



Trivector.se

Trivector PM 2022:170 / Version 1.0



Vägledning för kommuner:
**Systematiskt trafiksäkerhetsarbete
i linje med Agenda 2030**

Innehållsförteckning

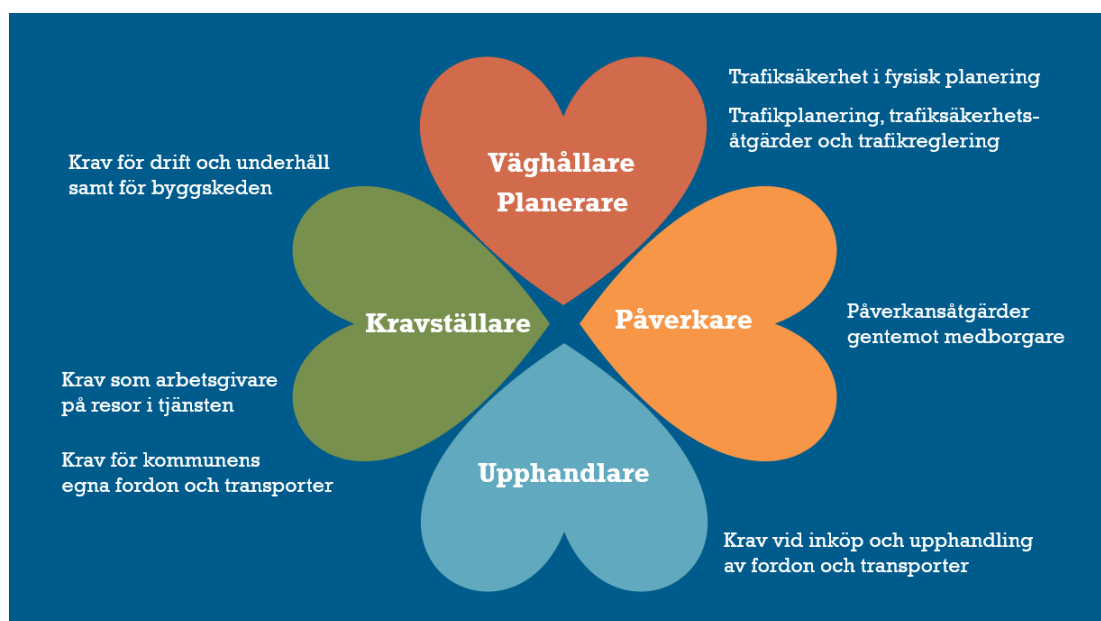
Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten.....	2
Kommunernas roll för trafiksäkerheten	2
Nollvisionen i ett hållbart samhälle	2
Hållbart på alla sätt	4
Ledarskap som framgångsfaktor.....	5
Målstyrning och uppföljning	6
Fokus på gående och cyklister	6
Trafiksäkerhet som ramvillkor och förutsättning.....	7
Synliggöra synergier och motsättningar	10
Gemensamma tillståndindikatorer	11
Trafikstrategin som gemensam plattform	11
Ledningssystem och processer	13
Trafiksäkerhet genomsyrar verksamheten	13
Var ska trafiksäkerheten integreras?	14
Steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning	21
Det finns alltid intressekonflikter.....	21
Systematik på nätnivå och områdesnivå	21
Kunskapsbyggande och dialog.....	24
Grundläggande trafiksäkerhetsförståelse	24
Synliggöra påverkansmöjligheter	24
Samverkan internt och externt	25
Delta i forskning och innovation.....	25
Läsa vidare	26

Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten

Kommunernas roll för trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit god i Sverige. De insatser som genomförts har särskilt bidragit till att minska antalet allvarligt skadade personer i bil. För cyklister syns inte samma minskning. Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att antalet allvarligt skadade cyklister ökar. Därtill står fotgängares fallolyckor för mer än hälften av de allvarliga personskadorna i vägtrafiken. För att hantera utmaningarna med cyklister och fotgängares trafiksäkerhet, inte minst singelolyckorna, är kommunernas insatser viktiga.

Det finns flera sätt för en kommun att påverka och arbeta med trafiksäkerhet: som *väghållare* och *planerare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggskenen liksom för egna fordon, resor och transporter och som *upphandlare* av fordon och transporter samt som *påverkare* gentemot medborgare. I denna vägledning hanteras samtliga påverkansmöjligheter:



Nollvisionen i ett hållbart samhälle

Nollvisionen har funnits som riktning och förhållningssätt för trafiksäkerhetsarbetet sedan 1997. Nollvisionen innebar ett skifte i synen på ansvar för trafiksäkerheten. Ett ensidigt fokus på trafikantens ansvar har breddats till att betona betydelsen av hur systemet utformas och att systemutformarna har stort ansvar för att skapa säkra system. Trafiksäkerhetsarbete i Nollvisionens anda handlar om att arbeta för säkra vägar, fordon och trafikanter.

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga genom att vara en del av de globala hållbarhetsmålen i **Agenda 2030**. Trafiksäkerhet en del av mål 3 (God hälsa och välbefinnande) genom att delmål 3.6 innebär att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. Trafiksäkerhet är också en del av mål 11 (Hållbara städer och samhällen) där delmål 11.2 innebär att ge tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem.

Trafiksäkerhet är att betrakta som en förutsättning för aktiv mobilitet som bidrar till ökad folkhälsa genom att förebygga sjukdomar och psykisk ohälsa (delmål 3.4). Trafiksäkerhet är också en arbetsmiljöfråga (delmål 8.8) samt en fråga att integrera i hållbarhetsarbete (delmål 12.6) och vid offentliga och privata aktörers inköp och upphandling (delmål 12.7).



Stockholmsdeklarationen är resultatet av FN:s globala ministerkonferens för trafiksäkerhet 2020 som sedan omsattes till **FN-resolution 74/299**. Denna understryker vikten att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål. Betydelsen av ett starkt ledarskap för trafiksäkerhet hos offentliga och privata aktörer betonas också. De expertrekommendationer som togs fram som underlag till Stockholmsdeklarationen ger nio rekommendationer för hur trafiksäkerhet som en del i hållbarheten ska realiseras:

1. Hållbarhetsarbete och -redovisning

Inkludera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/-redovisning.

6. Säkra fordon

Införa minimikrav på motorfordons säkerhetsnivå.

2. Inköp och upphandling

Ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling av (och för egna) fordon, resor och transporter.

7. Hastighetsefterlevnad

Verka för hastighetsefterlevnad och skydda trafikanter från krockvåld över människans tålighet.

3. Överflyttning

Verka för överflyttning från bil till säkrare och mer aktiv mobilitet (gång, cykel och kollektivtrafik).

8. 30 km/tim

Införa 30 km/tim som hastighetsgräns i tätorter för att förhindra allvarliga skador och dödsfall bland oskyddade trafikanter.

4. Barn och ungas hälsa

Uppmuntra aktiv mobilitet genom att utforma säker infrastruktur för gående och cyklister.

9. Teknikutveckling

Säkerställa att utvecklingen av ny teknik för fordon och infrastruktur tas tillvara och även kommer låg- och medelinkomstländer till del.

5. Infrastruktur

Utforma en väginfrastruktur i enlighet med Nollvisionen.

Hållbart på alla sätt

Trafiksäkerheten går hand i hand med andra hållbarhetsmål. På en övergripande nivå är det främst synergier det är frågan om, även om det för enskilda frågor och intressen går att hitta motsättningar. Nedan ges några exempel på synergier:

Hållbarhetsmål	Synergier med trafiksäkerhet
 3 GOD HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE	Trafiksäkerhet är en del av hälsomålet i Agenda 2030 genom delmål 3.6 och är en förutsättning för främjandet av aktiv mobilitet (gång och cykling) som ger positiva hälsovinster genom att förebygga sjukdomar och psykisk ohälsa (delmål 3.4).
 5 JÄMSTÄLLDHET	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bidrar till ett mer jämställt transportsystem eftersom kvinnor vistas i högre grad i trafiken som gående och är mer utsatta för fallolyckor. Kvinnor värderar också trafiksäkerhetsåtgärder högre än vad män gör.
 7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för överflyttning från bil till mer hållbar mobilitet som kan minska transportsektorns energianvändning. Lägre hastigheter hos motorfordonstrafiken ger också lägre drivmedelsförbrukning.
 8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT	Mindre risk att dödas och skadas i arbetet genom att resor i tjänsten och transporter genomförs på ett trafiksäkert sätt bidrar till en säker arbetsmiljö.
 10 MINSKAD OJÄMLIKHET	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bidrar till självständig och hållbar mobilitet för grupper som är beroende av gång, cykel och kollektivtrafik (barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt svaga grupper).
 11 HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN	Mer attraktiva städer och samhällen genom åtgärder som innebär lägre hastigheter för motorfordonstrafiken. Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för hållbar mobilitet – och för inkluderingen av barn och äldre i ett hållbart transportsystem.
 13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA	Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en förutsättning för överflyttning från bil till mer hållbar mobilitet som kan minska transportsektorns klimatpåverkan. Lägre hastigheter hos motorfordonstrafiken ger också lägre utsläpp av växthusgaser.
 15 EKOSYSTEM OCH BIOLOGISK MANGFOLD	Mindre påverkan på miljö och ekosystem på lokal och regional nivå genom att minska de motoriserade transporterna och att transporterna genomförs med lägre hastighet.

