

## Bilaga 1. Trafikverkets redovisning av verksamheten med avseende på Agenda 2030.

Delmål nr.	Verksamhet i Trafikverket som avses	Stor inverkan nationellt (ja/nej)	Stor inverkan internat. (ja/nej)	Bedöms verksamheten vara tillräcklig (ja/nej)	Ev. förslag på ytterligare åtgärder	Kommentarer
3.4	Trafikverkets åtgärder för att minska antalet suicid på järnväg genom att förhindra obehörigt spårbedrädande (se även 11.2).	Ja	Ja (viss)	Nej	Fortsatta ytterligare åtgärder för att förhindra suicid.	Minst ¾ av omkomna i den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket ansvarar för bedöms vara suicid, ca 60-80 fall/år. Åtgärder handlar bl.a. om stängsling, kameraövervakning och ser hittills ut att ha positiv effekt. <i>Den internationella påverkan</i> är indirekt genom att Sveriges och Trafikverkets arbete på området har rönt internationell uppmärksamhet.
3.4	Trafikverkets åtgärder för att minska antalet suicid på väg.	Nej (ej än)	Nej	Nej	Fortsatt analys av inträffade suicid i vägtrafiken för utveckling av preventiva åtgärder.	Ca 10 % av omkomna i den vägsinfrastruktur som Trafikverket ansvarar för bedöms vara suicid, ca 20-30 fall/år. En klassificeringsmetod för suicid i vägtrafiken har tagits fram, men fler dedikerade preventiva åtgärder behöver utvecklas.
3.6	Trafikverkets åtgärder som bidrar till nuvarande nationella transportpolitiska etappmål för minskning av antalet döda och allvarligt skadade i trafiken till 2020 (se även 11.2).	Ja	Nej	Nej	Skärpta nivåer för nationellt etappmål. Ytterligare åtgärder särskilt m a p oskyddade trafikanter för att säkerställa nuvarande nationella etappmål för döda respektive allvarligt skadade.	Delmål 3.6 att halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor oavsett trafikslag är skarpare än nuvarande nationella etappmål. Målnivåer bedöms ha stor inverkan på möjligheten att samla och engagera olika aktörers insatser för en säker trafik. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Nuvarande nationella etappmål för döda riskerar att inte nås om inte ytterligare åtgärder vidtas. Motsvarande etappmål för <i>allvarligt skadade</i> kommer inte att nås, varför ytterligare åtgärder för att motverka allvarliga skador, särskilt bland oskyddade trafikanter bör vidtas.
3.6	Trafikverkets verksamhet (byggande och drift) m a p trafiksäkerhet och väg 2020 (se även 11.2).	Ja	Ja	Nej	Planerade åtgärder bör utökas för att säkerställa att gällande nationella etappmål nås till 2020 särskilt m a p oskyddade trafikanter.	Viktiga insatsområden för oskyddade trafikanter (MC, moped, cykel och fotgängare) är säkra halkfria cykel- och gångvägar såväl sommar som vinter, räcketutformning för MC och räfflade mittlinjer vid mötande trafik. Andra viktiga insatsområden är fortsatt separering genom mitträcken sänkt hastighet (max 80 km/h) vid mötande trafik och ATK (hastighetsövervakning). <i>Den internationella påverkan</i> är indirekt genom att Sverige är ett föregångsland, vars lösningar är viktiga att sprida internationellt.
3.6	Trafikverkets målstyrda aktörssamverkan m a p trafiksäkerhet väg	Ja	Ja	Nej	Ansvar för målstyrningen bör tydliggöras och styrningen bör bli mer åtgärdsnära.	Att tillsammans med andra aktörer följa upp och analysera olika tillstånd i vägtrafiken fungerar väl, men utmaningen är att få berörda aktörer att vidta konkreta säkerhetshöjande åtgärder.

	och 2020 (se även 11.2).					<p>Det är viktigt att regeringen ställer krav på och ger mandat för ett systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete hos flera statliga myndigheter, inte minst Trafikverket, Transportstyrelsen och polisen.</p> <p><i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Insatsområdena hastighetsanpassning och alkohol/narkotika har stor potential för att minska antal döda. Resultatet hittills är för svagt, varför fler effektiva åtgärder behöver identifieras och genomföras inom dessa områden. Polisens övervakning bör inte minska utan ske på minst samma nivå som man gjort historiskt. Åtgärder för säkrare cykling bör tydliggöras, inte minst internt Trafikverket och gentemot kommuner.</p> <p><i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att Sverige är ett föregångsland, och vår målstyrningsprocess och våra lösningar är viktiga att sprida internationellt. Vi har även en direkt inverkan internationellt vad gäller bilars säkerhetsgenskaper, genom vårt engagemang i EuroNcap.</p>
3.6	Trafikverkets forskning och innovation (FoI) för säker vägtrafik m a p 2020 (se även 11.2).	Ja	Ja	Nej	Främst fler demoprojekt som rör säker gång och cykling	<p>Inverkan är stor såväl nationellt som internationellt.</p> <p><i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att Sverige är ett föregångsland, och våra resultat från forsknings- och innovation (FoI) är viktiga att sprida internationellt. Vi har en helt unik kunskap/data kring allvarliga skador i trafiken, varför vår FoI kommer mycket närmare den ”sanna” bilden av skadepanoramats inom vägtrafiken än hos något annat land i dagsläget.</p>
3.9	Trafikverkets miljömålsprojekt om mindre andel dubbdäck för att minska luftföroreningar (PM).	Nej	Nej	Nej	Ekonomiska styrmedel för lägre användning av dubbdäck.	Trafikverkets bedömning är att ytterligare insatser utöver det vi gör/har gjort som myndighet inte kommer att vara adekvata för att lösa problemet. Ekonomiska styrmedel för lägre användning av dubbdäck skulle på ett rationellare och mer målavvägt sätt styra mot minskade luftföroreningar.
