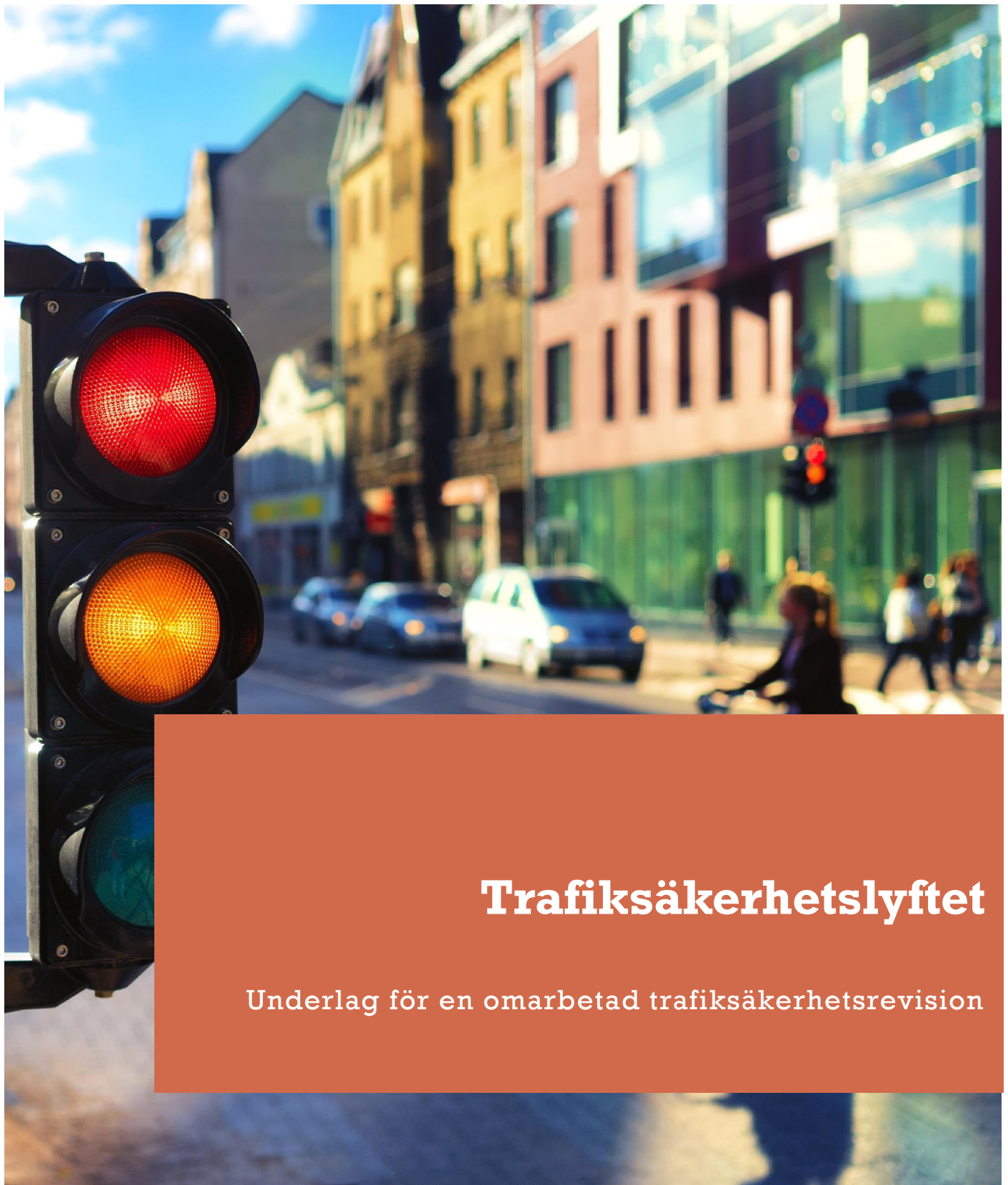




Trafiksäkerhetslyftet

Underlag för en omarbetad trafiksäkerhetsrevision

Dokumentinformation

Titel: Trafiksäkerhetslyftet – underlag för en omarbetad trafiksäkerhetsrevision

Projektnummer: 22137

Rapportnummer: 2022:199

Författare: Hanna Wennberg, Olivia Dahlholm, Joakim Slotte

Kvalitetsgranskning: Malin Gibrand

Beställare: Sveriges Kommuner och Regioner

Kontaktperson: Prem Huq

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2022-12-23		Beställare
1.0	2023-01-24		Beställare

Förord

En trafiksäkerhetsrevision är starten för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete i en kommun. Fram till år 2010 genomfördes trafiksäkerhetsrevision i ett 40-tal kommuner. Dåvarande Vägverket drev på arbetet med trafiksäkerhet i kommunerna, och medfinansierade också trafiksäkerhetsrevisioner, inom ramen för sitt sektorsarbete. Efter 2010 har inte lika många revisioner genomförts.

Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna har stor betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige, inte minst för att minska antalet allvarligt skadade gående och cyklister. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) vill därför göra ett omtag med trafiksäkerhetsrevisionen.

Trivector fick i juni 2022 i uppdrag att ta fram en omarbetad trafiksäkerhetsrevision som ska fokusera på gående och cyklister. Syftet var även att göra trafiksäkerhetsrevisionen mer lättillgänglig så att den passar fler och mindre kommuner. Som underlag för omarbetningen av revisionen genomfördes en förstudie för att undersöka utmaningar och behov av stöd i kommunerna samt fallstudier i kommuner som tidigare har genomfört revision. Löpande dialog har också förts med en arbetsgrupp bestående av kommuner, SKR och Trafikverket.

Underlaget till en omarbetad trafiksäkerhetsrevision presenteras i denna rapport. Därutöver har material levererats i form av ett Excelbaserat självbedömningsformulär, en handledning för en dialogbaserad genomförandeprocess och åtta temablad. Den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen fick slutligen namnet ”Trafiksäkerhetslyftet”.

Uppdraget har genomförts av Trivector genom Hanna Wennberg (uppdragsledare), Olivia Dahlholm, Joakim Slotte och Malin Gibrand (expertstöd och intern kvalitetsansvarig). Huvudsaklig kontaktperson på SKR har varit Prem Huq. Uppdraget har pågått under perioden 13 juni 2022 – 31 december 2022.

Lund, 2023-01-24

Sammanfattning

Om uppdraget

Trafiksäkerhetsrevisionen utvecklades av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) 2004 som ett verktyg för översyn och vidareutveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. En trafiksäkerhetsrevision är starten för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Den nuvarande trafiksäkerhetsrevisionen belyser både kommunens arbetssätt och det faktiska tillståndet inom trafiksäkerhetsområdet. Kommunen får en total genomlysning av sitt trafiksäkerhetsarbete och betygsätts enligt ett poäng- och stjärnsystem.

Trafiksäkerhetsrevisionen har varit ett uppskattat verktyg. Trots detta har antalet revisioner som genomförts på senare år minskat. Detta i kombination med att skadestatistiken för oskyddade trafikanter utvecklas i fel riktning gör att SKR vill ta ett omtag kring trafiksäkerhetsrevisionen. Syftet med detta projekt har därför varit att ta fram en omarbetad trafiksäkerhetsrevision med på fokus på att minska antalet skadade gående och cyklister. Revisionen ska vara lättillgänglig och passar fler och mindre kommuner.