Ledarskap som framgångsfaktor

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete utgår från systematik och ständiga förbättringar. Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är att arbeta långsiktigt. Det är ett målstyrt arbetssätt som innebär att formulera mål utifrån nuläge och önskat läge. Mål och insatsområden samlas i regel i ett styrande dokument.

Med utgångspunkt i denna inriktning för arbetet kan lämpliga insatser genomföras utifrån de påverkansmöjligheter som finns. För att kunna följa utvecklingen behövs indikatorer som följs upp regelbundet. Denna systematik integreras i verksamhetens ordinarie arbetssätt och rutiner.

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete handlar om i stort om kommunens **ledarskap** för ökad trafiksäkerhet. Några viktiga framgångsfaktorer för det systematiska trafiksäkerhetsarbetet pekas ut i tidigare studier och sammanfattas nedan.



Kunskap och medvetenhet

Att tjänstepersoner och politiker har grundläggande kunskap om trafiksäkerhet och Nollvisionen.

Resurser

Att det finns tillräckliga ekonomiska och personella resurser för att driva trafiksäkerhetsarbetet.

Målstyrt arbetssätt

Att trafiksäkerhetsarbetet är långsiktigt och genomsyras av systematik och ständiga förbättringar i riktning mot trafiksäkerhetsmål.

Mäta viktiga tillstånd

Att det finns kännedom om trafiksäkerhetstillståndet som komplement till olycksdata och att uppföljning görs av viktiga tillstånd.

Ansvar och samverkan

Att det finns en långsiktig organisation, utpekad ansvar för trafiksäkerhetsfrågan och samverkan mellan förvaltningar och aktörer.

Underbyggda beslut

Att insatser grundas på hur tillståndet ser ut och trafiksäkerhetsläget enligt uppgifter från Strada.

Engagemang

Att det finns engagemang för trafiksäkerhet hos högsta ledningen och hos enskilda medarbetare och att intresseorganisationer driver på.

Helhetsperspektiv

Att åtgärder genomförs i en helhet med trafiksäkerhet som förutsättning för hållbara städer och samhällen.

I denna vägledning presenteras hur ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå kan se ut som är i linje med Agenda 2030. Fokus är på de möjliggörare för en trafiksäkerhet som är en del i hållbarheten som identifierats i föreliggande forskningsprojekt.

Möjliggörare för systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030

Målstyrning och uppföljning

Ledningssystem och processer

Steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning

Integrering av trafiksäkerhet

Kunskapsbyggande och dialog

Målstyrning och uppföljning

Fokus på gående och cyklister

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med Agenda 2030 utgår från de synergier som finns mellan olika hållbarhetsmål. Fokus riktas på insatser som ökar trafiksäkerheten för **gående och cyklister**. Trafiksäkerhet för gående och cyklister är en förutsättning för aktiv mobilitet och inkluderande trafiksystem i våra städer och samhällen.



Styrande dokument för trafiksäkerhetsarbetet bör således ha mål och insatsområden med fokus på gående och cyklisters säkerhet. Så är i regel också fallet för exempelvis kommuners trafiksäkerhetsprogram. Insatser för motorfordonstrafiken får det primära syftet att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister, till exempel genom **rätt hastighet**.

Hastigheten som möjliggörare

I många städer dominerar motorfordonstrafiken gaturummet. Även kollektivtrafikens framkomlighetsanspråk kan stå i motsats till gående och cyklisters anspråk. Att isolerat titta på trafiksäkerhet och lösa en så trafiksäker plats som möjligt, utifrån bilens och kollektivtrafikens framkomlighet som norm, kan innebära begränsningar i trafikmiljön som blir oattraktiv för gående och cyklister.

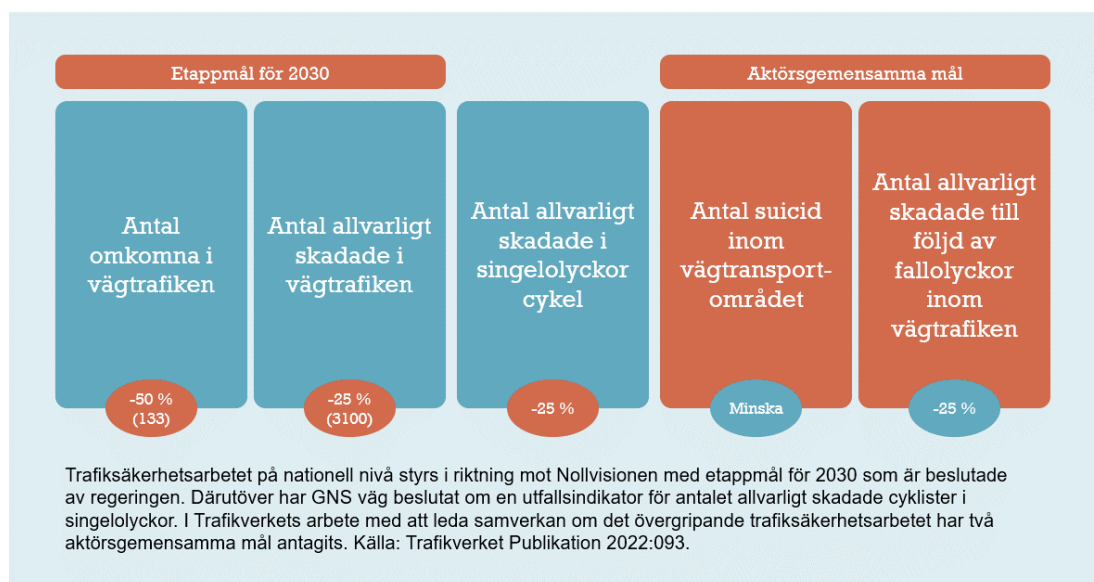
Fokus bör skifta till en helhetssyn som möjliggör en levande stad för människor, men som inte kompromissar med trafiksäkerhet. Många av de intressekonflikter som finns mellan trafiksäkerhet och framkomlighet kan hanteras genom **rätt hastighet**.

Rätt hastighet är ett relevant insatsområde för såväl trafiksäkerhet som för många andra målområden (hållbart resande, miljö och klimat, trygghet) genom att vara en möjliggörare utifrån flera hållbarhetsaspekter.

Hastigheten är dock inte allt. Hur en plats upplevs och används beror också på trafikmängden, trafikens sammansättning och gaturummets karaktär. För en trafiksäkerhet som är en del i hållbarheten bör uppmärksamhet också riktas mot att arbeta för minskade **trafikvolym**er som i sig också kan bidra till ökad trafiksäkerhet.



Trafiksäkerhet som en del i hälsomålet i Agenda 2030 (mål 3) gör det också viktigt att se till hela skadebilden för gående och cyklister. **Gåendes fallolyckor** är inte en vägtrafikolycka i formell mening, men fallolyckorna går inte att bortse ifrån i trafiksäkerhetsarbetet genom att dessa olyckor står för merparten av skadebilden för gående. Att förhindra att människor som skadas på allmän plats är en viktig kommunal uppgift. Trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå adresserar numera både cyklisters singelolyckor och gåendes fallolyckor:



Trafiksäkerhet som ramvillkor och förutsättning

Trafiksäkerhetsarbetet i kommuner utgår från den lokala skadesituationen och ibland med utgångspunkt i de nationella målen som omsätts till mål utifrån kommunens förutsättningar. Även om trafiksäkerhet generellt går hand i hand med andra hållbarhetsmål, kan mål ibland upplevas vara i konflikt med varandra. Ett exempel som ofta lyfts fram är att mål om ökad cykling kan stå emot trafiksäkerhetsmål genom att ökad cykling leder till fler skadade cyklister.

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med Agenda 2030 utgår från och styrs i riktning mot trafiksäkerhetsmålen. Det är inte så att målen i sig påverkas av att se trafiksäkerhet som en del i hållbarheten. Trafiksäkerheten ses snarare som **ramvillkor** för mobiliteten och trafiksäkerhetsarbetet blir, genom fokus på oskyddade trafikanter, att betrakta som en **förutsättning** för att människor ska vilja och kunna cykla.

Ett förhållningssätt där trafiksäkerheten ses som ramvillkor och förutsättning tillämpas redan av flera kommuner i målformulering eller inramning av trafiksäkerhetsarbetet, se exempel nedan. I Göteborg Stads trafiksäkerhetsprogram för 2010–2020 finns en skrivelse med samma betydelse: **Fler rör sig i staden. Men färre skadas i trafiken.**

Exempel: Sundbybergs trafiksäkerhetsmål

Sundbybergs stad har i sin trafiksäkerhetsstrategi för 2021–2028 mål för trafiksäkerheten som relaterar till både befolknings- och resandeutvecklingen. Trafiksäkerhetsmålen ska alltså nå även om staden samtidigt arbetar för ökat hållbart resande i linje med mobilitetsprogrammet.