3.9	Trafikverkets projekt med uppföljning av emissioner i verklig trafik.	Ja	Nej	Nej	Uppföljningsinsatser.	Det behövs uppföljning genom mätningar av hur Euro 6/VI fungerar i verkligheten för att bidra till att det nationella miljömålet Frisk luft ska nås till år 2030.
3.9	Trafikverkets DALY-projekt.	Ja	Nej (viss)	Nej	Fortsatt utvecklingsarbete och deltagande i internationellt samarbete.	<p>Trafikverkets användning av DALY-metoden, med framtagna relevanta mått inom trafikområdet, för att beskriva trafikens hälsopåverkan i effekftermer (funktionsjusterade levnadsår) bör ge bättre förutsättningar för att styra planering och prioritera verksamheten mot hållbarhetsmålen.</p> <p><i>En viss internationell påverkan</i> finns redan genom att våra hittillsvarande FoI-resultat spritts internationellt genom WHO och genom deltagande i EU-projekt (PASTA).</p>

3.9	Trafikverkets miljömålsprojekt om färre exponerade för luftföroreningar och buller.	Nej	Nej	Nej	Fortsatt utvecklingsarbete och samarbete med berörda myndigheter	<i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Stort och ökande fokus på bostadsbyggande och bostadsförtätning i trafiknära och trafikintensiva miljöer gör frågan viktig men svår. Berörda myndigheter som Boverket och Folkhälsomyndigheten måste vara involverade för att nå framgång.
3.9 och 12.2 och 12.4	Trafikverkets arbete med planering och giftfritt byggande och underhåll av infrastruktur (se även 12.2).	Ja	Nej	Nej	Fortsatt implementering av Trafikverkets krav för farliga ämnen i kemiska produkter och varor. Intensifierad branschsamverkan med aktörer i leverantörskedjan. Utveckla dokumentationssystem för att säkerställa att information om innehåll av farliga ämnen finns tillgängliga under förvaltning och avfallshantering. Ytterligare styrmedel och åtgärder nationellt och på EU-nivå.	Trafikverket har ett systematiskt och proaktivt arbetssätt för att stimulera giftfria produktval med kemikaliekrav i upphandling och ett proaktivt arbete med utfasning och substitution av farliga ämnen för att minska risker för hälsa och miljö, minska kostnader i ett livscykelperspektiv, bidra till en effektiv, miljö- och arbetsmiljösäker och hållbar förvaltning och avfallshantering samt utnyttjaresurser på ett effektivt sätt (se <a href="#">länk</a> samt TDOK 2010:310 och TDOK 2012:22). <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Miljö kvalitetsmålet giftfri miljö är ett av de miljömål som bedöms bli mycket svåra att nå. Gapet mellan nuläge och målläge är stort. En stor andel av produkterna som används i bygg- och anläggningsbranschen innehåller fortfarande farliga ämnen. Bygg- och anläggningssektorn står för 25 % av Sveriges farliga avfall (Naturvårdsverket, rapport 6654). Ytterligare insatser krävs därför inte bara av Trafikverket utan av samtliga aktörer. För att nå hela vägen fram behövs styrmedel och åtgärder nationellt och inom EU, t.ex. när det gäller krav på tillgänglighörandet av information om innehåll av farliga ämnen i varor.
5.1	Trafikverkets arbete mot diskriminering (se även 5.5 och 10.2).	Ja	Ja	Nej	Fortsatt utvecklings- och implementeringsarbete inklusive framtagande och implementering av uppdaterad e-utbildning. Kvalitetssäkra HR-processer för att mångfald och jämställdhets ska genomsyra Trafikverkets processer och rutiner. Ta med detta perspektiv i chefsutbildningar, rekrytering samt introduktion.	Trafikverkets arbete mot diskriminering m a p kön liksom övriga diskrimineringsgrunder och för social hållbarhet och inkludering av alla människor är en del av vårt strategiska arbete för ett hållbart transportsystem och tillgänglighet i transportsystemet och berör direkt Trafikverkets roll som arbetsgivare och vårt uppdrag för att bidra till de transportpolitiska målen. I Trafikverket pågår ett kontinuerligt utvecklingsarbete för jämställdhet och mångfald utifrån lagstiftning och politiska transportpolitiska och andra relevanta mål, bl.a. framtagande av en uppdaterad e-utbildning i jämställdhets- men även mångfaldsfrågor inklusive samtliga diskrimineringsgrunder, för att öka kompetensen hos samtliga medarbetare och tydliggöra ärendehantering vid ev. diskriminering och kränkande särbehandling.
5.2	Trafikverkets arbete för trygga trafikmiljöer.	Ja	Nej	Nej		Trafikverket arbetar för att skapa trygga trafikmiljöer, tillgängliga för alla människor, både kvinnor och män, inte bara reaktivt genom förbättringsåtgärder i befintliga miljöer utan även proaktivt genom regler för vägars och gators utformning (VGU) och handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) i samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL). Verksamma verktyg för att säkerställa detta är

						även <i>t.ex.</i> åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och Samlad effektbedömning (SEB).