Arbetet med att se över trafiksäkerhetsrevisionen har genomförts med utgångspunkt i en förstudie och fallstudier. Förstudien har inneburit att undersöka utmaningar och behov av stöd i kommunerna vad gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete för gående och cyklister. Detta har gjort genom genomgång av tidigare studier, analys av statistik samt intervjuer med kommuner som inte gjort en revision. Fallstudierna har inneburit fördjupade studier av erfarenheter och förutsättningar i tre kommuner som har genomfört trafiksäkerhetsrevision.

Kommuners roll för trafiksäkerheten

För att hantera utmaningarna med cyklister och fotgängares trafiksäkerhet, inte minst vad gäller singelolyckor/fallolyckor, är kommunernas insatser viktiga. Den ursprungliga trafiksäkerhetsrevisionen har ett starkt fokus på trafiksäkerheten för gående och cyklister och lägger stor tonvikt vid insatser som ska förebygga singelolyckor/fallolyckor. Detta fokus blir viktigt att behålla och vidareutveckla i omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen.

Nollvisionen är en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige på nationell nivå och i kommunerna. Genom Agenda 2030 är trafiksäkerhet också en del i hållbarheten och Stockholmsdeklarationen betonar 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. Baserat på tidigare studier blir det tydligt att kommunerna behöver stöd i att omsätta dessa intentioner rent konkret i sin verksamhet. Omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen måste ta hänsyn till vad Nollvisionen i ett hållbart samhälle innebär. För detta finns underlag från pågående forskningsprojekt.

Outnyttjad potential i de olika påverkansmöjligheterna

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 byggsleden liksom för egna fordon, resor och transporter och som *upphandlare* av fordon, resor och transporter samt som *påverkare* gentemot invånare.

Kommunerna lägger olika stort fokus vid de olika påverkansmöjligheterna, visar tidigare studier. Störst fokus riktas mot rollen som väghållare och planerare, där också kommunens största påverkansmöjlighet för trafiksäkerheten finns. I denna roll finns också utmaningar, inte minst genom konflikter mellan trafiksäkerhet och andra mål/intressen.

Baserat på tidigare studier kan man också säga att finns en outnyttjad potential i flera av påverkansmöjligheterna. Till exempel kan trafiksäkerhetsrevisionen ge stöd i hur man kan arbeta med trafiksäkerhet i inköp och upphandling – eller hur kommunen kan arbeta med trafiksäkerhet för sina egna resor och i olika påverkansåtgärder gentemot invånare.

Nuvarande revisionsmodell ger redan stöd för i princip samtliga påverkansmöjligheter och i omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen kan detta vara en utgångspunkt. Underlag kan också hämtas från olika pågående projekt i branschen, till exempel från Trafikverkets arbete med ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” där stöd tas fram som rör kravställandet, upphandling och påverkansåtgärder gentemot invånare.

Trafiksäkerhetsrevisionen som stöd för systematik

Studier har sammanställts i denna rapport som lyfter fram olika framgångsfaktorer för trafiksäkerhetsarbetet i kommuner. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete utgår från systematik och ständiga förbättringar. Det handlar också om kommunens ledarskap för trafiksäkerhetsfrågan i de påverkansmöjligheter som finns när det gäller trafiksäkerhet.

Det kan baserat på tidigare studier konstateras att det ganska ofta saknas systematik i trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna. Detta visar sig bland annat genom Trafikverkets uppföljning av de nationella indikatorerna 2021, där endast 17 % av kommunerna uppvisade en god nivå vad gäller systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik.

Den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen har ett liknande syfte som den ursprungliga: att ge stöd för systematik i trafiksäkerhetsarbetet. Med andra ord att bidra till ett systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik och för en trafiksäkerhetsutveckling på lokal nivå i riktning mot Nollvisionen och i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen.

Trafiksäkerhetsrevisionen är en av flera revisionsmetoder inom trafik och mobilitet, men var en av de första som togs fram. I omarbetningen av revisionen hämtas även inspiration från andra revisionsmetoder, till exempel från ByPad, MaxQ, Mediate och Isemoa som också syftar till att ge stöd för ett systematiskt arbetssätt.

Vad säger förstudien om de 43 kommunerna som har gjort revision?

Av Sverige 290 kommuner har 43 kommuner gjort trafiksäkerhetsrevision. Majoriteten av revisionerna genomfördes under de första åren efter att revisionsmetoden hade lanserats. En viktig drivkraft var det pådrivande stöd och ekonomiska incitament som gavs genom

Vägverkets sektorsansvar. Efter 2010 har endast sex revisioner genomförts vilket kan jämföras med 22 revisioner under enbart 2007.

Förstudien visar att Trafiksäkerhetsrevision har genomförts i kommuner av olika storlek och förutsättningar. Större kommuner utifrån invånarantal är överrepresenterade, medan landsbygdskommuner är underrepresenterade. De flesta revisionskommuner återfinns i den sydliga halvan av landet. Nästan två tredjedelar av revisionerna har gjorts i kommuner som ligger inom nuvarande Trafikverket Region Syd.

Vidare kan konstateras att kommuner med en hög andel gång- och cykelresor har i större utsträckning genomfört trafiksäkerhetsrevision än kommuner där biltrafiken är mer dominerande. De 43 revisionskommunerna bedriver också i större utsträckning ett systematiskt arbete för säker gång och cykeltrafik enligt Trafikverkets uppföljning än de kommuner som inte gjort revision. Det går utifrån statistikgenomgången inte att säga om trafiksäkerhetsrevisionen bidragit till denna systematik, eller om det mer speglar vilka kommuner som väljer att göra en revision.

Fallstudiekommunernas erfarenheter

Utifrån intervjusamtalen med de tre fallstudiekommunerna dras slutsatsen att de anser att revisionsverktyget ger användbara resultat. Trafiksäkerhetsrevisionen bidrar till att höja insikten om vilka förutsättningar som finns att påverka trafiksäkerheten i kommunen. Revisionen bidrar till att lyfta trafiksäkerheten i hela organisationen och den ger en bra bild av vilka styrkor och svagheter som finns i kommunen.

Samtidigt är fallstudiekommunerna överens om att revisionsmetoden är för omfattande. Den kräver en stor arbetsinsats från både kommunala tjänstepersoner och den externa revisorn. Det finns begränsade möjligheter för de som varit kommunens uppdragsledare (i regel trafikplanerare med utpekat trafiksäkerhetsansvar) att driva vidare förbättringsarbetet när revisionen är färdig. Det krävs ett brett engagemang och bred förankring i den egna organisationen för att revisionens rekommendationer i alla påverkansområden ska leda till konkret förändring i kommunens fortsatta arbete.

Från intervjuerna med fallstudiekommunerna kan slutsatsen dras att de önskar en enklare revisionsmetod som i större utsträckning bygger på självskattning som ett första steg och att en djupare analys av kommunens trafiksäkerhetsarbete, konkreta åtgärdsförslag och stöd inom de olika påverkansområdena behöver anpassas efter kommunens förutsättningar, både vad gäller kommunens karaktär och storlek och vad gäller statusen på kommunens trafiksäkerhetsarbete.

Vilka utmaningar och behov av stöd finns generellt?

I intervjuerna med de 10 kommunerna som inte genomfört trafiksäkerhetsrevision framkom en hel del gemensamma utmaningar och behov av stöd i trafiksäkerhetsarbetet. De intervjuade kommunerna hade generellt lättast att prata om väghållarrollen. Kommunal trafik- och samhällsplanering upplevs ligga nära den dagliga verksamheten för

intervjupersonerna. Det uttrycks ett behov av stöd för prioritering av åtgärder och avvägning av mellan intressen. Många intervju personer pratar om utmaningar kopplat till analys av data ur Strada, till exempel att olycksunderlaget är för litet för att uttala sig om problemlatser.

