trafikksikkerhetsrisiko** og bygger opp under en situasjon som **ikke skaper konkurranse på like vilkår**.



Bakgrunnsmateriale



Statistikk – Antall drepte og hardt skadde i trafikken



- I 2023 ble 118 personer drepte i trafikken, opp 2 fra året før.
- Antall drepte og hardt skadde har variert de siste årene men i 2022 ble det registrert 694 drepte og hardt skadde. Et avvik på hele 144 skadde som tilsvarer et negativt avvik på ca. 26%
- Gjennomsnittet de 5 siste årene for drepte og hardt skadde i trafikken er 588
- Nasjonal transportplan 2022-2023 angir en siktelinje for drepte og hardt skadde i 2030 til 350.
- Ingen skal omkomme i trafikken i 2050

Kilde; Statens Vegvesen trafikksikkerhetsutviklingen 2022

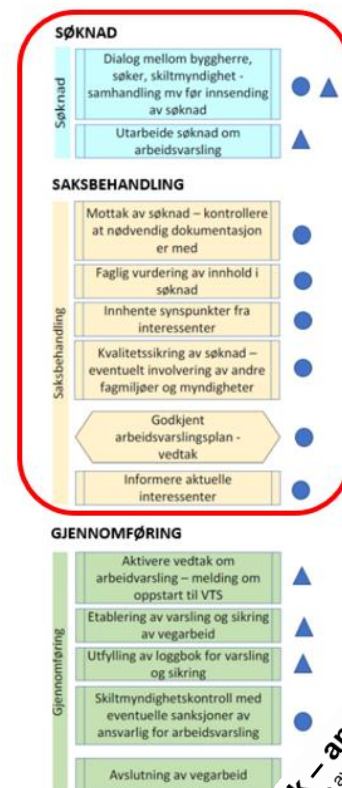


Arbeid på vei 2010-2020

Kilde: Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på vei

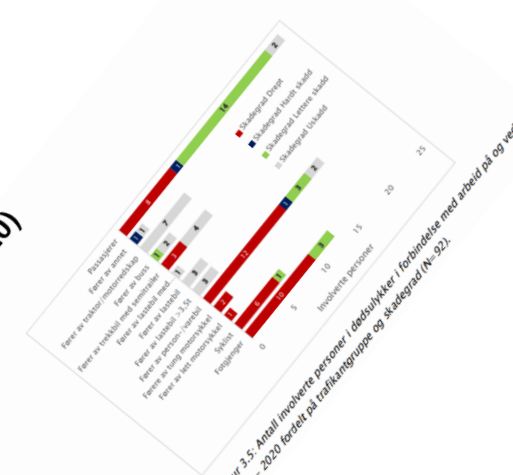
- 37 ulykker, 92 involverte personer, 42 døde og 25 hardt eller lettere skadd. 41 av de drepte var trafikkanter.
- Flere sikkerhetsutfordringer avdekket innenfor arbeidsvarsling, varsling og sikring.
- **Arbeidsvarsling;** betydelig forbedringspotensiale
 - Språk og utfyllingsgrad
 - Oppstilling av materiell er mangelfullt, bruk av symboler er dårlig forklart
 - Manglende eller mangelfulle **risikovurderinger**
 - Formuleringer gir utførende frihet til å handle «etter behov»
 - Mangelfull koordinering i utførelsen mellom involverte aktører
- **Varsling og sikring** (basert på dokumentasjon fra ulykkessted)
 - En eller annen form for varsling og skilting var gjennomført i 72% av tilfellene
 - I over 50% av tilfellene ble skilting vurdert som mangelfull eller feil
 - I 64% av tilfellene var det ingen fysiske barrierer (sikring). I de fleste av tilfellene var det heller ikke krav til det men arbeidsgruppen mente allikevel at i 1/3 av disse tilfellene burde det vært sikring.
 - For de tilfellene det var krav til sikring mente arbeidsgruppen at det i 1/3 av disse burde sikringen vært bedre