5.4	Trafikverkets arbetsmiljöarbete.	Ja	Nej	Nej		Trafikverket arbetar för att vara en attraktiv arbetsgivare genom bl.a. en god arbetsmiljö där även individens behov av att ha balans i livet beaktas, vilket även främjar delat ansvar inom hushållet och familjen.
5.5	Trafikverkets arbete för jämställt nyttjande av mäns och kvinnors ledarskapskompetens (se även 5.1 och 10.2).	Ja	Ja	Nej	Fortsatta riktade insatser för jämn könsfördelning inom ledningsgrupper och aktivt arbete inom chefsförsörjning. Att arbeta med mindset, utmana föreställningar och stereotypa könsroller.	Trafikverket arbetar för att vara en attraktiv arbetsgivare genom bl.a. att ta tillvara kvinnors och mäns kompetens, vilket även bidrar till Sveriges generella jämställdhetsmål, som handlar om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. I Trafikverket ska varje verksamhetsområde (VO), central funktion (CF) och resultatenhet (RE) analysera könsfördelning för respektive ledningsgrupp och vid behov vidta riktade insatser för jämn könsfördelning.
5.b	Trafikverkets resfria möten genom informations- och kommunikationsteknik.				Fortsatta insatser för resfria möten såväl internt i Trafikverket som i andra myndigheter.	Sveriges generella jämställdhetsmål handlar om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Förutsättningarna för att främja kvinnors och mäns egenmakt ökar genom möjligheterna till resfria IT-baserade möten, samtidigt som mötena effektiviseras och pengar och miljö sparas. Detta tillämpas närmast som förstahandsval internt i Trafikverket. Vi har även ett regeringsuppdrag att sprida detta till andra myndigheter (Resfria möten i myndigheter, REMM). Notera: Förutsättningarna för att främja kvinnors och mäns egenmakt ökar även genom Trafikverkets insatser för att göra färdvägarna gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva alternativ Även om det inte i huvudsak sker genom informations- och kommunikationsteknik.
5.b och 16.7 och 1.10	Trafikverkets samråd och öppna möten i planeringsskede för investeringsverksamhet (se även 10.2, 16.7 och 16.10)	Ja	Nej	Nej	Att fortsätta utvecklingen av verktyg för digitala samråd. Successiva förbättringar och implementering av ny forskning.	För Trafikverket är det viktigt att säkerställa att olika gruppers åsikter beaktas i infrastrukturplaneringen, inte minst från jämställdhets- som mångfaldssynpunkt. Uppföljningar har visat att vi har svårt att locka kvinnor, unga och invandrargrupper att komma och vara delaktiga på våra traditionella samrådsmöten. Därför har på senare år ett arbetssätt utarbetats där olika former av möten arrangeras utifrån berörda målgrupper. De traditionella formerna har allt mer övergått till ”öppet hus” i olika former, vilket bjuder in till delaktighet och skapar bättre arenor för dialog i inkluderande och demokratisk anda. Tid och plats väljs utifrån möjligheten att komma nära boende och berörda och få dem engagerade i tidiga skeden när det finns större möjlighet att påverka, till exempel i arbetet med åtgärdsvalsstudier. Vi har även testat dialog via digitala verktyg, vilket bidragit till att nå och få ett ökat engagemang från målgrupper som normalt inte kommer till våra fysiska möten, främst yngre och medelålders samt kvinnor i alla

						åldrar. Att förbättra delaktigheten och påverkansmöjligheterna bidrar till Sveriges generella jämställdhetsmål, som handlar om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Då åtgärdsvalsstudier (ÅVS) ökar i betydelse finns risk för att allmänhetens inflytande minskar och att mer sker utanför formell planprocess med möjlighet till insyn och påverkan.
7:2 och 7.3	Trafikverkets klimatkrav i upphandlingar och klimatkalkyler för infrastrukturhållning, med visionen om en klimatneutral infrastruktur till 2050 (se även 12.7).	Ja	Ja	Ja, på sikt	Fler områden inom hela infrastrukturhållningen behöver inkluderas genom att nästa steg innefattar även mindre projekt.	Trafikverkets långsiktiga krav för minskad klimatpåverkan från infrastrukturhållningen sjuöskades i februari 2016. Dessa gäller för investeringsprojekt på mer än 50 miljoner kronor och ger i upphandlingar incitament i samband med utvärdering av klimatdeklaration i samband med uppdragets färdigställande. I kommande steg kommer underhåll för befintlig infrastruktur (baskontrakt) och mindre projekt att inkluderas. Kraven ställs på reduktioner av klimatpåverkan utan att gå in på hur det ska göras (funktionskrav på viss reduktionsnivå). På så sätt får branschen frihet att välja det mest kostnadseffektiva utförandet. För infrastrukturhållningen innebär kraven ett indikativt mål att klimatpåverkan minskar med 15 % till 2020 och 30 % till 2025 jämfört med 2015, vilket bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö och hälsa och den långsiktiga visionen att göra infrastrukturen klimatneutral (att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser) till 2050.