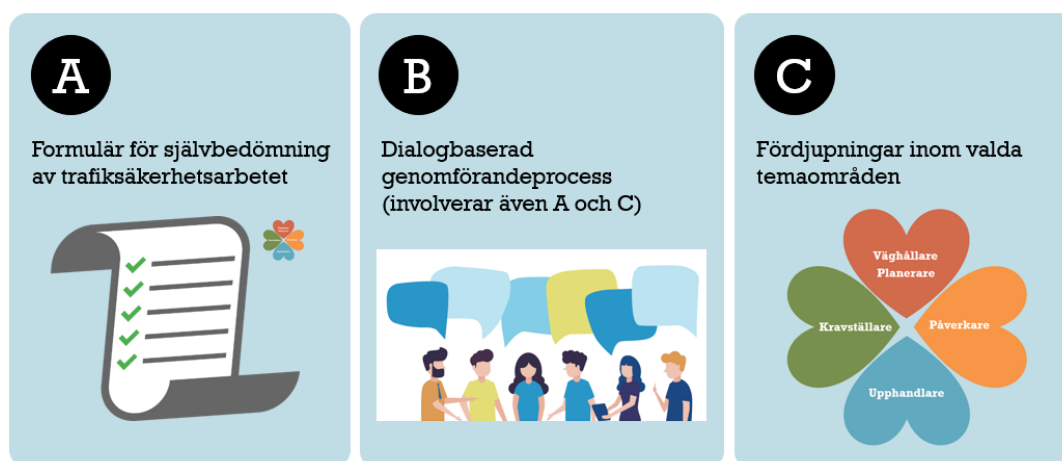
Drift och underhåll är också ett område som de intervjuade kommunerna fokuserade på. Gemensamt för de intervjuade kommunerna är att det är svårt att få tillräckligt med resurser för drift- och underhållsarbetet.

Vissa områden är betydligt svårare för kommunerna att arbeta med genom att det ligger utan för den egna förvaltningen. Det rör till exempel krav vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter, men också trafiksäkerhetsfrågor som rör kommunen som arbetsgivare. Samtidigt är detta områden som de intervjuade kommuner verkar tycka är relevanta för trafiksäkerhetsarbetet och de efterfrågar stöd för kravställandet.

Förslag på ny trafiksäkerhetsrevision: Trafiksäkerhetslyftet

I rapporten presenteras förslag på upplägg för den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen och det tillhörande stödmaterialet. Även benämningen av den nya trafiksäkerhetsrevisionen diskuteras i rapporten liksom projektgruppens medskick för lansering och förvaltning av revisionen. Mot slutet av uppdraget bestämde SKR sig för att använda benämningen **Trafiksäkerhetslyftet** för den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen. Denna benämning har arbetats in i rapporten och i stödmaterialet.

Den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen, Trafiksäkerhetslyftet, består av tre huvudsakliga delar, se Figur 1-1. Den dialogbaserade genomförandeprocessen (B) innefattar både kommunens självbedömning av sitt nuvarande trafiksäkerhetsarbete (A) och sammanlagt åtta tematiska fördjupningar (C). Dessa tre delar kan också användas var för sig.



Figur 1-1 Tre delar i den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen – Trafiksäkerhetslyftet.

Syftet med Trafiksäkerhetslyftet är att ge stöd för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner, i riktning mot Nollvisionen och i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen. Stöd ges för kommunens alla påverkansmöjligheter: *väghållare och planerare, kravställare, upphandlare* samt *påverkare*, och ska vara användbar för både

större och mindre kommuner, och för kommuner som kommit olika långt i sitt arbete med trafiksäkerhet. Till skillnad från tidigare trafiksäkerhetsrevision kräver Trafiksäkerhetslyftet ingen större insamling av data och andra uppgifter, utan ger snarare stöd för vad som bör samlas in i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och på vilket sätt. Trafiksäkerhetslyftet har också ambitionen att utgöra en länk mellan de behov av stöd som finns i kommunen och de stöd (handböcker, verktyg etc.) som redan finns.

Innehållsförteckning

1. Inledning	9
1.1. Bakgrund och syfte	9
1.2. Genomförande	9
2. Utgångspunkter.....	11
2.1. Kommunernas roll i trafiksäkerhetsutvecklingen	11
2.2. Nollvisionen i ett hållbart samhälle	12
2.3. Kommunens olika påverkansmöjligheter	14
2.4. Trafiksäkerhetsarbetet i mindre kommuner.....	17
2.5. Framgångsfaktorer i kommunalt trafiksäkerhetsarbete	19
2.6. Stöd för trafiksäkerhetsarbetet.....	21
2.7. Sammanfattande analys av utgångspunkterna	30
3. Behov och förutsättningar i kommunerna	33
3.1. Vilka kommuner har gjort en trafiksäkerhetsrevision?.....	33
3.2. Utmaningar och behov av stöd i kommunerna som inte har gjort revision	37
3.3. Erfarenheter i kommuner som gjort revision.....	42
3.4. Sammanfattande analys av förstudien och fallstudierna.....	46
4. Förslag på ny trafiksäkerhetsrevision	49
4.1. Benämningen av den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen.....	49
4.2. Övergripande upplägg för Trafiksäkerhetslyftet.....	50
4.3. Stödmaterial som behövs för upplägget	52
4.4. Medskick för lansering och förvaltning.....	53
Referenser.....	55

Bilaga 1: Genomförda trafiksäkerhetsrevisioner

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

En trafiksäkerhetsrevision är starten för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete i en kommun. Den nuvarande trafiksäkerhetsrevisionen genomlyser både kommunens arbetssätt och det faktiska resultatet inom trafiksäkerhetsområdet. Kommunen får en total genomlysning av sitt trafiksäkerhetsarbete och betygsätts enligt ett poäng- och stjärnsystem.

Trafiksäkerhetsrevisionen har varit ett uppskattat verktyg. Trots detta har antalet revisioner som genomförts på senare år minskat. Detta i kombination med att skadestatistiken för oskyddade trafikanter utvecklas i fel riktning gör att SKR vill ta ett omtag kring trafiksäkerhetsrevisionen.

Syftet med detta projekt är därför att ta fram en omarbetad trafiksäkerhetsrevision som ska fokusera på att minska antalet skadade gående och cyklister. Syftet är även att göra revisionen mer lättillgänglig så att den passar fler och mindre kommuner. Materialet ska ha en tydlig handledningsinriktning med konkreta åtgärder för att minska antalet olyckor och skador för gående och cyklister.

1.2. Genomförande

Arbetet med att se över trafiksäkerhetsrevisionen har genomförts med utgångspunkt i en förstudie och fallstudier. Förstudien har inneburit att undersöka utmaningar och behov av stöd i kommunerna vad gäller systematiskt trafiksäkerhetsarbete för oskyddade trafikanter. I förstudien har intervjuer gjorts med tio kommuner med olika förutsättningar, se Tabell 1-1. Därutöver har statistik sammanställts för att belysa likheter och skillnader mellan kommuner som har gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision.

Fallstudierna har inneburit fördjupade studier av erfarenheter och förutsättningar i tre kommuner som har genomfört trafiksäkerhetsrevision. Fallstudierna har inneburit intervjuer med en grupp av tjänstepersoner från tre kommuner (Malmö, Sundsvall och Örebro – se Tabell 1-2) och genomgång av revisionsrapporter.