Vedlegg 2 Forenklet flytskjema for søknad om arbeidsvarsling



Statistikk – antall drepte arbeid på vei (2010-2020)

- Kilde: Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på og ved vei
- 37 dødsulykker i perioden med 92 involverte personer med forskjellig skadegrad
 - 42 døde hvorav 41 var passerende trafikkanter
 - 25 hardt eller lettere skadd
 - Ut over dette ingen statistikk fra trafikkulykkesregisteret i Norge over ulykker med lettere eller hardt skadde.
 - Trafikkverker i Sverige har registrert ca. 300 ulykker pr. år de siste 20 år ifm arbeid på eller ved vei. 94% av disse var trafikkanter.



Nullvisjonen – Noen refleksjoner

Et bransjerspektiv på 3 hovedfokusområder



Kompetanse



Mangelfull kompetanse både på trafikalt og organisatorisk nivå

Kilde: Temaanalyse av dødsulykker i forbindelse med arbeid på vei

- Endringer i teknologi, trafikkbildet, infrastruktur, etterslep på veivedlikehold og miljø- og klimaendringer
- Ingen utdanning av autoriserte kursholdere siden 2017 (4b)
- Ingen utdanning av personell med skiltmyndighet siden 2016 (4a)
- Tre myndighetsnivå innenfor vei

Spørsmålet blir da;

- Hvordan skal vi kunne tilføre kompetanse på trafikalt og organisatorisk nivå når instruktører og kontrollører ikke ny- eller videreutdannes i samme takt som utviklingen i det trafikale bildet?
- Hvordan skal læring fra kontroller og andre endringer inntas i læreplaner hvis ikke det tilføres oppdateringer i gjennomføring av opplæring?

Kurs 4a: Personell med skiltmyndighet

Kurs 4a for personell med skiltmyndighet (saksbehandlere av arbeidsvarsling) er et obligatorisk kurs for skiltmyndigheten i Statens vegvesen. Det er derfor primært et tilbud til Statens vegvesen, men kommuner er også velkomne.

Følg med på denne siden for oppdateringer, eller kontakt Statens vegvesen.

Forrige kurs ble avholdt i august/september 2016.

Dato for neste kurs er ikke satt.

Kurs 4b: Kurs for kursholdere

Kurs 4b for å bli godkjent som kursholder tilbys ikke lenger. Du kan heller ikke få midlertidig godkjenning. Ordningen med forlengelse av godkjenning for kursholdere opphørte fra 1. januar 2018.

Det er i dag en rekke kursholdere som tilbyr godkjent opplæring i arbeidsvarsling, og det er god kapasitet i markedet til å kjøpe inn de opplæringstjenestene man trenger.



Kontrollvirksomhet



Er kontrollvirksomhet et nødvendig virkemiddel på vei mot nullvisjonen ?

- Mer eller mindre så er all regulering i Norge underlagt en eller annen form for kontrollvirksomhet !
- Trafikkanter kontrolleres regelmessig på veien med tanke på rus, fart, teknisk osv. av politiet
- Vi opplever at kontroller i arbeidsvarslingssoner nedprioriteres av politiet. Litt merkelig Ref. antakelsen om at 40-60% av medvirkende årsakssammenhenger i disse sonene relateres til trafikantansvar.
- Hva med den øvrige andelen, hvem har **ansvaret** og i hvilket omfang.
- Statistikk viser også en økende andel av hardt skadde og drepte i soner for arbeid på vei er myke trafikkanter. Det er derfor en antagelse om at disse i stor grad relaterer seg til fylkes- og kommunale veier.
- Spørsmålet om kontrollvirksomhet på tvers av våre tre veimyndighetsnivåene blir da sentralt. Det er det samme regelverket som gjelder.
- Ressurser og penger vil alltid stå sentralt i spørsmålet om kontrollvirksomhet og er det mulig å finne en fornuftig **finansieringsmodell** ?
- I større grad diffrensierede konsekvenser, basert på type avvik/alvorlighetsgrad ?
- Hvordan kan kontrollvirksomheten **ivaretas** på best mulig måte ? Uavhengig organ ? Veimyndigheter, Arbeidstilsyn, Vegtilsyn, andre ?