7:2 och 7.3	Trafikverkets färjerederis arbete med för fossilfri färjedrift.	Ja	Ja	Ja, på sikt	Eventuell elektrifiering.	Trafikverkets färjerederi har under ett antal år haft mål på att minska utsläppen av koldioxid. Under 2015 genomfördes ett forskningsprojekt, som nu utgör underlag för en handlingsplan att succesivt minska utsläppen i takt med svenska klimatmål (med samma målsättningar som för infrastrukturen ovan). Ytterligare underlag är under framtagande för att bättre belysa elektrifiering som alternativ. Om investeringskostnaderna för batterier kan nedbringas kan det vara en kostnadseffektiv åtgärd.
7A	Trafikverkets FoI verksamhet	Ja	Nej	Nej, inte på sikt		Trafikverkets del i nationell och internationell energiforskning är kopplad till användningen av energi i transporter och infrastrukturhållning. Särskilt angelägen är övergången till ett transportsystem oberoende av fossila drivmedel. Inom dessa områden förekommer internationella samarbeten, men dessa är främst inom nordn eller EU. Men lösningar som utvecklas och diskuteras (High Capacity Transports inom väg och järnväg, elvägar etc) är relevanta även i utvecklingsländer.
8.5	Trafikverkets sysselsättningsskapande	Ja	Nej	Ja	Trafikverket planerar ett forskningsprojekt för att utvärdera	Trafikverket, som den största offentliga beställaren i Sverige, är den första statliga myndigheten i Sverige som fått i uppdrag av regeringen

	åtgärder för arbetslösa i upphandlingar.				kravställningarna och för att bedöma om det är samhälls-ekonomiskt lönsamt att nyttja Trafikverkets upphandlingar för att minska arbetslösheten i Sverige. Projektet syftar även till att utvärdera effekterna på kompetensförsörjning och attraktivitet i branschen.	att införa sysselsättningsskapande åtgärder för arbetslösa i sina upphandlingar. Införandet har påbörjats under 2016 vilket innebär kontraktskrav på Trafikverkets leverantörer att sysselsätta arbetslösa personer i de entreprenader och uppdrag som upphandlas. Kravet gäller samtliga entreprenad- och tjänstekontrakt som utförs under mer än 9 månaders tid med fler än 5 anställda. Trafikverket bedömer att detta varje år kan ge mellan 200 och 1 500 praktikplatser och anställningar (bl.a. lärlingsplatser samt anställningar subventionerade av Arbetsförmedlingen).
8.7	Trafikverkets sociala kontraktskrav vid upphandling av varor och tjänster m a p ILO:s kärnkonventioner och FN:s barnkonvention (se även 16.2).	Nej	Nej (viss)	Ja	Förstärkt uppföljning av kraven (inplanerad med start hösten 2016).	Trafikverket ställer kontraktskrav (minimikrav) att leverantören ska ha rutiner för att säkerställa att varor och tjänster har producerats och transporterats under förhållanden som är förenliga med ILO:s kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och föreningsfrihet samt organisationsrätt (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182) samt FN:s barnkonvention (artikel 32). Kravställningarna bedöms vara tillräckliga, medan uppföljningen kan förbättras. Trafikverket implementerar med start hösten 2016 en förstärkt uppföljning av kraven. Verksamheten bedöms ha låg inverkan nationellt eftersom problematiken är mindre förekommande i Sverige. Internationellt bedöms Trafikverkets inköpsverksamhet ha viss betydelse, om än inte genom stor egen inverkan, utan genom att flera inköpande aktörer ställer sociala krav.
8.8	Trafikverkets sociala kontraktskrav vid upphandling av entreprenader (se även 16.5).	Ja	Ja	Ja	Förstärkt uppföljning av kraven (inplanerad med start hösten 2016).	Trafikverket ställer kontraktskrav för entreprenader att de arbetstagare som är engagerade för utförande minst ska erhålla minimilön och andra minimivillkor (arbetstid, semester). Entreprenören får heller inte anlita underentreprenörer som ger sina arbetstagare sämre villkor. Trafikverket ställer även kontraktskrav (minimikrav) på att leverantören ska ha rutiner för att säkerställa att varor och tjänster har producerats och transporterats under förhållanden som är förenliga med den arbetsmiljölagstiftning som gäller i tillverkningslandet samt den arbetsrätt, inklusive lagstiftning om minimilön, och det socialförsäkringsskydd som gäller i tillverkningslandet. Trafikverket ställer även kontraktskrav specifikt inom jämställdhet. Leverantören ska årligen inkomma med jämställdhetsplan och dokumentation av målinriktat arbete för att aktivt främja lika rättigheter och möjligheter i arbetslivet oavsett kön, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning. Kravställningarna bedöms vara tillräckliga, medan uppföljningen kan förbättras. Trafikverket implementerar med start hösten 2016 en förstärkt uppföljning av kraven.

9.1	Trafikverkets investeringsverksamhet	Ja	Nej	Nej	Sannolikt kommer framöver ökade resurser att behövas bl.a. för klimatanpassning av infrastrukturen (se 13.1).	Trafikverkets fortsatta vidmakthållande av tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig ekonomiskt överkomlig och rättvist fördelad infrastruktur av hög kvalitet för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande sker inom ramen för tilldelade medel med beaktande av de analyserade effekterna olika relevanta aspekter i relation till kostnaderna för dessa.