För både förstudie och fallstudierna har ambitionen varit att involvera kommuner som redan bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och kommuner som inte gör det i samma utsträckning. Trafikverkets undersökning om systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna för gående, cyklister och mopedister som genomfördes under hösten 2021 utgjorde underlag. Därutöver har ambitionen varit att få en spridning av deltagande kommuner utifrån kommunstorlek och geografiskt läge i landet.

Resultaten från förstudien och fallstudierna presenteras i kapitel 3. Resultaten ger en bild av hur trafiksäkerhetsrevisionen lämpligen bör omarbetas för att utgöra ett relevant och användbart verktyg för trafiksäkerhetsarbetet i kommuner med olika förutsättningar.

Tabell 1-1. Översikt för de 10 kommunerna som intervjuats i förstudien.

Kommun	Folkmängd	Kommungrupp (SKRs indelning)	Trafikverks-region	Genomfört revision
Boden	28 060	Lågpendlingskommun nära större stad	Region Nord	-
Enköping	46 240	Lågpendlingskommun nära större stad	Region Öst	-
Huddinge	113 234	Pendlingskommun nära storstad	Region Stockholm	-
Lerum	43 020	Pendlingskommun nära storstad	Region Väst	-
Lund	125 941	Större stad	Region Syd	-
Mjölby	27 960	Pendlingskommun nära större stad	Region Öst	-
Svedala	22 665	Pendlingskommun nära storstad	Region Syd	-
Trollhättan	59 249	Större stad	Region Väst	-
Umeå	130 224	Större stad	Region Nord	-
Uppsala	233 839	Större stad	Region Öst	-

Tabell 1-2. Översikt för de tre fallstudiekommunerna.

Kommun	Folkmängd	Kommungrupp (SKRs indelning)	Trafikverks-region	Genomfört revision
Malmö	347 949	Storstäder	Region Syd	2008
Sundsvall	99 439	Större stad	Region Mitt	2007
Örebro	156 381	Större stad	Region Öst	2009

Kommuner, SKR och Trafikverket har även medverkat i en arbetsgrupp. Fyra möten med arbetsgruppen har hållits där arbetsgruppen har haft möjlighet att ge inspel till förstudien, fallstudierna och omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen. Utöver SKRs representant Prem Huq och Trivectors projektgrupp har följande personer medverkat i arbetsgruppen:

- ▷ Fredrik Gustafsson, Trafikverket
- ▷ Suzanne Andersson, Göteborgs stad
- ▷ Katarina Evanth, Malmö stad
- ▷ Stina Feil, Sundsvalls kommun
- ▷ Marie Frostvinge, Umeå kommun
- ▷ Tora Gustafsson, Lidköpings kommun
- ▷ Catarina Nilsson, Stockholms stad
- ▷ Jessica Wenström, Örebro kommun
- ▷ Eva-Li Skog, Örebro kommun
- ▷ Joel Runn, Mjölby kommun

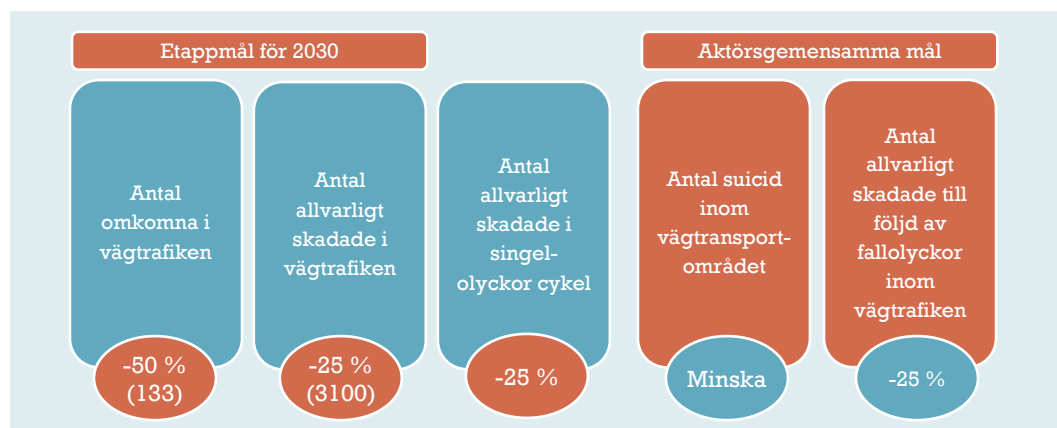
Därutöver har två dragningar gjorts för GNS (Gruppen för Nollvisionen i samverkan): den 21 september 2022 och den 8 december 2022 där GNS-gruppen gavs möjlighet att ge inspel.

2. Utgångspunkter

I detta kapitel presenteras rapportens utgångspunkter. Kapitlet inleds med en kort introduktion om kommunens roll i trafiksäkerhetsutvecklingen och följs av ett avsnitt om Nollvisionen i ett hållbart samhälle och trafiksäkerhetens koppling till Agenda 2030. Därefter beskrivs en kommuns möjligheter att påverka trafiksäkerheten som *väghållare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggsleden liksom för egna fordon, resor och transporter och som *upphandlare* av fordon, resor och transporter samt som *påverkare* gentemot invånare. Kapitlet avslutas med en genomgång av framgångsfaktorer i kommunalt trafiksäkerhetsarbete och vilka stöd som finns att tillgå för trafiksäkerhetsarbetet.

2.1. Kommunernas roll i trafiksäkerhetsutvecklingen

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 dock inte samma minskning. Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att antalet allvarligt skadade cyklister ökar. Särskilt singelolyckor är en stor utmaning. Därtill står fotgängares fallolyckor för mer än hälften av de allvarliga personskadorna i vägtrafiken. För att hantera utmaningarna med cyklister och fotgängares trafiksäkerhet blir kommunernas insatser viktiga.



Figur 2-1. Trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå styrs i riktning mot Nollvisionen med etappmål för 2030 som är beslutade av regeringen. Därutöver har GNS väg beslutat om en utfallsindikator för antalet allvarligt skadade cyklister i singelolyckor. I Trafikverkets arbete med att leda samverkan om det övergripande trafiksäkerhetsarbetet har två aktörsgemensamma mål antagits. Källa: Trafikverket Publikation 2022:093.

För kommunerna är det en utmaning att arbeta med mål om ökad gång- och cykeltrafik parallellt med mål om att minska antalet gående och cyklister som skadas allvarligt eller omkommer. Den största delen av gång- och cykeltrafiken finns också i kommunerna. I trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå finns sedan 2021 en indikator för systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Denna indikator mäts genom en enkät till kommunerna som genomfördes för första gången under hösten 2021. Enligt 2021 års analysrapport för

trafiksäkerhetsutvecklingen uppvisade 17 % av kommunerna god nivå vad gäller systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik (Trafikverket Publikation 2022:093).

2.2. Nollvisionen i ett hållbart samhälle

Nollvisionen är generellt välkänd och i kommunerna är ofta Nollvisionen en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet. Tillämpningen av Nollvisionen på lokal nivå har studerats i en enkätundersökning genomförd av Kristianssen (2022) där 172 kommuner deltog. 21 % hade en särskild policy enbart för trafiksäkerhetsfrågor, medan 20 % inkluderade trafiksäkerhet i bredare policydokument. I 31 % av kommunerna är trafiksäkerhetspolicyn baserad på Nollvisionen. Kristianssen frågade även om hur Nollvisionen används. 37 % av kommunerna i undersökningen menar att Nollvisionen används som etisk utgångspunkt. 18 % använder Nollvisionen som ett konkret policyprogram med specifika åtgärder och en lika stor andel ser Nollvisionen som både etisk utgångspunkt och konkret policyprogram. 28 % av de deltagande kommunerna kan inte bedöma. I fritextsvaren väcks frågan om Nollvisionen är realistisk eller om att trafiksäkerheten ofta får stå tillbaka för framkomlighetsambitioner i praktiken. Det upplevs inte alltid helt tydligt hur svenska kommuner förväntas arbeta med Nollvisionen och från de citat som presenteras av Kristianssen (2022) kan man läsa in att det finns olika syn på vad Nollvisionen innebär.