Sundbybergs mål för trafiksäkerhetsarbetet under perioden 2021–2028 är följande:

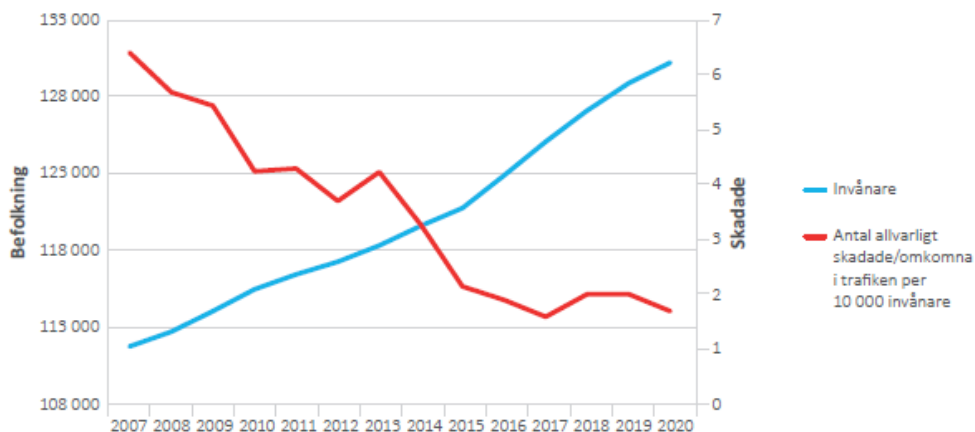
- Ingen ska dödas i trafiken i Sundbyberg i enlighet med Nollvisionen. Antalet allvarligt och måttligt skadade personer ska minska med 25% i enlighet med regeringens etappmål för trafiksäkerhet till 2030 och Agenda 2030. Detta trots en ökande befolkning och en resandeutveckling som innebär fler oskyddade trafikanter i staden.

Exempel: Umeås uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen

Umeå kommun följer årligen upp trafiksäkerhetsutvecklingen i trafikdatabaser. Antalet allvarligt skadade och omkomna i trafiken följs upp över tid. Trafiksäkerhetsmålet följs också upp i förhållande till befolkningsutvecklingen genom att redovisa antalet allvarligt skadade och omkomna per 10 000 invånare.

Figuren nedan är hämtad från "Trafikdatabaser: Trafiksäkerhet i Umeå 2017–2020". Under 2021 blev 3,2 personer per 10 000 invånare allvarligt skadade/omkomna i Umeå kommun (hela vägnätet i kommunen, oavsett väghållare).

Figur 1: Befolkningsutveckling samt allvarligt skadade och dödade i förhållande till befolkningen i Umeå kommun



Trafiksäkerhet och trygghet

Både den faktiska och upplevda säkerheten i trafiken har betydelse för att fler ska vilja cykla, skriver **Stockholms stad** i sin cykelplan. Trygghet i trafiken är också en förutsättning för mobiliteten för barn, äldre och andra grupper. Genom att trafiksäkerhet är en del i hållbarheten finns större anledning att arbeta samlat med trafiksäkerhet och trygghet genom de hållbarhetsvinster det innebär, såväl socialt som miljömässigt.

Det är ofta ingen skillnad mellan trafiksäkerhet och trygghet. Faktorer i trafikmiljön som människor förknippar med trygghet, till exempel låga hastigheter hos motorfordon och lägre trafikvolym, är ofta också faktorer som ökar trafiksäkerheten. Hastighetsdämpande åtgärder är bra exempel på åtgärder som bidrar till både trafiksäkerhet och trygghet.

Gångtunnlar kan i vissa situationer upplevas otrygga. Samtidigt ska man komma ihåg att gångtunnlar många gånger också efterfrågas av medborgare av trygghetsskäl, inte minst för att man ska våga låta barnen gå och cykla till skolan på egen hand.

Även om trafiksäkerhet och trygghet i det stora hela sammanfaller, kan prioriteringar behöva göras av var insatser ska genomföras. I många kommuner görs denna prioritering baserat på olycksstatistik eller andra indikatorer på trafiksäkerheten. Många gånger kan insatser även behövas på ytterligare platser där otrygghet upplevs för att stödja gåendet och cyklandet.

Malmö stad arbetar med trygghetsskapande åtgärder i trafikmiljön. Dessa utförs inom det ordinarie trafiksäkerhetsarbetet och är ett komplement till det direkt olycksförebyggande arbetet. Staden tar emot många önskemål från medborgare om åtgärder i gatumiljöer som inte är olycksdrabbade. Det visar tydligt att behovet av trygghetsskapande åtgärder i trafikmiljön är stort. Det kan handla om oönskade beteenden hos andra trafikanter, en otrygg trafiksituation eller den fysiska utformningen av trafikmiljön.



Jönköpings kommun arbetar aktivt med säkra skolvägar. Arbetet innebär både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. I Trafiksäkerhetsprogram 2021-2025 utgör säkra skol- och fritidsvägar ett utpekat insatsområde. Delmålen inom insatsområdet handlar både om att öka trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten.

Delmål inom insatsområdet

- Minska antalet barn som skadas i trafiken som oskyddade trafikanter (gående, cyklister och mopedister).
Indikator: Antal dödade och skadade barn som gående, cyklister, mopedister.
Indikator: Andel barn som använder hjälm vid resor på cykel och moped på väg till/från skolan.
- Arbeta med beteendepåverkande insatser för att öka andelen barn som går och cyklar till skolan/fritidsaktiviteter.
Indikator: Antal barn som går/cyklar till skolan/fritidsaktiviteter utifrån resultat av resvaneundersökningarna i årskurs 2, 5, 8 och år 2 på gymnasiet.
- Arbeta för att den upplevda tryggheten förstärks kring skolvägar
Indikator: Barns bedömning av tryggheten på väg till skola i resvaneundersökningen årskurs 5, 8 och år 2 på gymnasiet.

Trafiksäkerhetsprogram 2021-2025

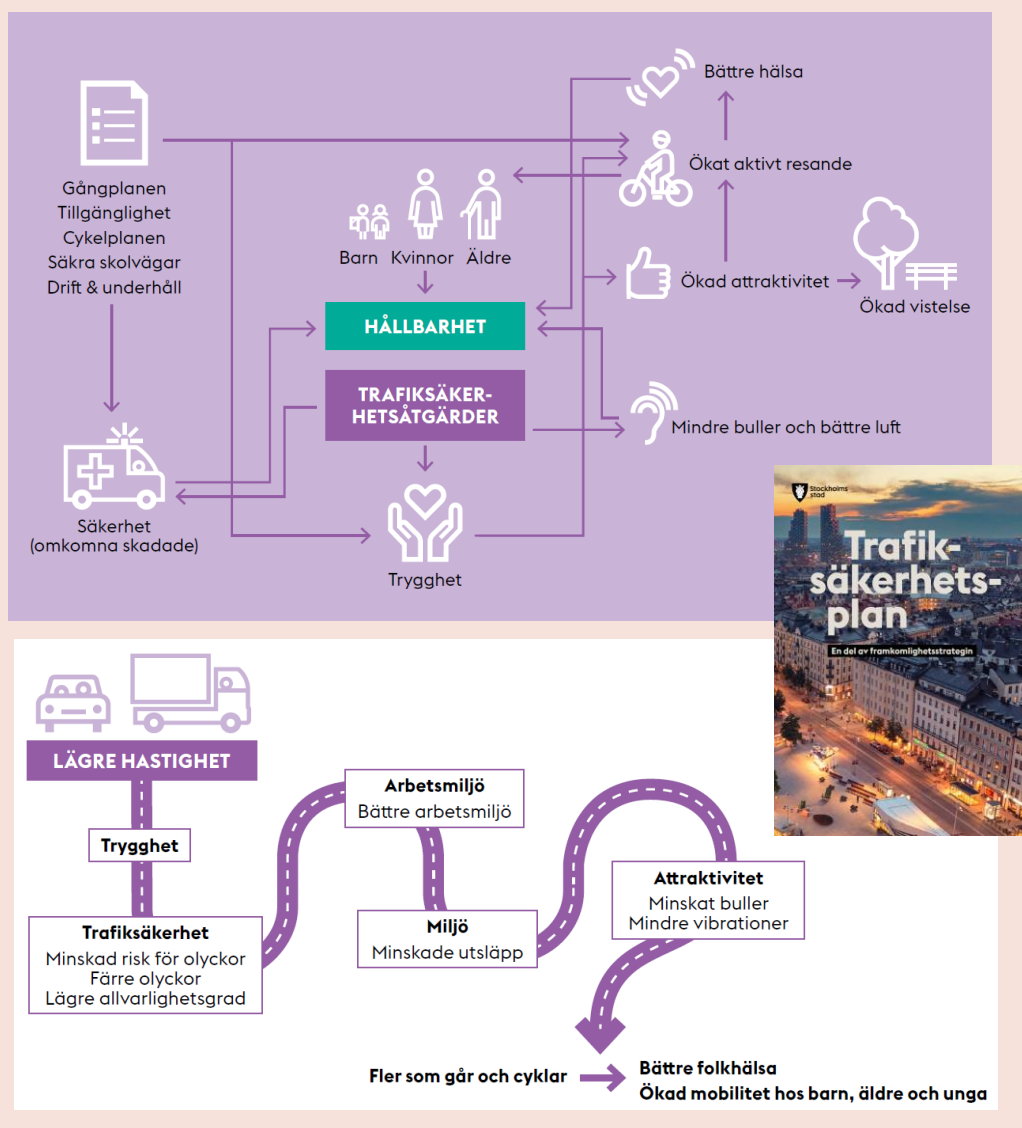


Synliggöra synergier och motsättningar

De synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål behöver lyftas fram för att olika målområden i kommunen ska kunna kroka arm med varandra. På samma vis är det viktigt att synliggöra potentiella konflikter mellan olika målområden som behöver lyftas redan i tidigt skede för att undvika konflikter och personbaserade avvägningar mellan intressen senare. Avsnittet **Steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning** behandlar mer om intressekonflikter.