9.4	Trafikverkets verksamhet för vidmakthållande	Ja	Nej	Nej	Sannolikt kommer framöver ökade resurser att behövas bl.a. för klimatanpassning av infrastrukturen (se 13.1).	Trafikverkets fortsatta byggande av tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig ekonomiskt överkomlig och rättvist fördelad infrastruktur av hög kvalitet för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande sker inom ramen för tilldelade medel med beaktande av de analyserade effekterna olika relevanta aspekter i relation till kostnaderna för dessa.
9.5	Trafikverkets FoI-verksamhet	Ja	Nej	Ja, i dagsläget men behöver öka långsiktigt	Framför allt fullskalig demonstration av ny teknik är kostsam.	Teknikutvecklingen är en viktig del i Trafikverkets FoI. Främst då utveckling av teknik i samband med förvaltning av väg och järnvägssystemen. Men även uppdraget att långsiktigt planera all trafikinfrastruktur i landet kräver en generell utblick mot teknikutvecklingen. Varje trafikslag måste utvecklas, både för sig själv och i samverkan sinsemellan, för att erbjuda långsiktigt hållbara och effektiva lösningar. Övergången till ett transportsystem oberoende av fossil energi kommer att kräva stor tyngd på teknikutveckling och samarbete med industrin. Trafikverket fokuserar på innovation, men ser samtidigt forskning och kunskapsuppbyggnad som en nödvändig del av innovationsarbetet. Utbildning på både grund- och forskarnivå är viktig för transportsektorns utveckling och Trafikverket finansierar årligen ett trettiotal doktorander genom FoI-projekt.
10.2	Trafikverkets arbete för tillgänglighet i transportsystemet, social hållbarhet och inkludering (se även 5.1, 5.2, 5.b, 10.2, 16.7 och 16.10).	Ja	Nej	Nej	Ytterligare aktörssamverkan och för att nå större framgång, genomslag och ökad medvetenhet. Förbättrade samråd och öppna möten, eventuellt genom att utveckla digitala samråd. Successiva förbättringar och implementering av ny forskning. Kvalitetssäkra HR-processer för att mångfald och jämställdhets ska genomsyra Trafikverkets processer och rutiner. Ta med detta perspektiv i chefsutbildningar, rekrytering samt introduktion.	Trafikverkets arbete för tillgänglighet i transportsystemet, social hållbarhet och inkludering av alla människor oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning är en del av vårt strategiska arbete för ett hållbart transportsystem och berör direkt Trafikverkets uppdrag att bidra till de transportpolitiska målen men även arbetsgivarrollen. Det handlar bl.a. om att möjliggöra att människor kan färdas mellan platser på ett hållbart sätt. Trafikverket arbetar för att skapa trygga, tillgängliga trafikmiljöer för alla människor, inte bara reaktivt genom förbättringsåtgärder i befintliga miljöer utan även proaktivt genom regler för vägars och gators utformning (VGU) och handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) i samarbete med Sveriges kommuner och landsting (SKL). Verksamma verktyg för att säkerställa detta är även <i>t.ex.</i> åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och Samlad effektbedömning (SEB).

						<p>Förutsättningarna för att bidra till <i>bl.a.</i> det transportpolitiska målet om tillgänglighet och till det generella jämställdhetsmålet genom att främja både kvinnors och mäns egenmakt ökar även genom Trafikverkets insatser för att göra färdvägarna gång, cykel och kollektivtrafik men också digitala möten till attraktiva alternativ.</p> <p>För Trafikverket är det även viktigt att säkerställa att olika grupperns åsikter beaktas i infrastrukturplaneringen t.ex. genom samråd och öppna inkluderande möten i demokratisk anda, eventuellt även genom att utveckla digitala samråd.</p> <p>Att bidra till tillgänglighet i transportsystemet, social hållbarhet och inkludering av alla människor bör förstås återspeglas i Trafikverkets roll som arbetsgivare (se 5.1 och 5.5)</p> <p><i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Då åtgärdsvalsstudier (ÅVS) ökar i betydelse finns risk för att allmänhetens inflytande minskar och att mer sker utanför formell planprocess med möjlighet till insyn och påverkan.</p>
11.2	Nytt nationellt etappmål trafiksäkerhet m a p 2030 (se även 3.4 och 3.6).	Ja	Nej	Nej	<p>Skärpta nivåer för nytt nationellt etappmål 2030.</p> <p>Mer effektiva åtgärder behöver vidtas för att motverka dödsfall bland både oskyddade och skyddade samt för att motverka allvarliga skadefall på oskyddade särskilt till följd av cykelsingel, fallolyckor och suicid.</p>	<p>Delmålet 11.2 bör mötas upp med ett nationellt etappmål med nya målnivåer för 2030, vilket Trafikverket och Transportstyrelsen kommer att föreslå. Målnivåer bedöms ha stor inverkan på möjligheten att samla och engagera olika aktörers insatser för en säker trafik. Detta blir särskilt viktigt i perspektivet 2030 då åtgärder kommer att krävas på bred front från staten, regioner, kommuner, organisationer och näringslivet.</p> <p>Förutom de viktiga områden och risker som nämns under punkt 3.6, så blir det viktigt att motverka <i>fallolyckor</i> inom vägtrafiken <i>och suicid</i> inom såväl ban- som vägtrafiken samt involvera alla berörda aktörer för att ett framtida etappmål ska kunna nås.</p>