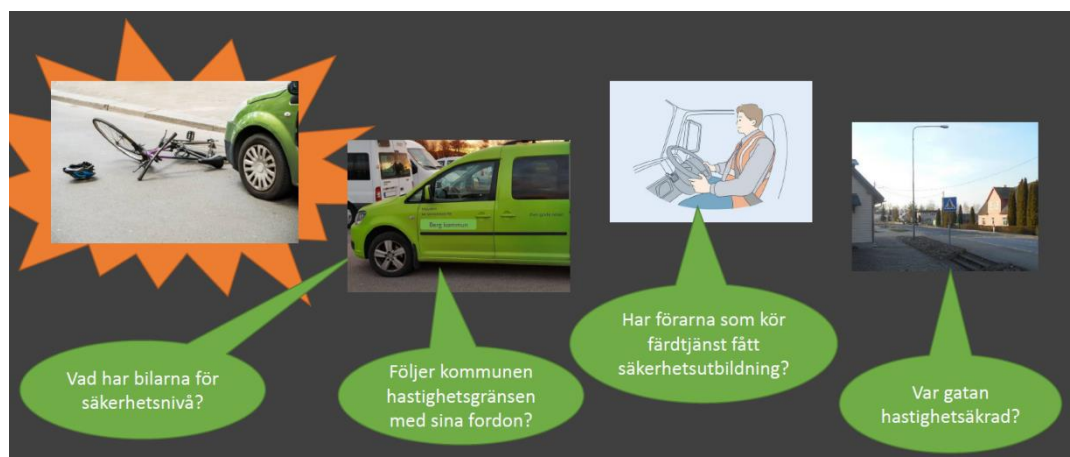
Trafiksäkerhet är en del i hållbarheten genom Agenda 2030. I hälsomålet (mål 3) innebär delmål 3.6 att minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken. En ny ”era” för trafiksäkerheten pekas ut genom Stockholmsdeklarationen, resultatet av den globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet 2020 och som FN:s generalförsamling ställer sig bakom genom Resolution 74/299. De expertrekommendationer som utgjorde underlag till Stockholmsdeklarationen talar om en *sustainable development goal integration* där trafiksäkerhet ska gå hand i hand med andra hållbarhetsmål (Trafikverket Publikation 2019:209). Stockholmsdeklarationen betonar 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 flesta kommuner verkar dock inte se trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga – endast 23 % av kommunerna i Kristianssens studie har svarat att trafiksäkerhet ingår i kommunens arbete med Agenda 2030. Ofta behandlas trafiksäkerhet som en egen fråga och ofta är andra hållbarhetsområden mer prioriterade i arbetet med Agenda 2030. De flesta kommuner tycker att det är otydligt hur kommunerna förväntas arbeta med att inkludera trafiksäkerhet i arbetet med Agenda 2030 – endast 20 % upplever en tydlighet. Många önskar stöd från Trafikverket och SKR i dessa frågor.

Det pågår arbete med att ta fram metoder och angreppssätt för att integrera trafiksäkerhet i verksamheters hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning. *Trafiksäkerhetsavtryck* är ett begrepp som används för att tala om den trafiksäkerhetspåverkan en verksamhet har, på liknande sätt som man talar om en verksamhets klimatavtryck.

Tillsammans med Göteborgs Stad och Partille kommun har Hjälm Dahl med flera (2022) undersökt hur kommunala verksamheters trafiksäkerhetsavtryck kan mätas. De illustrerar detta avtryck genom ett exempel där ett av kommunens fordon kolliderar med en cyklist, se Figur 2-2. Följande indikatorer för trafiksäkerhetsavtryck föreslås:

- ▷ Antal dödade och skadade genom resor/transporter som genererats av verksamheten
- ▷ Andel egna fordon som har högsta säkerhetsklassning enligt EuroNCAP
- ▷ Bältespåminnare på egna fordon
- ▷ Alkolås på egna fordon
- ▷ Uppföljning av hastighet/bälte/alkohol på egna fordon/förare
- ▷ Trafiksäkerhetspolicy/resepolicy för anställda där hastighet/bälte/alkohol ingår
- ▷ Särskild säkerhetsutbildning/träning för anställda som kör i tjänst
- ▷ Trafiksäkerhetskrav i upphandling av transporter (fordon, utbildning, hastighet, mm)
- ▷ Andel egna cyklar med säkerhetsutrustning (hjälm, reflexvästar, ljus, vinterdäck)



Figur 2-2. Illustration av en kommuns trafiksäkerhetsavtryck med ett exempel där ett av kommunens fordon kolliderar med en cyklist. Källa: Hjälm Dahl med flera (2022).

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner i linje med Agenda 2030 har också studerats av Wennberg med flera (2022a) i ett FOI-projekt tillsammans med Göteborgs Stad. I projektet belyses hur trafiksäkerhet som en del i hållbarheten ser ut utifrån de olika påverkansmöjligheter som en kommun har (väghållare, kravställare, upphandlare och påverkare). På en övergripande nivå finns det positiva synergier mellan trafiksäkerhet och andra målområden. Många kommuner upplever dock ibland en motsättning mellan mål om ökad cykling som kan stå emot trafiksäkerhetsmål genom att ökad cykling leder till fler skadade cyklister. I de intervjuer som gjorts har också många ”klassiska” intressekonflikter för trafiksäkerheten lyfts fram, till exempel utrymmeskonflikter, framkomlighetskonflikter, konflikter med trygghet och konflikter med stadsmässighet och estetik.

Under hösten 2002 tas en vägledning fram i vilken projektresultateten presenteras i form av råd och rekommendationer riktade till kommuner. Dessa råd berör några huvudsakliga möjliggörare för en trafiksäkerhet som är en del i hållbarheten: målstyrning och uppföljning, ledningssystem/processer och integrering av trafiksäkerhet, steget mellan mål/strategier och konkret utformning samt kunskapsbyggande och dialog.

2.3. Kommunens olika påverkansmöjligheter

Det finns flera olika sätt för en kommun att påverka och arbeta med trafiksäkerhet: som *väghållare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggsleden liksom för egna fordon, resor och transporter och som *upphandlare* av fordon, resor och transporter samt som *påverkare* gentemot invånare. I ett Skyltfonden-projekt som utforskade hur ISO 39001, ledningssystemstandarden för vägtrafiksäkerhet, kan tillämpas i en kommunal verksamhet identifierades olika roller genom vilka Göteborgs Stad (trafikkontoret) kan påverka trafiksäkerheten, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1. Roller i trafiksystemet som identifierades för trafikkontoret i Göteborg i ett Skyltfonden-finansierat projekt om hur ISO 39001 kan tillämpas av en kommunal väghållare. Källa: Mattsson (2013).