Exempel: Stockholm lyfter fram synergier

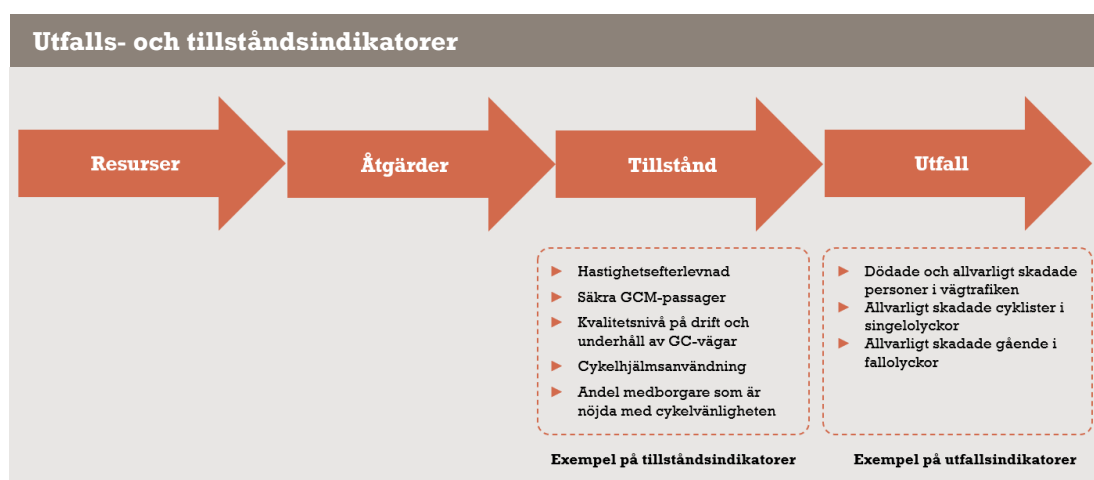
Stockholms trafiksäkerhetsplan som antogs av kommunfullmäktige 2022 tar sin utgångspunkt i trafiksäkerhet som en del i hållbarheten i linje med Agenda 2030. De finns två illustrationer som tydligt visar hur åtgärder för ökad trafiksäkerhet kan få positiva effekter och bidra till utvecklingen inom andra hållbarhetsområden:



Gemensamma tillståndsindikatorer

Trafiksäkerhetsarbetet styrs i riktning mot trafiksäkerhetsmålen. Att nå målen är det önskade **utfallet** av de insatser som genomförs. På vägen mot det önskade utfallet görs också ofta uppföljning av olika **tillståndsindikatorer** för att få en bild av att utvecklingen går åt rätt håll och att insatserna är de rätta.

En väg framåt för att hantera motstående mål mellan målområden är att utgå från och fokusera på de gemensamma tillståndsindikatorerna. Flera av tillståndsindikatorerna i till exempel kommunens cykelprogram är ofta gemensamma med de tillståndsindikatorer som finns i trafiksäkerhetsprogrammet. De gemensamma tillståndsindikatorerna möjliggör ett samspel mellan målområden.



Trafikstrategin som gemensam plattform

Många målområden hanteras var för sig i kommunerna. Det kan vara nödvändigt för att ägna en fråga tillräckligt fokus och djup. För att kunna samspela mellan målområden blir det viktigt med en gemensam plattform. **Trafikstrategin** är ett exempel på en sådan gemensam plattform för kommunens mål och strategier för trafiksystemet. Många kommuner gör en också en årlig uppföljning för flera målområden samlat, se exemplet från Göteborg nedan.

För många verksamheter, till exempel för kommunala bolag, är trafiksäkerhet en väsentlig hållbarhetsfråga att beakta i **hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning**. Även kommuner och regioner kan hållbarhetsredovisa. På så vis synliggör man och drar nytta av de synergier som finns. Med tanke på att trafiksäkerheten går så väl hand i hand med andra mål blir det mer resurseffektivt att hantera hållbarhetsfrågorna samlat.

Exempel: Göteborgs Trafik- och resandeutveckling

Trafikkontoret i Göteborgs Stad redovisar varje år hur trafiken och resandet har utvecklats det senaste året i rapporten **Trafik- och resandeutveckling**. Ett syfte med rapporten är att redovisa en årlig uppföljning av trafikstrategins effektmål. Trafiksäkerhet är en del i denna redovisning genom avsnittet "Skadade i trafiken".

Göteborgs årliga analys och uppföljning beskrivs även i TRAST Exempelbok med följande citat från staden:

"Det är en styrka att samla all uppföljning i rapporten. Det ger möjlighet att se samband mellan trafik- och resandeutvecklingen, skadautvecklingen och göteborgarnas upplevelse av trafik- och stadsmiljön."

Innehåll

Förutsättningar året 2021

År 2021 – andra året med corona	6
Staden under byggtid	8

Trafikstrategin

Trafikstrategin	11
-----------------------	----

Hållbar mobilitet

Hållbara resor	15
Resor till fots	18
Resor med cykel	20
Delad mikromobilitet – Styr & Ställ och elsparkcyklar	22
Resor med kollektivtrafik	24
Serviceresor	26
Resor med bil	28
Restider mellan målpunkter i staden	30

Goda stadsmiljöer

Gångvänligheten i staden	33
Fotgängares upplevelse av centrala staden	35
Tillfälliga platser	37
Upplevelsen av cykling i Göteborg	39
Boendes nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden	40
Besökarens nöjdhet med trafikmiljön i centrala staden	42
Skadade i trafiken	44

Godstransporter

Godstransporter	47
-----------------------	----

Sammanfattning och insikter

Sammanfattning och insikter	52
-----------------------------------	----

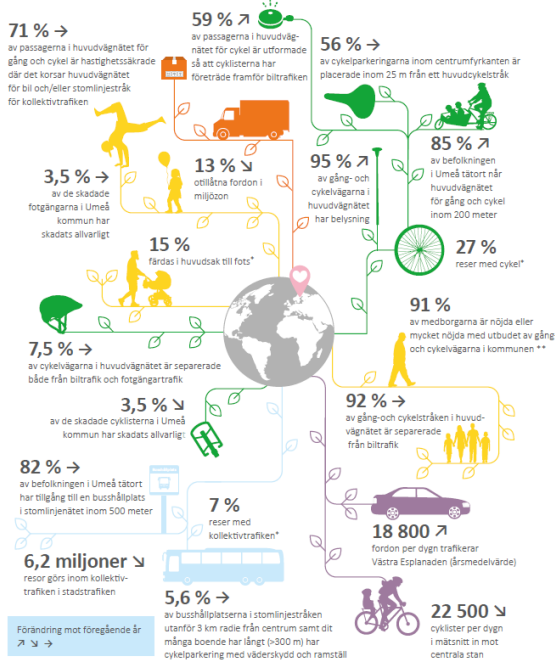
Exempel: Umeå kommuns Mobilitetsbokslut

Verksamheten Gator och parker i Umeå kommun beskriver varje år arbetet inom sina ansvarsområden samlat i ett **Mobilitetsbokslut**. Bokslutet beskriver åtgärder, satsningar och nyckeltal inom trafikmätningar, beteendepåverkan, gods, parkering, cykel, fotgängare och kollektivtrafik.

Trafiksäkerhetsutvecklingen redovisas också i bokslutet och är också ett av de redovisade nyckeltalen. Därutöver ingår trafiksäkerhet som en del i andra ansvarsområden. Till exempel redovisas en av indikatorerna för kommunens godstrafikprogram som rör trafiksäkerhet (antal skadade och omkomna personer i olyckor där godstrafikfordon varit involverade).

Nyckeltal 2021

Nyckeltal avser Umeå tätort om inget annat anges.



* Enligt resorundersökning från 2014

** Enligt Statistiska centralbyråns årliga medborgarundersökning. Genomsnittet för samtliga 135 deltagande kommuner var 54.

Ledningssystem och processer

Trafiksäkerhet genomsyrar verksamheten

Trafiksäkerhetsarbetet behöver integreras i kommunens arbetssätt och rutiner, i de interna styrsystemen tillsammans med miljö och andra hållbarhetsfrågor. Det innebär att identifiera var kommunen har en trafiksäkerhetspåverkan i olika verksamheter och att integrera trafiksäkerhet i de processer som styr dessa verksamheter. Trafiksäkerhet ska alltså genomsyra alla berörda kommunala verksamheter.