11.2	Trafikverkets verksamhet (byggande och drift) m a p trafiksäkerhet och väg 2030 (se även 3.4 och 3.6).	Ja	Nej	Nej	<p>Hittills planerade åtgärder räcker inte utan ytterligare åtgärder behöver vidtas särskilt m a p oskyddade trafikanter.</p>	<p>Det är viktigt att fortsätta vidta effektiva trafiksäkerhetsåtgärder med fortsatt ökat fokus på oskyddade trafikanter. Säkerhetsklassning av vägnätet blir ett viktigt redskap liksom att fastställa funktionella säkerhetskrav för statlig väg, fortsatt arbete mot suicid samt att utveckla styrande dokument för verksamheten. Vad framtida systemsyn innebär för utformning och skötsel av statliga vägar och kommunala gator och vilka infrastrukturkrav t.ex. ny teknik, nya fordon, nya tjänster, eldrift och automatisering medför behöver tydliggöras. Internt i Trafikverkets ställs ökade krav på samverkan mellan berörda verksamhetsområden samt mellan nationell och regional nivå.</p>
11.2	Trafikverkets målstyrda aktörssamverkan	Ja	Ja	Nej	<p>Ansvar för målstyrningen bör tydliggöras, styrningen bör bli mer åtgärdsnära och nya effektiva åtgärder behöver utvecklas.</p>	<p>Det är viktigt att regeringen ställer krav på och ger mandat för ett systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete hos flera statliga myndigheter, inte minst Trafikverket, Transportstyrelsen och polisen. Det är därtill viktigt att bl.a. länsplaneupprättarna,</p>

	inom trafiksäkerhet väg (se även 3.6).					kollektivtrafikmyndigheterna samt kommunerna och näringslivet involveras i arbetet mot ett nytt etappmål. <i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att Sverige är ett föregångsland och våra lösningar är viktiga att sprida internationellt.
11.2	Trafikverkets forskning och innovation för säker vägtrafik m a p 2030 (se även 3.6).	Ja	Ja	Nej	Innovationer och utveckling av nya effektiva åtgärder behövs främst fler demoprojekt som rör säker gång och cykling.	Inverkan är stor såväl nationellt som internationellt. <i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att Sverige är ett föregångsland, och våra FoI-resultat är viktiga att sprida internationellt. Vi har en helt unik kunskap/data kring allvarliga skador i trafiken, varför vår FoI kommer mycket närmare den ”sanna” bilden av skadepanoramata inom vägtrafiken än hos något annat land i dagsläget.
11.2	Trafikverkets åtgärder för ökad tillgänglighet i transportsystemet, social hållbarhet och inkludering genom ökad andel hållbara transportmedel.	Ja	Nej	Nej	För att underlätta och påskynda omställningen mot ökad andel hållbara transportmedel särskilt i tätort bör förordningen som styr statlig medfinansiering av infrastruktur ses över.	För att åstadkomma det paradigmskifte som bör till och lyckas med omställningen mot hållbara transportmedel, som säkrare gående och cykling samt kollektivtrafik särskilt i tätort, krävs att staten ökar sin medfinansiering i kommunal infrastruktur. Förordningen som styr statlig medfinansiering av infrastruktur bör därför moderniseras så att mer medel kan kanaliseras till hållbara transportmedel i urban kontext. Annars kommer inte det paradigmskifte som måste till att ske.
11.4	Trafikverkets riktlinje Landskap (se även 15.1, och 15.5 och 15.8 och 15.9).	Ja	Ja (viss)	Ja, om de genomförs och följs.	Fortsatt implementering av riktlinjerna.	Syftet med riktlinjerna för Trafikverkets arbete inom området landskap (natur, kultur, gestaltning) är att ställa de krav som vår verksamhet och dess påverkan behöver uppfylla för att bidra till berörda nationella miljö kvalitetsmål och att lyfta frågorna i planeringsprocessen. <i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att våra erfarenheter kan vara intressanta att sprida internationellt.
11.6	Stadsmiljöavtalen.	Ja	Ja (viss)	Nej	Stadsmiljöavtalen kan/bör utökas i volym och även omfatta t.ex. gång, cykel och citylogistik för gods.	Stadsmiljöavtalen med medfinansiering och motprestationer efter norsk modell syftar till utveckling av kollektivtrafik i städer så att ökad tillgänglighet sker genom renare färd sätt och att miljöpåverkan från biltrafiken kan minska. <i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att Sverige och Norge är föregångsländer, och våra erfarenheter med stadsmiljöavtal respektive bymiljöavtal kan vara intressanta att sprida internationellt.
11.6	Trafikverkets riktlinje Luftkvalitet vid planering av bebyggelse.	Nej	Nej	Nej	Fortsatt och bättre implementering av riktlinjen.	Syftet med riktlinjen för Trafikverkets arbete inom området är att bidra till det nationella miljö kvalitetsmålet och att lyfta luftkvalitetsfrågorna i planeringsprocessen och vid yttranden i kommunala plansammanhang. De har ännu inte fått tillräckligt genomslag varför fortsatt implementeringsarbete återstår.

11.6	Trafikverkets åtgärder för dammbindning vid höga PM10-halter.	Ja	Nej	Nej	Ekonomiska styrmedel för att åstadkomma lägre dubbdäcksandel.	Så länge dubbdäcksandelen är på nuvarande höga nivå kommer behov av dammbindning att finnas under upptorkningsperioden på vårvintern.