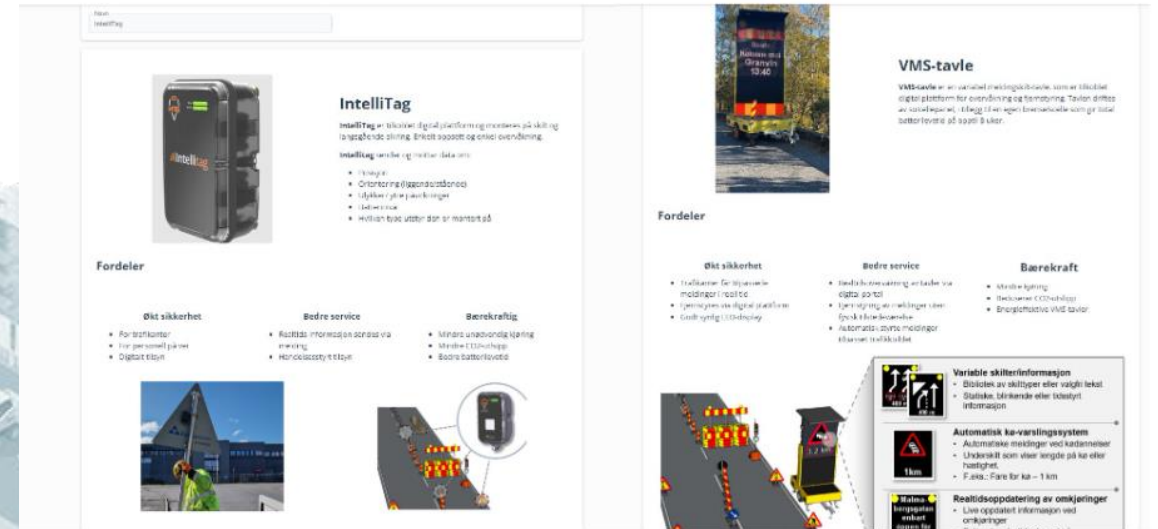


Digitalisering og innovasjon



Innovativt trafikksekringsutstyr og digitalisering av trafikkregulerende arbeider. Finnes det og er vi villige til å ta dette i bruk?

- Vi ligger litt bakpå men det finnes og det arbeides med digitale løsninger på flere områder. Slike løsninger kan gi god effekt i mange henseende. Miljøaspekt, effektivisering, reduksjon av risiko, samt skape dokumentasjon for korrekt gjennomføring av godkjent arbeidsvarslingsplan (eksempelvis loggføring)
- Det oppleves av og til at det ikke er et mottaksapparat for innføring av nye og risikoreducerende verktøy.
- I noen grad er det regulatoriske (Håndbøker) direkte hinder for pilotering og kveler innovasjon.
- Lite tydelighet og struktur i hvordan man jobber sammen om å fylle verktøykassen med flere verktøy.
- Også her ser man at både trafikkflyt og økonomi trumfer de positive effektene av digitalisering på kort sikt, da det ikke i større grad settes krav til digitale løsninger.



IntelliTag
IntelliTag er et innovativt digitalt plattform som muliggjør på sikker og godkjent måte. Enkelt å installere og enkel i bruk.

VMS-tavle
VMS-tavle er en variabel trafikksekrings-tavle, som er et digitalt plattform for kontroll og kontroll. Tavlen driftes av kontrollsystemet. Mange tilfeller er benyttet som et digitalt plattform for kontroll og kontroll.