Värdekedjor och trafiksäkerhetsavtryck

Trafiksäkerhet är en hållbarhetsfråga och en del i Agenda 2030. Vikten av att integrera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning betonas av Stockholms-deklarationen. På så vis drar man nytta av synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål, undviker suboptimering och kan samla resurserna.

Offentliga och privata verksamheter har en trafiksäkerhetspåverkan. Omkring 40 procent att dödsolyckorna i Sverige kan kopplas till verksamheters värdekedjor (Kullgren med flera, 2022). "Värdekedja" avser de aktiviteter som utförs av en organisation för att genomföra sin verksamhetsidé. I framförallt produktionen och kopplat till ingående/utgående logistik genereras transporter som påverkar trafiksäkerheten.

Det finns verktyg för att arbeta med verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan. Verksamheten kan till exempel arbeta systematiskt med hjälp av **ISO 39001**, en standard som gör det möjligt att arbeta in trafiksäkerhet i ledningssystemet tillsammans med kvalitet och miljö. Genom **FIA Road Safety Index** finns också verktyg för att identifiera verksamhetens trafiksäkerhetsavtryck och för att mäta framsteg. Det är ett stöd för att arbeta med trafiksäkerhet som en del av hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen.

Kommuner påverkar också trafiksäkerheten på olika sätt. Tillsammans med Göteborgs Stad och Partille kommun har Hjälm Dahl med flera (2022) undersökt kommunala verksamheters **trafiksäkerhetsavtryck**. Detta avtryck kan illustreras genom ett exempel där en av kommunens fordon kolliderar med en cyklist, se bild nedan från Hjälm Dahls rapport. En slutsats är att kommunen har störst trafiksäkerhetspåverkan genom sin roll som väghållare.



Bildkälla: Hjälm Dahl med flera (2022).

Var ska trafiksäkerheten integreras?

Ett trafiksäkerhetsarbete är ingen isolerad verksamhet. Trafiksäkerhetsfrågorna behöver integreras i kommunens arbetssätt och rutiner tillsammans med miljö och andra hållbarhetsfrågor. Utifrån de påverkansmöjligheter som kommuner har när det gäller trafiksäkerhet, ges en översikt nedan för berörda verksamheter och processer.

→ Fysisk planering och utformning

Trafiksäkerhet behöver beaktas i ny- och ombyggnad av gatumiljöer. Hastighetssäkring av den befintliga gatumiljön genom trafiksäkerhetsåtgärder är också en viktig insats. Genom bra standard på infrastrukturen för gående och cyklister förebyggs såväl singelolyckor som kollisionsoolyckor bland dessa trafikantgrupper. I kommunens roll som väghållare ligger även myndighetsutövning, till exempel genom lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelser och evenemangstrafik.



Trafiksäkerhet är också en relevant fråga för såväl översiktsplanen som genom hela den kommunala planprocessen. I detaljplanearbetet finns stor potential att inkludera trafiksäkerhet tidigt och kontinuerligt. Det är genom den fysiska planeringen som stadsbyggandet, kvarter, trafiksystem och trafikgenerering formas. I planprocessen läggs mycket av grunden till den trafiksäkerhet som är möjlig att åstadkomma. Bristande kunskaper om trafiksäkerhet, och en prioritering av stadsmässighet och hög exploateringsgrad, leder enligt tidigare studier till att trafiksäkerheten ibland prioriteras ned på ett sätt som inte är nödvändig.

Fysisk planering och utformning är den klassiska verktygslådan för trafiksäkerhetsarbetet genom vilken kommuner också har stor möjlighet att påverka trafiksäkerheten. I rollen som väghållare och planerare finns stöd genom olika handböcker för trafiksäkerhetsåtgärder och utformningsriktlinjer. Samtidigt är det också i denna roll som trafiksäkerheten kan komma i konflikt med andra intressen i de skarpa prioriteringarna och avvägningarna i konkret utformning när intressen ställs mot varandra. Detta beskrivs närmare i avsnittet om **Steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning**.

Råd för fysisk planering och utformning

Några exempel på konkreta möjligheter för att se till att trafiksäkerhetsfrågan beaktas i fysisk planering och utformning är följande:

- ▷ Etablera ett systematiskt arbetssätt för att identifiera behov och genomföra åtgärder i befintliga gatumiljöer – viktigt då största påverkansmöjligheten finns i det redan byggda.
- ▷ Checklistor för fysisk planering och utformning har med trafiksäkerhetsaspekter av relevans för olika skeden, till exempel för översiktsplanering och detaljplanering.
- ▷ Granskningsrutiner som säkerställer att trafiksäkerhet beaktas liksom dokumentation och hantering av avsteg från utformningsriktlinjer.
- ▷ I stadsbyggandet görs allt oftare sociala konsekvensanalyser och trafiksäkerhet för olika grupper (befolkningsgrupper, trafikantgrupper) är också en social hållbarhetsaspekt att inkludera i SKA/BKA.
- ▷ Uppföljning och utvärdering av projekt och åtgärder inom kommunens investeringsprocess och exploateringsprocess och att erfarenhetsåterföring görs.
- ▷ Då stadsbyggandet i många kommuner till stor del drivs i exploateringsstyrda projekt är det viktigt att trafiksäkerhet inkluderas i projektmål och projektdirektiv.

→ Drift och underhåll

Drift och underhåll är ett område med stor potential att minska antalet allvarligt skadade gående i fallolyckor och cyklister i singelolyckor. 90 procent av de fotgängare som skadas allvarligt i trafiken har skadats i en fallolycka. Äldre personer är särskilt utsatta för fallolyckor, men personer i alla åldersgrupper är utsatta, inte minst vintertid. 80 procent av alla allvarligt skadade cyklister skadas i singelolyckor. Dessa olyckor beror till stor del på brister i drift och underhåll.



Oavsett om drift och underhåll utförs i egen eller upphandlad regi, har kommunen stora påverkansmöjligheter på kvaliteten. Kommunen kan ställa krav på insatstider och kvalitetsstandard. I slutändan handlar dock kvaliteten på drift och underhåll om tillgängliga **resurser**. I många kommuner finns dessutom ofta en underhållsskuld. Påverkansmöjligheter finns redan i fysisk planering där förutsättningarna för förvaltningen av gatumiljöerna skapas.

Ett trafiksäkerhetsarbete i linje med Agenda 2030 innebär att rikta resurser till drift och underhåll och att **prioritera gående och cyklister** i de insatser som görs. Då gäller det också att inte glömma bort de gående. I många kommuner ligger ansvaret för gångbanor på privata fastighetsägare, vilket försvårar möjligheten att hålla en hög och jämn standard längs gångstråken. Det finns dock exempel på kommuner som tagit över detta ansvar i åtminstone de centrala delarna av staden.

Insatser inom drift och underhåll

- ▷ **Vinterväghållning**, det vill säga snöröjning, halkbekämpning och upptagning av grus/flis.
- ▷ **Barmarksväghållning** i form av upptagning av grus/flis på våren, sopning under barmarksperioden, extrasopning vid lövhalka och åtgärder av inträngande växlighet.
- ▷ **Beläggningsåtgärder** för att uppnå jämna ytskikt, både genom driftåtgärder som lagning av potthål och genom beläggningsarbeten i större skala.

→ Byggskede

Byggprojekt innebär trafiksäkerhetsrisker för trafikanterna, inte minst för gående och cyklister. In- och utfarter till byggarbetsplatser är särskilt problematiska och att befintliga korsningar får förändrade flöden med svängande tung trafik. Temporära gång- och cykelbanor och omledningar som kan medföra mindre säkra vägval är ytterligare exempel. Ojämnheter genom snubbelkanter och korsande ledningar likaså. Grävningsarbeten sker också regelbundet i det kommunala vägnätet. En av de vanligaste orsakerna i skador i beläggningen på gång- och cykelvägar är uppgrävning för arbeten med ledningar i eller under vägkonstruktionen.

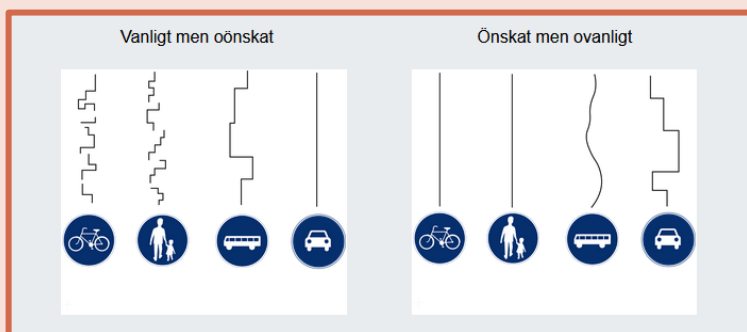


Åtta av tio olyckor med personskador som drabbar oskyddade trafikanter vid vägarbeten sker på kommunala gator. Singelolyckor på cykel är den dominerande olyckstypen. Ofta saknas belysning och utmärkning av arbetsområdet. Kommunernas arbete med tillståndsgivning och kontroll av gatuarbeten är därför av största vikt för att dessa olyckor ska undvikas.