11.6	Trafikverkets underlag till och aktiva arbete i implementeringen av regeringens cykelstrategi.	Ja	Nej	Nej		Cykelstrategin syftar till utveckling av cykeltrafiken så att ökad tillgänglighet sker genom renare färd sätt och att miljöpåverkan från biltrafiken kan minska. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Det är viktigt att cykelstrategin, som f. n. inte är klar, innehåller tydliga och adresserade mål.
11.a	Trafikverkets utveckling av metod för regional landskapsanalys.	Ja	Nej	Nej		Detta utvecklingsprojekt syftar till att utveckla landskapsanalys till att omfatta ett utvecklingsperspektiv utifrån mål, förutsättningar och behov.
12.2 och 12.4	Trafikverkets arbete med planering och giftfritt byggande och underhåll av infrastruktur (se 3.9).					Se 3.9.
12.6	Trafikverkets arbete för ökad hållbarhet i upphandling av entreprenader mm	Ja	Nej	Ja		Utöver att t.ex. ställa hållbarhetspådrivande klimat- och sociala kontraktsskrav i entreprenader samverkar Trafikverket med leverantörer och branschorganisationer för en ökad hållbarhet. T.ex. definierar Trafikverket, tillsammans med Sveriges Byggindustrier och Svenska Teknik & Designföretagen vad ”Hållbarhet” inom infrastrukturområdet betyder, med syftet att branschen ska dra åt samma håll.
12.7	Trafikverkets klimatkrav i upphandlingar för infrastrukturhållning, med visionen om en klimatneutral infrastruktur till 2050 (se även 7.2 och 7.3).	Ja	Ja	Ja, på sikt	Fler områden inom hela infrastrukturhållningen behöver inkluderas genom att nästa steg innefattar även mindre projekt.	Trafikverkets långsiktiga krav för minskad klimatpåverkan från infrastrukturhållningen sju sattes i februari 2016. Dessa gäller för investeringsprojekt på mer än 50 miljoner kronor och ger i upphandlingar incitament i samband med utvärdering av klimatdeklaration i samband med uppdragets färdigställande. I kommande steg kommer underhåll för befintlig infrastruktur (baskontrakt) och mindre projekt att inkluderas. Kraven ställs på reduktioner av klimatpåverkan utan att gå in på hur det ska göras (funktionskrav på viss reduktionsnivå). På så sätt får branschen frihet att välja det mest kostnadseffektiva utförandet. För infrastrukturhållningen innebär kraven ett indikativt mål att klimatpåverkan minskar med 15 % till 2020 och 30 % till 2025 jämfört med 2015, vilket bidrar till det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö och hälsa och den långsiktiga visionen att göra

						infrastrukturen klimatneutral (att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser) till 2050.
13.1	Trafikverkets arbete med klimatanpassning (se även 9.1)	Ja	Nej	Nej	Ökade ekonomiska och personella resurser för fortsatt riskreducering, åtgärdsplanering, underhåll, beredskapsplanering och trafikledning.	Trafikverket arbetar proaktivt med klimatanpassning av verksamheten. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Sannolikt kommer framöver ökade ekonomiska och personella resurser att behövas bl.a. för klimatanpassning genom fortsatt riskreducering, åtgärdsplanering, underhåll, beredskapsplanering och trafikledning.
13.2	Trafikverkets underlag om klimatåtgärder i inriktnings- och åtgärdsplanering respektive avseende åtgärder och styrmedel samt trender och scenarier.	Ja	Ja (viss)	Nej		Trafikverkets har regeringens uppdrag att tillsammans med andra myndigheter lämna underlag för bl.a. inriktnings- och åtgärdsplaneringen, men har även andra utredningsuppdrag som berör t.ex. åtgärder och styrmedel inom klimatområdet. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Riktlinjer och direktiv för nya uppdrag bör bättre tydliggöra relationen till samhällets klimatmål. Det är viktigt att arbetet hänger ihop med det som Miljömålsberedningens förslag mynnar ut i. <i>Den internationella påverkan</i> är främst indirekt genom att våra erfarenheter av hur man kan planera hållbart kan vara intressanta att sprida internationellt.
15.1 och 15.5 och 15.8 och 15.9	Trafikverkets riktlinje Landskap (se även 11.4).					Se 11.4.
15.a	Nationella viltolycksrådet (NVR)	Ja	Nej	Nej	Nationella viltolycksrådet (NVR) behöver en budget för sitt arbete	Nationella viltolycksrådet (NVR) arbetar med viltolyckor på regeringsuppdrag, men utan budget
16.1	Trafikverkets arbete mot våld i trafikmiljön (se även 3.4, 3.6, 5.2, 10.2 och 11.2)					Se 3.4, 3.6, 5.2, 10.2 och 11.2. om Trafikverkets arbete för ökad säkerhet och trygghet (safety och security).
8.7	Trafikverkets sociala kontraktskrav vid upphandling av varor och tjänster m a p ILO:s kärnkonventioner och FN:s barnkonvention (se även 8.7).	Nej	Nej (viss)	Ja	Förstärkt uppföljning av kraven (inplanerad med start hösten 2016).	Trafikverket ställer kontraktskrav (minimikrav) att leverantören ska ha rutiner för att säkerställa att varor och tjänster har producerats och transporterats under förhållanden som är förenliga med ILO:s kärnkonventioner om tvångsarbete, barnarbete, diskriminering och föreningsfrihet samt organisationsrätt (nr 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 och 182) samt FN:s barnkonvention (artikel 32).