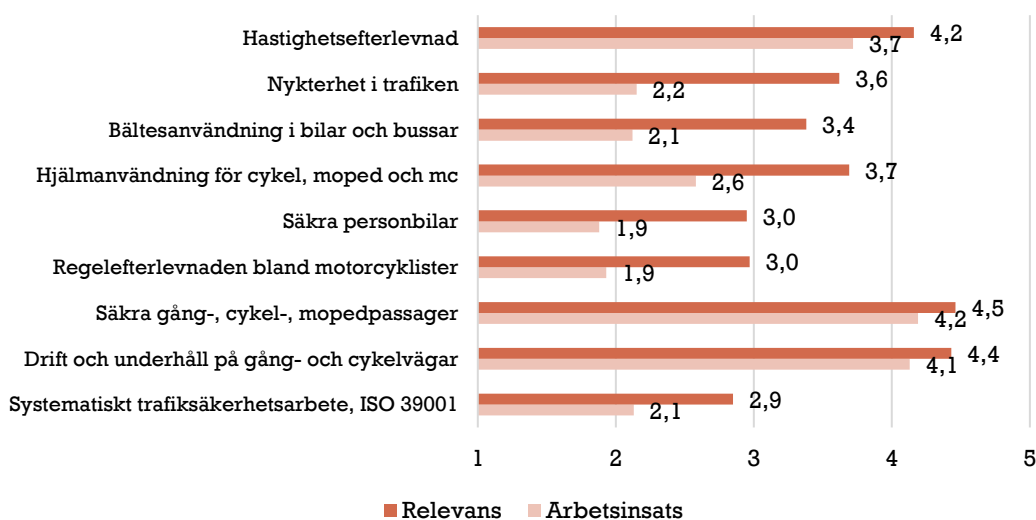
Väghållare	Upphandlare
Rollen som väghållare har stor påverkan på trafiksäkerheten genom: ➔ Tillgodose behov av infrastruktur: ny- eller ombyggnad av infrastruktur, drift och underhåll av infrastruktur samt samråd. ➔ Myndighetsutövning: lokala trafikföreskrifter, parkeringstillstånd, dispenser, markupplåtelse, evenemangstrafik osv.	Rollen avser de fall av upphandling där trafikkontoret själva äger hela frågan. ➔ Upphandling av varor: spårvagnar, tjänstecyklar och skyddsutrustning. ➔ Upphandling av tjänster: konsulter, entreprenörer, kollektivtrafik (tillköp), parkeringsövervakning och flyttning av fordon osv.
Kravställare	Påverkare
Rollen avser krav som kan ställas på upphandlingar i andra delar av kommunen och som arbetsgivare. ➔ Kravställare externt: stadens egna fordon, tjänstecyklar, stadens upphandlare transporter och kollektivtrafik. ➔ Arbetsgivarekrav: resepolicy och egen utbildning i trafiksäkerhet.	Rollen avser de arbetsuppgifter som handlar om information, kommunikation och marknadsföring av olika slag, t.ex. rörande förändring av resbeteenden, säkra beteenden i trafiken, undervisningsmaterial till skolor, foldrar och resor till/från arbetet.

Kommunerna verkar dock lägga olika stor tonvikt vid de olika påverkansmöjligheterna. I samband med en uppföljning av Trafikverkets målstyrning för ökad trafiksäkerhet skickades en enkät till kommunerna om deras syn på det nationella trafiksäkerhetsarbetet (Wennberg med flera, 2019a). 158 kommuner svarade på enkäten. Kommunerna fick ta ställning till hur relevanta olika trafiksäkerhetsområden är för deras kommun och i vilken grad de arbetar med respektive område, se Figur 2-3. Områdena motsvarar i princip de nationella indikatorerna som var aktuella under målperioden fram till 2020.

Tre av de nationella indikatorerna för trafiksäkerhetsarbetet är direkt avhängiga kommunernas insatser: *hastighetsefterlevnad* i det kommunala vägnätet, *säkra GCM-passager* samt *drift och underhåll på gång- och cykelvägar*. Detta är också de tre områden som kommunerna själva bedömer är mest relevanta för dem.

Två av indikatorerna kan kommunerna påverka genom inköps- och upphandlingskrav: *säkra personbilar* och *systematiskt trafiksäkerhetsarbete utifrån ISO39001*. ISO 39001 är också något som kommunerna själva kan anamma i sina arbetssätt/ledningssystem. Dock är kommunernas arbetsinsats jämförelsevis låg när det gäller dessa områden. Genom samarbete med polisen och egna beteendepåverkande insatser kan kommunerna även påverka *trafiknykterhet*, *bältesanvändning* och *hjälm användning*. Dessa områden bedömer kommunerna som relevanta, men är samtidigt de områden där arbetsinsatsen är som lägst.

De nationella indikatorerna har vidareutvecklats sedan enkätundersökningen genomfördes. Indikatorerna utgår numera från tre grupper: utfalls-, system- och användningsindikatorer. I stort sett är det samma indikatorer och det är framförallt systemindikatorerna som har förändrats (se Trafikverket Publikation 2022:093).



Figur 2-3. Hur relevanta olika trafiksäkerhetsområden är för kommunerna och i vilken grad de arbetar med respektive område. Medelvärden för svar på skalan 1–5 (1 = låg relevans/arbetsinsats respektive 5 = hög relevans/arbetsinsats). Källa: Wennberg med flera (2019).

Trafiksäkerhet i planprocessen

En av kommunernas påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet finns genom den kommunala planprocessen där trafiksäkerhet behöver lyftas fram och synliggöras. I detaljplanearbetet finns stor potential att inkludera trafiksäkerhet tidigt och kontinuerligt. Det är här stadsbyggandet, kvarter, trafiksystem och trafikgenerering formas. I detaljplanearbetet läggs mycket av grunden till den trafiksäkerhet som är möjlig att åstadkomma.

En studie om hur trafiksäkerhet hanteras vid framtagandet av detaljplaner i olika delar av landet har genomförts av Hassner & Andersson (2019). Studien handlar både om hur trafiksäkerhet hanteras i planprocessen och hur trafiksäker bostadsområdenas utformning blev efter att de var färdigbyggda. Tre tillkortakommanden i processerna pekas ut:

- ▷ Brist på grundläggande kunskap om trafiksäkerhet,

- ▷ Oklar ansvarsfördelning samt
- ▷ Stark önskan att bygga stadsmässig rutnätsstad med hög exploateringsgrad och god tillgänglighet med bil. Detta trots att det i samtliga fall uttalats en önskan om att prioritera gång- och cykeltrafik.

Bristande kunskaper om trafiksäkerhet, tillsammans med en prioritering av stadsmässighet och en hög exploateringsgrad, leder till att trafiksäkerheten prioriteras ned på ett sätt som inte är nödvändig. En ökad kunskap om trafiksäkerhet samt goda exempel på hur stadsmässighet, trafiksäkerhet och en hög exploateringsgrad kan kombineras bör leda till mer trafiksäkra bostadsområden (Hassner & Andersson, 2019).

Krav vid inköp och upphandling

Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter belystes genom en enkätundersökning där 67 av de 290 kommunerna deltog (Wennberg med flera, 2019b). Den låga svarsfrekvensen indikerar att det var svårt att hitta rätt ingångar hos kommunerna och att många kommuner hade svårt att svara på frågor om vilka krav de ställer. Undersökningen visar att ett flertal kommuner ställer trafiksäkerhetskrav inom person- och godstransporter, men långt ifrån alla följer upp kraven som ställs. Följande konstateras också för de 67 kommuner som deltog i studien:

- ▷ Tre av fyra kommuner har resepolicy eller liknande riktlinjer som anger arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid medarbetarnas tjänsteresor. Det är bara var tredje av dessa kommuner följer upp kraven som ställs i resepolicyen.
- ▷ Tre av fyra kommuner ställer alltid trafiksäkerhetskrav på sina egna personbilar, men endast hälften av dessa följer även upp kraven.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer alltid trafiksäkerhetskrav på person- och godstransporter, oavsett om den är egen eller upphandlad.
- ▷ Mer än hälften av kommunerna ställer krav på att leverantörer av transporter kan uppvisa systematiskt trafiksäkerhetsarbete genom certifiering enligt ISO 39001 eller genom att följa en branschstandard. Detta görs oftare för godstransporter.
- ▷ Nykterhet följt av bältesanvändning får störst fokus i kommunernas kravställande, medan relativt få ställer krav på att det finns hastighetsstyrningssystem i fordonen.
- ▷ Av de kommuner som ställer trafiksäkerhetskrav, följer endast runt hälften upp kraven.