Genom tydliga krav och riktlinjer för arbete på gata kan kommunen se till att dessa krav blir styrande för hur trafiksäkerheten hanteras i byggskeden och vid grävningsarbeten. Andra viktiga aspekter är att se till att ha en process för trafikplanering (TA-planer) och att arbeta med kontroller och uppföljning. För att bygga kunskap och förståelse hos byggentreprenörerna kan även uppsökande dialog och utbildning av byggentreprenörer vara viktiga insatser.

Exempel: Göteborgs krav för Arbete på gata (APG-krav)

Trafikkontoret i Göteborg har nyligen antagit krav för Arbete på gata (APG). Till exempel finns krav på bredder för tillfällig gångbana och cykelbana och det finns krav på hur byggtrafik ska hanteras vid in- och utfarter till byggarbetsplatser. APG-kraven är tydligare formulerade som krav jämfört med tidigare riktlinjer. På så vis blir det både tydligare för byggentreprenörerna, och enklare för trafikkontoret att följa upp och utkräva ansvar. APG-kraven finns tillgängliga via Göteborgs Stads teknisk handbok.



Trafikkontoret erbjuder utbildning för byggentreprenörer. Bilden på prioritering vid omledning är hämtad från utbildningsmaterialet för APG och kommer ursprungligen från arbetet i KomFram.

→ Krav vid inköp och upphandling

Som upphandlare kan kommunen ställa krav på de transporter som köps, men också på de resor och transporter som köp av olika varor, tjänster och entreprenader medför, se exempel nedan. Krav kan också ställas på de fordon som köps in eller leasas.

Upphandlingsområden

För en kommun finns följande huvudsakliga områden för kravställande:

- ▷ **Fordon** som köps in eller som kommunen ingår leasingavtal för – att de fordon som kommunens medarbetare använder uppfyller trafiksäkerhetskrav.
- ▷ **Trafikupphandlingar** – att persontransporter som handlas upp av kommunen utförs på ett trafiksäkert sätt (till exempel skolskjuts, färdtjänst, andra serviceresor – beroende på vad som ligger inom kommunens ansvar).
- ▷ **Transportupphandlingar** – att godstransporter som handlas upp av kommunen utförs på ett trafiksäkert sätt (till exempel matutkörning till skolor och äldreboenden).
- ▷ **Entreprenadupphandlingar** – att avfallstransporter och byggtransporter och de resor i tjänsten som görs av medarbetare hos entreprenören utförs på ett trafiksäkert sätt.
- ▷ **Upphandling av hemtjänst** och andra resegenererande tjänster – att de resor i tjänsten som görs av medarbetare hos dessa företag utförs på ett trafiksäkert sätt.

Genom att ställa trafiksäkerhetskrav kan resorna och transportererna göras mer trafiksäkra för såväl förare (arbetsmiljöfråga) som för samhället i stort. Kravställandet hos upphandlare och inköpare är en mycket viktig drivkraft för företagens trafiksäkerhetsarbete enligt tidigare studier. Av de dödsolyckor som skedde i vägtrafiken under 2019 kunde 36 procent kopplas till en upphandlad transporttjänst. Kommuners och andra aktörers kravställande är alltså av stor betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen.

Exempel: Göteborgs miljö- och trafiksäkerhetskrav på fordon

Fordon som används i tjänsten ska vara säkra. För personbilar innebär det att uppnå kravnivån fem stjärnor i Euro NCAP eller, om sådant säkerhetsintyg inte har utfärdats, ha motsvarande krockskydds- och kollisionssundvikande egenskaper enligt intyg från tillverkare. Så lyder kravet på de personbilar som köps in eller som kommunen ingår leasingavtal för enligt "Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon". För lastbilar (lätta och tunga) finns krav på krockkuddar, ABS-bromsar, antisladdsystem, backkamera/backsensor, med mera. Därutöver ställs även krav på utbildning i miljö och trafiksäkerhet för alla som kör stadens personbilar och lätta lastbilar.

För mindre arbetsfordon som används inom parkskötsel och fastighetsservice finns inte motsvarande krav. Det är fordon som framförs med en maxhastighet på 45 km/tim och dessa fordon testas inte i Euro NCAP eller liknande. Många verksamheter använder arbetsfordon, men de ska då endast användas i exempelvis parker eller på gårdar.

Göteborgs Stads regelverk avser både miljö- och trafiksäkerhetskrav. Trafiksäkerhetskraven utgör ramvillkor, det vill säga att miljöbilar köps in som uppfyller kraven på trafiksäkerhet. Eventuella avsteg från miljökraven ska dokumenteras och rapporteras.



→ Resor i tjänsten och egna transporter

De flesta medarbetare förflyttar sig i tjänsten någon gång. I vissa av kommunens verksamheter görs många resor i tjänsten, till exempel lägger medarbetare i hemtjänsten i genomsnitt 25 procent av en arbetsdag på att köra mellan brukare. Inom teknisk förvaltning och andra kommunala verksamheter görs många resor och förflyttningar

Många kommuner utför också egna transporter. Det kan vara persontransporter (skolskjuts, färdtjänst och andra serviceresor) samt godstransporter såsom matutkörning till skolor och äldreboenden samt avfallstransporter. Ibland utförs transporterna av kommunala bolag.

I det **systematiska arbetsmiljöarbetet** ingår att säkerställa att medarbetarna kan resa och förflytta sig på ett trafiksäkert sätt. För detta har kommunen ett ansvar som arbetsgivare.

Resorna och transporterna påverkar också trafiksäkerheten för andra trafikanter. Med tanke på att kommunala medarbetares resor kan stå för en betydande del av trafiken i en kommun så har resorna i tjänsten en trafiksäkerhetspåverkan. På vilket sätt denna trafik framförs påverkar trafikrytmen i stort och påverkar också kommunens varumärke.

Genom **policy och riktlinjer för tjänsteresor** kan kommunen som arbetsgivare ställa krav på hur resor i tjänsten ska genomföras. Ofta har resepolicyn fokus på hållbart resande utifrån miljö- och klimatperspektiv, men även trafiksäkerhetsaspekter bör inkluderas. Det kan handla om att välja säkra fordon, att använda cykelhjälm vid tjänsteresor på cykel, att köra inom gällande hastighetsgräns och på annat sätt bete sig trafiksäkert. Det är viktigt att kommunicera och följa upp resepolicyn, ett arbete som ofta åligger kommunens HR-avdelning. För transporterna i egen regi kan en **trafiksäkerhetspolicy** tas fram.



→ Påverkansåtgärder

Ett trafiksäkerhetsarbete i Nollvisionens anda handlar om att arbeta för säkra vägar, fordon och trafikanter med betoning på systemutförarnas ansvar att skapa ett säkert transportsystem. Ett arbete för ökad trafiksäkerhet kan också adressera trafikanterna.



Störst effekt av påverkansåtgärder nås i regel när information och kampanjer kombineras med andra åtgärder. Det kan vara att i samband med ombyggnad, införande av nya hastigheter och i kombination med polisens övervakning. Beteendepåverkande åtgärder för att uppmuntra till mer trafiksäkra beteenden kan göras som fristående insatser, men trafiksäkerhetsfrågan integreras med fördel också i bredare sammanhang, se exempel nedan.

Integrera trafiksäkerhet i andra påverkansåtgärder

Kunskapshöjande och beteendepåverkande åtgärder för ökad trafiksäkerhet kan integreras i till exempel följande sammanhang:

- ▷ **Säkra skolvägar** – att trafiksäkerhet är en del i kommunens arbete med säkra skolvägar. Arbetet med säkra skolvägar brukar innebära både beteendepåverkande åtgärder och att skapa säkra och trygga möjligheter för barn att gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter. Insatser som vandrande skolbussar och liknande kan i sig bidra till ökad trafiksäkerhet. Att integrera cykelhjälsfrågan och undervisning i säker cykling i arbetet med säkra skolvägar är också relativt vanligt i kommunerna idag.
- ▷ **Hållbart resande** – att trafiksäkerhet är en del i kommunens arbete med mobility management för ökat hållbart resande och minskat bilresande. Det kan finnas en trafiksäkerhetspotential genom överflyttning från bilresor till andra färdssätt, men det är också viktigt att också erbjuda en säker infrastruktur och att uppmuntra till användning av skyddsutrustning, till exempel cykelhjälm, dubbdäck på cykeln i vinterväglag eller broddar. Det finns kommuner som erbjuder en cykelhjälm till personer som blir hälso trampare, provar elcykel eller liknande projekt. Vintercykelprojekt kombineras ofta med information/erbjudande om vinterdäck, cykelhjälm och reflexväst.
- ▷ **Generellt olyckspreventivt arbete** – att trafiksäkerhet integreras i kommunens generella olyckspreventiva arbete riktat till barn, äldre och andra grupper. Många kommuner bedriver exempelvis ett fallpreventivt arbete för äldre personer, vilket kan innefatta information om och utdelning av broddar samt träning i fallteknik.