						<p>Kravställningarna bedöms vara tillräckliga, medan uppföljningen kan förbättras. Trafikverket implementerar med start hösten 2016 en förstärkt uppföljning av kraven.</p> <p>Verksamheten bedöms ha låg inverkan nationellt eftersom problematiken är mindre förekommande i Sverige. Internationellt bedöms Trafikverkets inköpsverksamhet ha viss betydelse, om än inte genom stor egen inverkan, utan genom att flera inköpande aktörer ställer sociala krav.</p>
16.5	Trafikverkets interna arbete mot korruption och mutor (HR).	Ja	Nej	Nej		<p>Trafikverket har en obligatorisk utbildning för alla chefer och varje chef är skyldig att gå igenom ett framtaget material om etik med sina medarbetare på arbetsplatsträffar. En ”visslarfunktion” finns upprättad. En riskinventering har gjorts avseende korruption och andra förtroendeskadliga beteenden, där slutrapporten är under färdigställande och ska behandlas i Trafikverkets Etikråd, som sammanträder minst två gånger per år. En inventering pågår över vilka befattningar i Trafikverket som kan vara särskilt utsatta för korruptionsrisker. Trafikverket har regelbundet så kallade ”Dilemman” på intranätet, där alla anställda kan delta och svara på hur man ska hantera gåvor, gratis lunch eller middag, övernattningar m.m. i syfte att öka kunskapen om vad som gäller för statligt anställda i etik och moralfrågor. Årligen tillskriver Trafikverket en stor mängd leverantörer att de inte får skicka julgåvor till våra anställda eftersom det riskerar att betraktas som muta, om detta informeras det också på intranät.</p>
16.5	Trafikverkets sociala kontraktskrav vid upphandling av varor och tjänster m a p etiskt förhållningssätt (se även 8.8).	Ja	Nej	Ja	Förstärkt uppföljning av kraven (inplanerad med start hösten 2016).	<p>Trafikverket ställer kontraktskrav på att leverantören ska iakttä Trafikverkets förhållningssätt i etiska frågor enligt Trafikverkets uppförandekod, då arbete utförs på Trafikverkets uppdrag.</p> <p>Kravställningarna bedöms vara tillräckliga, medan uppföljningen kan förbättras. Trafikverket implementerar med start hösten 2016 en förstärkt uppföljning av kraven.</p>
16.7	Trafikverkets interna arbete för ett lyhört, inkluderande, deltagarbaserat och representativt beslutsfattande.	Ja	Nej	Nej	Ytterligare tydliggöra vad som är inkludering, öka medvetenheten och skapa förståelse kring inkluderande ledarskap och utveckla chefernas roll och ansvar i inkludering	<p>Trafikverket arbetar internt för att ha ett lyhört, inkluderande, deltagarbaserat och representativt beslutsfattande. Avsikten är att Utveckla detta genom att kontakta Arbetsgivarverket för att använda deras utbildning kring inkludering.</p>
16.7 och 16.10	Trafikverkets samråd och öppna möten i planeringsskedet för investeringsverksamhet					Se 5b, 10.2 och 16.10.

	(se även 5.b, 10.2 och 16.10)					
16.10	Trafikverkets information till allmänheten (se även 5.b och 10.2)	Ja	Nej	Nej	Kraven i PUL medför en viss svårighet kopplat till önskemål och krav på tillgänglighet och transparens.	Trafikverket arbetar mycket aktivt för att säkerställa allmänhetens och näringslivets tillgång till begriplig, tillförlitlig och relevant information, bl.a. via Internet men också i t.ex. samråd och öppna möten om våra investeringsprojekt och via deltagande i åtgärdsvalsstudier (ÅVS) m.m. Det handlar inte bara om att säkerställa grundläggande rättigheter utan vi ser det även som en framgångsfaktor att genom dialog ta del av synpunkter och behov och därigenom anpassa och förbättra vår verksamhet.
17,9	Trafikverkets målstyrda samverkan m a p trafiksäkerhet i UN road safety collaboration, Friends of decade of action och Trafikverkets Toward zero conference (se även 3.6 och 11.2).	Ja	Ja	Nej	Prioritera trafiksäkerhet och Nollvisionen i SIDA:s arbete som ett prioriterat biståndsområde. Använd Vision Zero Academy som en plattform för kunskapsbistånd inom trafiksäkerhetsområdet.	Sverige har tidigare varit mycket aktiva internationellt med kunskapsspridning inom området trafiksäkerhet väg, vilket möjliggjorts genom SIDA-finansiering och med kunskap från Vägverket och SweRoad, några universitet och VTI. Denna verksamhet har minskat betydligt från 2006. <i>Risker/utmaningar att hantera:</i> Sverige har behållit ett slags strategiskt ledarskap främst genom Trafikverket, men borde åter bli mer aktiv, eftersom det finns en stor efterfråga på detta. Kanske borde Sverige även överväga att, t.ex. via vår internationella bidragsbudget (SIDA:s) bidra finansiellt i arbetet med förverkliga 3.6 och 11.2. <i>Den internationella påverkan</i> bedöms vara betydande då det finns en stor internationell efterfrågan på svenskt kunnande inom trafiksäkerhetsområdet generellt och specifikt om Nollvisionen.