Fordeler

- Økt sikkerhet**
 - Reduserte forstyrrelser i trafikken
 - Økt sikkerhet ved digital plattform
 - Godt synlig i trafikken
- Bedre service**
 - Raskere informasjon om status via appen
 - Mer presise opplysninger
- Bærekraftig**
 - Mindre unødvendig kjøring
 - Mindre CO2-utslipp
 - Bedre batterilevetid

Økt sikkerhet
• Reduserte forstyrrelser i trafikken
• Økt sikkerhet ved digital plattform
• Godt synlig i trafikken

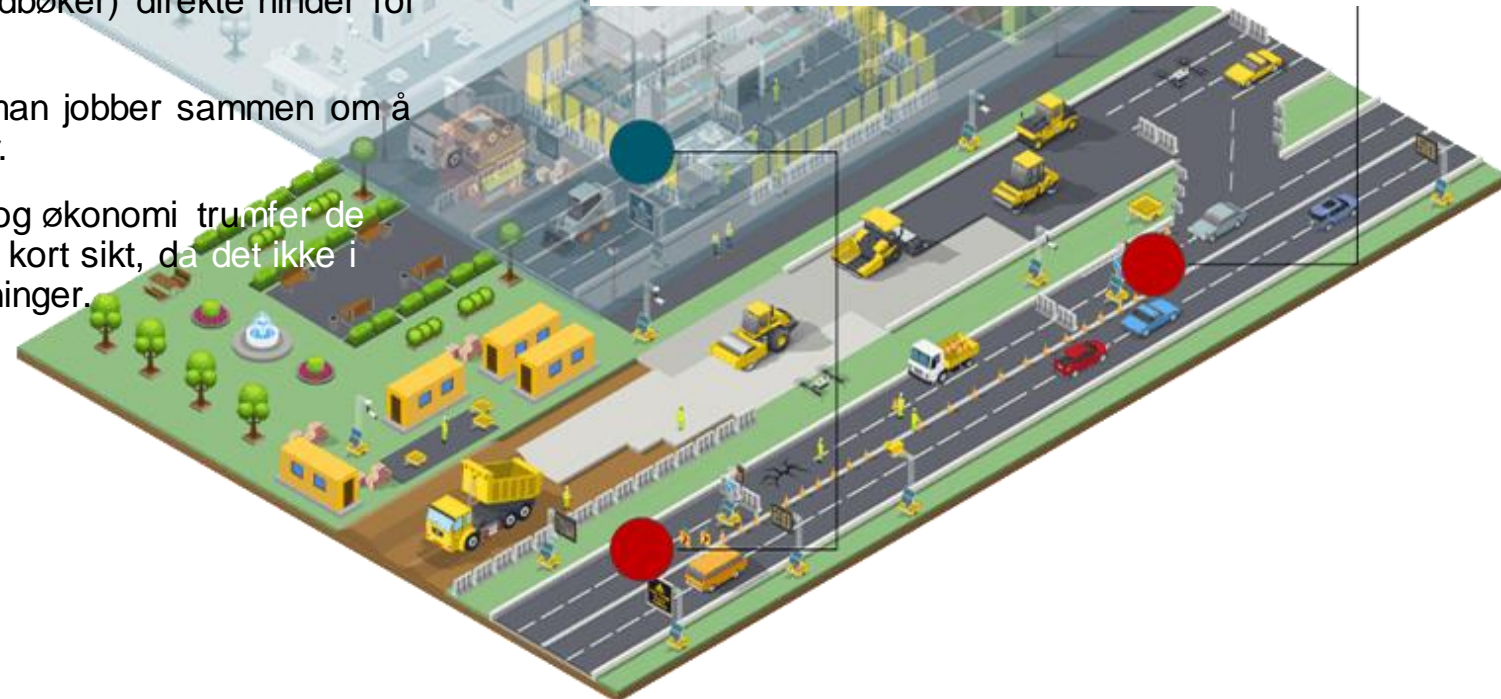
Bedre service
• Raskere informasjon om status via appen
• Mer presise opplysninger

Bærekraftig
• Mindre unødvendig kjøring
• Mindre CO2-utslipp
• Bedre batterilevetid