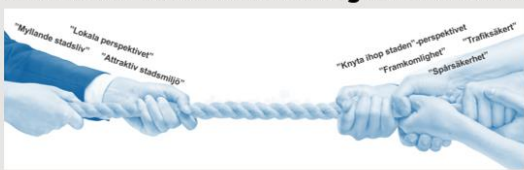


Steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning

Det finns alltid intressekonflikter

På en övergripande nivå samspelar trafiksäkerheten väl med andra hållbarhetsmål. Det finns en del motstridigheter mellan målområden, men de positiva synergierna är betydligt fler. Den verkliga utmaningen ligger i att omsätta mål och övergripande prioriteringar i praktiken. I de skarpa prioriteringar och avvägningarna i konkret utformning kan intentioner tappas bort när intressen ställs mot varandra.

Exempel på intressekonflikter för trafiksäkerheten

Utrymmeskonflikter 	Framkomlighetskonflikter 
Konflikter med trygghet 	Konflikter med stadsmässighet och estetik 

Frågan är också om alla intressen kan vägas mot varandra. Vissa mål är att betrakta som ramvillkor eller förutsättningar och det gäller inte minst trafiksäkerhet. Tillgänglighet måste utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle. De transportpolitiska hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa fungerar som ramvillkor för funktionsmålet tillgänglighet.

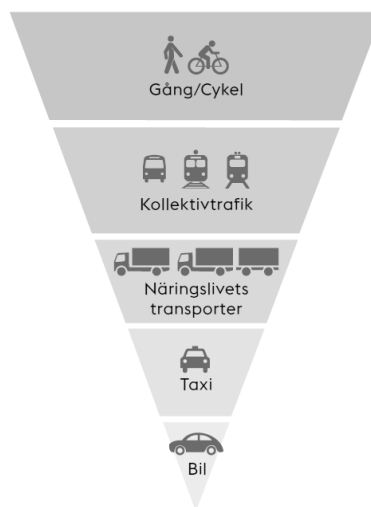
Samtidigt kan trafiksäker utformning uppnås på flera olika sätt och i praktiken blir det ändå ofta fråga om avvägningar. Prioriteringar görs också utifrån tillgängliga resurser. Hur många befintliga passager som kan hastighetssäkras beror på hur stor budgeten är. Insatser inom drift och underhåll är också till stor del en resursfråga. Prioriteringar måste alltid göras.

Systematik på nätnivå och områdesnivå

Det behövs stöd för de avvägningar och prioriteringar som görs i konkret utformning och förvaltning. Många kommuner har utformningsriktlinjer att utgå ifrån och det finns också ofta en trafikstrategisk prioritering av trafikantgrupper där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras högst (den omvända trafikpyramiden). Trots det blir det ofta svårt att veta hur man ska prioritera i det enskilda fallet. I praktiken finns ofta glapp mellan mål/prioriteringar och konkret utformning och förvaltning.

Stöd behövs även för de prioriteringar och avvägningar som görs i praktisk trafikplanering i form av systematik på nät- och områdesnivå. **Trafiknätsanalysen** kan utgöra utgångspunkt för denna systematik genom att identifiera olika funktionella nät för trafikantgrupperna. De utpekade näten blir underlag för prioriteringar (se exempel nedan).

I detta sammanhang används även **livsrumsmodellen** som kompletterar trafiknätsanalysen med karaktären hos de stadsrum som gatan är en del av. Livsrumsmodellen är en grund för att välja lämplig hastighetsgräns (se Rätt fart i staden) och för lämplig utformning av korsningar och passager (se GCM-handboken och VGU-guiden). Ett stöd för ”vad som ska vara var” förenklat uttryckt.



För mer stöd för systematik på nät- och områdesnivå, se avsnittet **Läsa vidare**.

Livsrumsmodellen som stöd för utformning och hastighetsval

Livsrumsmodellen kan vara stöd i sammanvägning av olika anspråk och i arbetet med stråk. En trafiknätsanalys beskriver gatornas funktionella roll, men gatan har inte bara en funktionell roll, och man måste utgå från de stadsrum gatan är en del av och som har olika karaktär. Livsrumsmodellen delar in staden in i **frirum**, **integrerat frirum**, **mjuktrafikrum**, **integrerat transportrum** och **transportrum**. I frirummet är biltrafiken helt frånvarande och gående prioriterade, medan motorfordonstrafiken helt äger transportrummet. Däremellan finns mjuktrafikrummet där utformning och reglering ska medge ett fungerande samspel mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik. Livsrumsmodellen blir därmed en grund för att välja lämplig hastighetsgräns och för lämplig utformning av korsningar och passager.

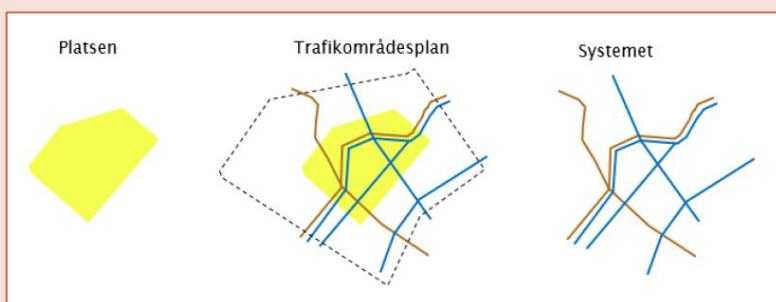


Analys som visar gaturummets prioritering av trafikanter i centrala Göteborg i en skala från helt gångprioriterat (rött) till helt bilprioriterat (blått). Källa: Göteborgs Stad (2012). Stadslivet i centrala Göteborg.

Exempel: Trafikområdesplaner i Göteborg

Göteborgs Stad har börjat att arbeta med trafikområdesplaner för att mer systematiskt titta på nät/stråk i ett större geografiskt område med utgångspunkt i **Livsrumsmodellen**. Man kan säga att trafikområdesplanen motsvarar det mellansteg som planprogrammet utgör i fysisk planering mellan översiktsplanen (eller fördjupning av översiktsplanen) och detaljplaner.

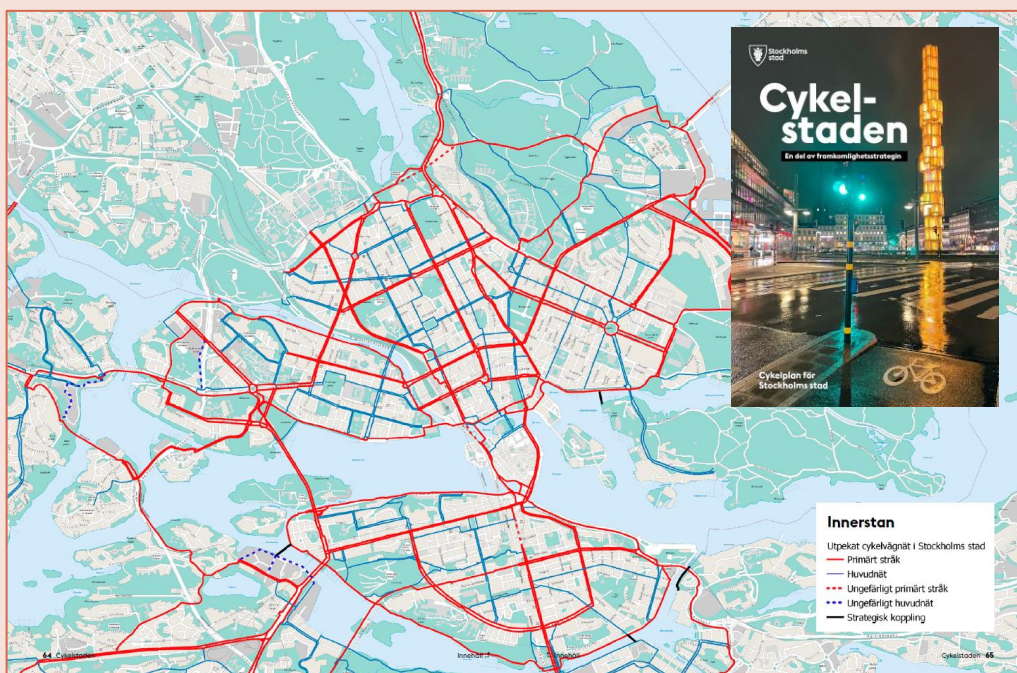
Syfte med trafikområdesplanen är att hantera svårlösta prioriteringsfrågor mellan olika anspråk och kvaliteter. Utgångspunkten är **trafiknätsanalysen**, men att näten tydligare kopplas till specifika gaturum och att man väger de olika näten (för olika trafikantgrupper) mot varandra. En trafikområdesplan ger underlag till fortsatta beslut i trafikkontorets projekt.



Exempel: Utepat cykelnät som underlag för prioriteringar i Stockholm

Stockholms stad antog 2022 en cykelplan: **Cykelstaden, en del i framkomlighetsstrategin**. Cykelplanen pekar ut det huvudsakliga cykelnätet, som består av primära stråk och huvudnät, vilka kompletteras med det lokala nätet.

Det utpekade cykelnätet blir underlag för prioriteringar av insatser. Till exempel för drift och underhåll föreskrivs att: "Extra snabba insatser med hög ambitionsnivå ska göras på det primära nätet, vilket behöver vara sammanhängande även avseende driften och med hänsyn till den större spännvidden av fordon med olika förutsättningar på cykelbanorna".