Kristianssen (2022) konstaterar i sin enkätundersökning att 35 % av de 172 kommuner som deltog i undersökningen har en trafiksäkerhetspolicy rörande den egna fordonsparken och lika många har särskilda trafiksäkerhetskrav i upphandling.

Påverkansåtgärder gentemot invånare

Inom ramen för Trafikverkets arbete med ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” genomförde Wennberg med flera (2022b) en kvalitativ undersökning i 29 kommuner och fyra regioner. Undersökningen innehöll frågor om hur dessa arbetar med cykelhjälmsanvändning och andra trafiksäkerhetskampanjer idag och vilket behov av stöd de har i det arbetet.

Flera av kommunerna driver trafiksäkerhetskampanjer och informerar om cykelhjälm som en del i sitt trafiksäkerhetsarbete. Det är dock få insatser som utvärderas. Kommunerna är generellt positiva till att arbeta för ökad cykelhjälmsanvändning och med trafiksäkerhetskampanjer generellt, men behöver stöd i arbetet. Det finns ett behov av material för kampanjer och information och flera kommuner ser också ett behov av att Trafikverket är en samordnande och sammankallade aktör, inte minst på regional nivå.

De fyra regioner som tillfrågades i undersökningen arbetar i dagsläget inte nämnvärt med att öka cykelhjälmsanvändningen, men däremot finns cykelhjälmsanvändning med som en indikator i cykelbokslut och liknande uppföljning. Regionerna ser inte nödvändigtvis sin roll i att driva cykelhjälmsinformation och andra trafiksäkerhetskampanjer; det anses mer vara en fråga för kommuner, Trafikverket och NTF. De nämner dock möjligheten att frågan skulle kunna passa ihop med det arbete som bedrivs inom hållbart resande samt att det går hand i hand med regionens uppdrag att bedriva sjukvård och folkhälsoarbete.

Även om regionerna ser möjligheter att arbeta med cykelhjälmsanvändningen, blir det tydligt att det finns en viss skepsis till att arbeta med cykelhjälmsfrågan. Detta då regionerna anser att det finns andra frågor som är viktigare för att göra det säkrare för cyklister, inte minst infrastruktur och drift och underhåll. Detta nämns även av enstaka kommuner, men inte alls så tydligt som i regionerna.

Kommunerna ser tydligare sin roll i att genomföra insatser för ökad cykelhjälmsanvändning och på annat sätt öka trafiksäkerheten. Samtidigt behöver kommunpolitiken övertygas om att detta är frågor som är viktiga att arbeta med för att resurser ska tilldelas. Informations- och kommunikationsinsatser för ökad trafiksäkerhet stod högre på den kommunala agendan tidigare när det fanns drivkrafter inom ramen för Vägverkets sektorsansvar, menar flera av de kommuner som medverkat. Trafiksäkerhetsfrågan behöver föras högre upp på agendan.

Wennberg med flera (2022b) ger förslag på hur Trafikverket kan stötta kommuner och regioner när det gäller kunskapshöjande och beteendepåverkande insatser med fokus på ökad cykelhjälmsanvändning. Bland annat talar man om integrering i olika sammanhang; i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet, arbetet med hållbart resande, arbetet med säkra skolvägar samt i ett generellt olyckspreventivt arbete. Cykelhjälmsfrågan kan också lyftas och synas i all form av kommunikation där det är relevant och i uppföljning som en indikator. Både kommuner och regioner har också en påtryckarroll som arbetsgivare och som kravställare vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter.

2.4. Trafiksäkerhetsarbetet i mindre kommuner

Även Jönsson med flera (2017) har studerat hur kommuner arbetar med trafiksäkerhet. De har undersökt vilka drivkrafter, faktorer, verktyg och metoder som bidrar till ett framgångsrikt, långsiktigt och systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågor i mindre svenska kommuner (färre än 50 000 invånare) genom intervjuer med tjänstepersoner och en enkätstudie. Samtliga intervjupersoner menar att det helt eller delvis saknas ett strukturerat trafiksäkerhetsarbete. Författarna poängterar att trots att trafiksäkerhetsfrågan är mycket

närvarande i invånarnas medvetande, så är inte trafiksäkerhet en het fråga i kommunerna. Detta är delvis till följd av att trafiksäkerheten kommit långt i Sverige, men man ser också att satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder har svårt att konkurrera med grundläggande välfärdsfrågor i form av skola, vård och omsorg när kommunen behöver prioritera.

Utifrån enkätundersökningen konstaterar Jönsson med flera (2017) följande:

- ▷ En femtedel av kommunerna har avsatt en egen budget för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen och drygt hälften ser till att trafiksäkerhet omfattas av annan budget.
- ▷ Endast var sjunde kommun gör årligen en analys av trafikolycksläget.
- ▷ Var sjunde kommun har personal som gått kursen "Trafiksäkra staden" och knappt hälften av kommunerna har personal som gått kursen "Rätt fart i staden".

Resultaten kopplat till planering och genomförande sammanfattas som:

- ▷ En av tjugo kommuner har satt upp mätbara mål trafiksäkerhet i kommunen.
- ▷ Knappt var tionde kommun har en aktuell och gällande trafiksäkerhetsplan.
- ▷ Endast var tjugonde kommun arbetar aktivt med informations- och kommunikationsinsatser inom trafiksäkerhet.

Slutligen har enkäten även ställt frågor kring uppföljning av trafiksäkerheten i kommunen som visar följande:

- ▷ Endast var tionde kommun har gjort en trafiksäkerhetsrevision de senaste 10 åren.
- ▷ Knappt var tjugonde kommun utvärderar kontinuerligt genomförda åtgärder och trafiksäkerhetsarbetet i övrigt.
- ▷ Drygt en tiondel redovisar årligen trafiksäkerhetsläget i kommunen för berörd nämnd eller kommunstyrelsen.

En ytterligare utmaning i mindre kommuner som lyfts fram av Jönsson med flera (2017) är ett lägre exploateringsstryck, vilket innebär sämre möjligheter att genom exploateringsavtal få till positiva trafiksäkerhetsåtgärder. Andra utmaningar är kopplade till kompetensen inom trafiksäkerhetsfrågor som specialområde som kräver specifik kompetens. Kompetensen kan mycket väl finnas inom kommunen men utnyttjas inte alltid då vissa beslut kan tas ändå, men det kan även bero på resursbrist med för få utbildade trafikplanerare och få möjligheter till vidareutbildning för befintlig personal där enskilda trafikplanerare eller trafikingenjörer i mindre kommuner ofta ansvarar för alla frågor inom trafikområdet.