Variable skiltinformasjon
• Skiltinformasjon om skilttyper eller valg av tekst
• Statistikk om skiltinformasjon

Automatisk ke-varningsystem
• Automatisk innstilling av skiltinformasjon
• Underkjøring av skiltinformasjon på ke eller hastighet
• Funksjon: Fart for ke - 1 km

Realtidsoppdatering av omkretser
• Live oppdatert informasjon om omkretser

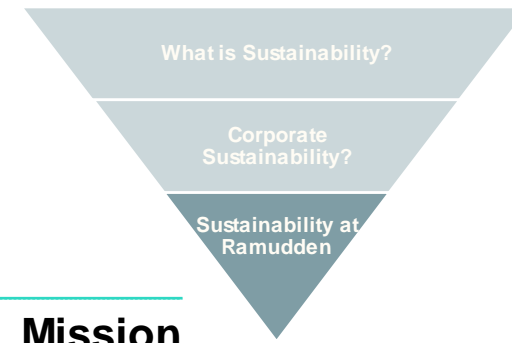


Avslutning



Sustainability at Ramudden

Material Topics for Ramudden



1. Reinforce and develop the role as a **market leader** and infrastructure partner of choice
2. Strengthen and further develop the **core mission**
3. Enhance **operational performance**
4. Meeting and exceeding **requirements** and **expectations**

Mission

Bringing everyone home safely everyday.

Ramudden Global's three **Focus Areas** will drive the management of material Sustainability Topics.

Focus Areas

The Environment

Safety for our Employees

Safety for the General Public

Enablers are needed to drive the proper management if **all** focus areas and sustainability topics.

Enablers

Leadership and Culture

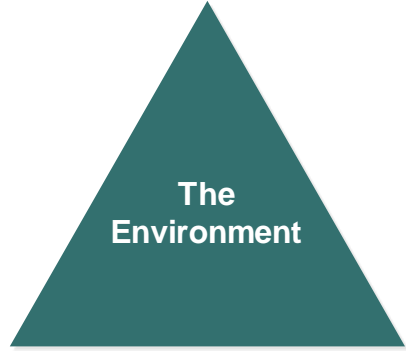
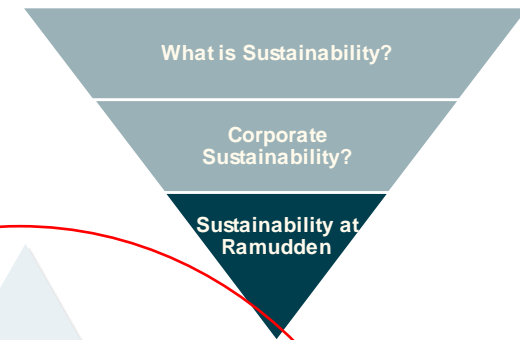
Technology and Innovation

Governance



Sustainability at Ramudden

Selection of 2024 Actions



- Improve Emissions Data
- Get visibility on biggest sources of emissions
- Evaluate environmental impact from materials

» Emissions Reduction Strategy



- Develop Minimum Standard
- Develop strategy to lower serious accident rate

» Constant improvement of Health and Safety Practices



Continuous and improved focus on safety

- in traffic management planning and sales
- in product development
- in digital product development

» Increase safety for the public through our operations

Leadership and Culture

- Global Employee Satisfaction Survey
- Accountability into existing roles

Technology and Innovation

- Increased roll out of digital supervision
- Smart Solar

Governance

- Global Policies
- Compliance
- Stakeholder Survey

De sentrale spørsmålene vil da til syvende og sist være;

- Hvordan tar vi tak i de åpenbare mulighetene for å øke trafikktrykksikkerhet, undertrykke løftebransjen og fageu...
- Hvem tar **lead** på tanken om de 3 viktige... med...ne;
 - Kompetanse
 - Kontrollvirksomhet
 - Innovasjon og digitalisering

NHO Service og Handel

 Regjeringen.no



Vilket steg har du nått idag?  pinterest.se



Ramuddden



Takk for meg !