Kunskapsbyggande och dialog

Grundläggande trafiksäkerhetsförståelse

Att alla berörda tjänstepersoner och beslutsfattare har en grundläggande kunskap om trafiksäkerhet och Nollvisionen är en framgångsfaktor för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det finns exempel på kommuner som arbetar med återkommande kunskapshöjande aktiviteter för att öka kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet hos tjänstepersoner på olika förvaltningar och hos olika aktörer som berörs av trafiksäkerhetsarbetet.

Inom exempelvis fysisk planering är ofta gestaltning och estetik, och vad som anses vara en stadsmässig utformning av gaturummet, de dominerande frågorna. Trafiksäker utformning kan ibland få stå tillbaka för andra stadsbyggnadskvaliteter, både medvetet och omedvetet på grund av kunskapsbrist. Även om det finns tydliga utformningsriktlinjer, är en grundläggande trafiksäkerhetsförståelse viktig för att förstå vad man bör värna om och vad man riskerar att pruta bort i de dagliga avvägningarna. Trafiksäkerhetsförståelse är också viktigt i andra sammanhang, till exempel för personal inom drift och underhåll och för byggentreprenörer.



Synliggöra påverkansmöjligheter

Att förstå sina påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet en förutsättning för att enskilda tjänstepersoner ska söka kunskap, stöd och dialog. I vissa kommunala verksamheter är det självklart att det som görs påverkar trafiksäkerheten, inte minst gäller det i senare skeden. I tidiga skeden kan denna påverkan vara svårare att se. Även i roller som kravställare och upphandlare är det inte alltid självklart att själv se att trafiksäkerheten är en relevant fråga. Att synliggöra de påverkansmöjligheter som finns blir därför viktigt och kan vara ett inslag i kunskapshöjande aktiviteter. Integreringen av trafiksäkerhet i berörda processer och rutiner, som en del i ordinarie ledningssystemet, säkerställer också att trafiksäkerhetsfrågan hanteras i rätt skede. Detta har behandlats i avsnittet om **Ledningssystem och processer**.

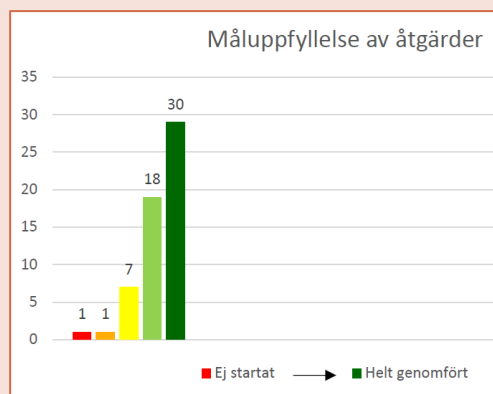


Samverkan internt och externt

För att kunna arbeta in trafiksäkerhet i olika kommunala verksamheter och processer krävs dialog och samverkan med de förvaltningar och bolag som berörs. Samverkan är också nödvändig med andra aktörer som berörs av trafiksäkerhetsarbetet. Behovet av samverkan blir ännu mer uppenbart när trafiksäkerhet ska integreras i ett bredare hållbarhetssammanhang tillsammans med andra hållbarhetsfrågor. Till exempel rör påverkansåtgärder, resor i tjänsten och kravställande i upphandling fler förvaltningar och ytterligare aktörer än den kommunala förvaltning som i regel driver trafiksäkerhetsfrågan (ofta en teknisk förvaltning). Kommunen har goda möjligheter att visa vägen och utöva ledarskap för trafiksäkerhetsfrågor gentemot de intressenter som finns i kommunens sfär.

Exempel: Uppsala kommuns 57 åtgärder för att bli Sveriges bästa cykelstad

För att nå övergripande mål är samverkan nödvändigt. Samtidigt är också ledarskapet viktigt för att ge arbetet en riktning och systematik. Ett exempel är Uppsala kommuns arbete för att bli Sveriges bästa cykelstad (enligt Cykelfrämjandets Kommunvelometer). Uppsala kommun utgick från en lista med 57 åtgärder som betades av. Genomförandet var beroende av insatser från flera förvaltningar och aktörer. Sedan 2013 har Uppsala kontinuerligt förbättrat sitt resultat och avancerat i Kommunvelometern.



Delta i forskning och innovation

Hållbarhet är inget statiskt tillstånd. Det är ett levande fenomen som förändras över tid, en riktning för insatser som görs. Innovation och kunskapsutveckling är därför nödvändigt för en hållbar utveckling. Många kommuner har möjlighet att delta i forskning och innovation och därigenom bidra till egen utveckling – och även till en utveckling i branschen i stort.

Exempel: Digitalisering i rollen som väghållare/planerare

Exempel på kommuners innovation rör utforskandet av olika möjligheter kopplat till rollen som väghållare/planerare genom digitaliseringen.

I projektet **Smarta urbana trafikzoner** utforskades under perioden 2020–2022 hur geofencing och sensorteknik kan användas som verktyg för att skapa mer tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva städer. Projektet drevs av Trafikverket och CLOSER tillsammans med ett stort och brett aktörsnätverk, däribland Stockholms stad och Göteborgs stad. I projektet har tre demonstrationsprojekt genomförts: Innovationszon Hornsgatan, Dispensgivna byggtransporter och Säkra byggutfarten. Mer information finns på CLOSER:s webbplats.

I Göteborg testas **vägväderstationer** för att underlätta halkbekämpningen. Trafikkontoret har placerat ut 15 vägväderstationer vid gång- och cykelbanor för att få bättre data om ytemperatur, lufttemperatur och luftfuktighet. Data från vägväderstationerna gör att man vet när det är dags att halkbekämpa. Dataunderlaget öppnar också upp möjligheten att lägga in en väderprognoskarta i stadens cykel-app och på webbplatsen. Vägväderstationerna är steg 2 i ett digitalt vinterprojekt som är finansierat av InfraSweden och Vinnova och pågår till 2024.

Läsa vidare

Underlagsrapporten till denna vägledning

Wennberg, H., Dahlholm, O. (2022). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030: Slutrapport från FOI-projekt. Trivector Rapport 2022:157. Trivector Traffic AB.

Andra studier och underlag

Hjälmdahl, M., Willstrand, T. med flera (2022). Trafiksäkerhetsavtryck: Om hur en kommun kan arbeta för att förbättra sin trafiksäkerhet. Ett samverkansprojekt mellan Sweco, Safer, DuWill, NTF, Göteborgs Stad och Partille kommun.

FIA Road Safety Index: <https://www.fia.com/news/fia-launches-road-safety-index-improve-organisations-safety-footprint>

ISO 39001, en ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet:
<https://www.sis.se/produkter/foretagsorganisation/foretagsorganisation-och-foretagsledning-ledningssystem/ledningssystem/ssiso390012012/>

Kullgren, A., Stigson, H., Ydenius, A. med flera (2022). Värdekedjor i dödsolyckor 2019. Presentation på Tylösandsseminariet 2022. <https://www.mhf.se/presentationer-2022/>

Trafikverket Publikation 2018:159. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped.

Trafikverket Publikation 2019:209. Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety.

Stöd för systematik på nät- och områdesnivå

För mer stöd för systematik på nät- och områdesnivå (som beskrivs i avsnittet om steget mellan mål och konkret utformning och förvaltning) kan följande skrifter användas:

- ▶ Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Utgiven av Trafikverket, Boverket och SKR 2022. Ersätter tidigare TRAST-handboken.
- ▶ Trafik för en attraktiv stad (TRAST), Underlag till handbok Del 1 och Del 2. Faktaunderlag för arbete med trafikstrategi, trafikplan eller åtgärdsprogram. Utgiven av Trafikverket 2022.
- ▶ VGU-guiden som består av två handböcker: Utformningsprocessen respektive Stödjande kunskap. Utgiven av SKR och Trafikverket 2021. Den kommunala VGU-guiden från 2016 har utgått och arbetats in i den nu gällande VGU-guiden.
- ▶ Rätt fart i staden: hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Utgiven av Trafikverket 2022.
- ▶ Mobilitet för gående, cyklister och mopedister: En handbok med fokus på planering, utformning underhåll och uppföljning. Ersätter GCM-handboken. Utgiven SKR och Trafikverket 2022.

SKR:s Trafiksäkerhetslyftet (tidigare Trafiksäkerhetsrevisionen)

SKR:s metod för översyn av kommuners trafiksäkerhetsarbete hette tidigare trafiksäkerhetsrevisionen. SKR lanserar ett omarbetat verktyg under våren 2023, Trafiksäkerhetslyftet, som ger stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner. Trafiksäkerhetslyftet ger stöd för kommuners samtliga påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet (som väghållare/planerare, kravställare, upphandlare och påverkare).

Denna vägledning är framtagen i FOI-projektet Nollvisionen i ett hållbart samhälle – Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030. Projektet har finansierats av Trafikverkets FOI-portfölj Planera (TRV 2020/92804) och har pågått under perioden 1 juni 2021 – 30 november 2022.

Projektet har genomförts av Trivector Traffic AB genom Hanna Wennberg och Olivia Dahlholm tillsammans med trafikkontoret på Göteborgs Stad genom Suzanne Andersson och Annika Nilsson.