Jönsson med flera (2017) konstaterar också att mindre kommuners trafiksäkerhetsarbete inte nödvändigtvis resulterar i ett särskilt program för trafiksäkerhet, snarare bakas ofta trafiksäkerhetsarbetet samman med kommunens hållbarhetsarbete och trygghetsfrågor. Av intervjuerna dras slutsatsen att mindre kommuners trafiksäkerhetsarbete sker "ad hoc", och inte sällan är trafiksäkerhetsåtgärderna en nödvändig konsekvens av en annan åtgärd, exempelvis anläggning av en skola. Ett sätt att öka mindre kommuners engagemang och intresse för trafiksäkerhet är enligt författarna att genomföra en trafiksäkerhetsrevision.

Sammanfattningsvis konstaterar Jönsson med flera (2017) att det finns flera anledningar till att trafiksäkerhetsarbetet inte är långsiktigt och systematiskt i mindre kommuner. Det konkreta arbetet med trafiksäkerhet är inte högprioriterat, trots att viljan är stark. Stöttningen från statligt håll är också svag och kraven utifrån är inte särskilt uttalade. Det råder brist på resurser för arbetet, särskilt när det gäller bemanning, och strukturen för planering och genomförande av arbetet med trafiksäkerhet är svag. Det finns också luckor i kunskapen om hur det ligger till med trafiksäkerheten och arbetet med trafiksäkerhet.

2.5. Framgångsfaktorer i kommunalt trafiksäkerhetsarbete

De studier som gjorts om kommuners trafiksäkerhetsarbete lyfter fram olika hinder och framgångsfaktorer. Holmberg & Gustavsson (2019) menar att det finns ett starkt engagemang i kommunerna för att främja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, men att arbetet hämmas av knappa resurser, bristande kunskap och bristande systematik.

Fyra teman för att förbättra trafiksäkerhetsarbetet lyfts fram av Jönsson med flera (2017) som undersökt trafiksäkerhetsarbetet i mindre kommuner:

- ▷ Resurshantering – både inom kommunen och i form av stöttning från staten.
- ▷ Underlag – den kunskap och det material som redan finns behöver göras mer tillgängligt och vissa delar kan analyseras i de mindre kommunernas kontext för att bli användbara.
- ▷ Styrdokument – skapa en strategi och handlingsplan för trafiksäkerhetsarbetet och ge dem rätt dignitet.
- ▷ Samarbeten och forum – utveckla och formalisera.

Andersson (2004) menar att det finns ett antal viktiga faktorer för ett lyckat trafiksäkerhetsarbete, till exempel att kommunen har ett aktuellt och uppdaterat trafiksäkerhetsprogram med konkreta mål för trafiksäkerheten. God politisk kännedom om Nollvisionen är ytterligare en framgångsfaktor.

I skriften ”Framgångsfaktorer för kommunalt trafiksäkerhetsarbete” som gavs ut 2007 av SKL presenteras sex huvudsakliga framgångsfaktorer:

- ▷ Sprida Nollvisionen (kunskap och medvetenhet)
- ▷ Långsiktig organisation (ansvar, samverkan och kompetens)
- ▷ Systematiskt arbete
- ▷ Bygga besluta på verkligheten (Strada sjukvård)
- ▷ Mäta viktiga tillstånd
- ▷ Fler effektiva åtgärder i ett helhetsperspektiv

Den politiska dimensionen

Problemet med att trafiksäkerhet prioriteras bort är något som även Roos & Nyberg (2005) lyfter i sin studie. De har genomfört 20 djupintervjuer med kommunpolitiker ansvariga för trafiksäkerhetsfrågor i 13 kommuner. Roos & Nyberg konstaterar att de flesta politikerna ser

att trafiksäkerhet är en viktig fråga, men att trafiksäkerhetsfrågor inte sällan prioriteras bort. Det framkommer en frustration över snäva ekonomiska resurser, och att bristen på samarbete och utbyte med andra politiker är synlig i flera av kommunerna, medan samarbetet tjänstepersoner i kommuner emellan är vanligare och utgör ett viktigt kunskapsunderlag för politiken. I intervjuerna framkommer också att flera politiker anser att tanken med Nollvisionen är god, men att den i realiteten inte kan uppfyllas.

TRAST-fördjupningen om kommunala trafiksäkerhetsprogram ”Trafiksäkra staden” lyfter också fram den politiska dimensionen av trafiksäkerhetsarbetet fram, där samtal med en kommunpolitiker i Umeå vittnar om att det är en lång inkörningssträcka innan en ny politikergeneration blir fullt insatt i trafikfrågorna. Vikten av att trafiksäkerhetsarbetet baseras på fakta betonas för att undvika felprioriteringar.

Tillgången till olycksdata

Tillgången till tillförlitliga olycksdata på lokal nivå är ytterligare en faktor som påverkar möjligheten att bedriva ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det finns flera studier som berör brister i den data som rapporteras in i Strada eller möjligheten att använda data för den lokala nivån.

I ett examensarbete av Andersson (2018) undersöks hur trafiksäkerhetsarbetet kan förbättras genom ett förebyggande trafiksäkerhetsarbete som går utöver att analysera olycksstatistik. Andersson lyfter problematiken med att traditionell trafiksäkerhetsanalys till stor del består av en ostrukturerad och osystematisk analys av olycksstatistik. Olyckor sker sällan och slumpvis och statistiken är förenad med stora bortfall. Detta innebär långa datainsamlingsperioder som inte tillhandahåller tillräcklig information om händelseförloppen för att kunna fastställa olycksorsaker. Detta är ett problem som särskilt accentueras i mindre kommuner och har också tidigare kunnat konstateras i tidigare studier. Bortfallen i inrapporterade olycksfall i Strada är ett problem som även Transportstyrelsen (2018) lyfter fram, och menar att bortfallen leder till att Strada inte är tillämpligt för att exempelvis jämföra skadeläget över tid och plats eftersom bortfallstendensen kan variera över tid, rum och egenskaper hos olyckorna. Särskilt olyckor med oskyddade trafikanter underrapporteras.

Andersson (2018) menar att det behövs trafiksäkerhetsindikatorer och föreslår en metod för ett förebyggande trafiksäkerhetsarbete anpassat till mindre kommuner med begränsade resurser. Metoden bygger på åtta fokusområden för att mäta och följa upp trafiksäkerhetssituationen på en plats eller i stråk som kan appliceras helt eller delvis: (1) Olycksstatistik, (2) Hastighetsefterlevnad, (3) Platsobservationer, (4) Flöde av trafikanter, (5) Cykelhjälmsanvändning, (6) Trafikantbeteende, (7) Trafikantupplevelse och (8) Drift och underhåll av gång- och cykelvägar.

2.6. Stöd för trafiksäkerhetsarbetet

Det finns olika stöd för att strukturera och systematisera arbetet med trafiksäkerhet. Ett sådant stöd är trafiksäkerhetsrevisionen som beskrivs nedan liksom andra revisionsmetoder. Det finns också en stor mängd handböcker för trafiksäkerhetsområdet som kan stötta det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna.

Trafiksäkerhetsrevisionen

Vad är en trafiksäkerhetsrevision?

Ända sedan Nollvisionens införande 1997 har trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna varit i fokus. Regeringen pekade 1999 ut ”Säkrare trafik i kommunerna” i 11-punktprogram för ökad trafiksäkerhet vars genomförande infördes som mål i dåvarande Vägverkets regleringsbrev (Regeringskansliet, 1999). Behovet av systematik i trafiksäkerhetsarbetet blev tydligt för att trafiksäkerhetsmålen ska uppnås. 2004 utvecklade SKL tillsammans med Trivector en metod som hjälper kommuner att kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet: *kommunal trafiksäkerhetsrevision* (Lindberg med flera, 2004).

Ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete innebär ett långsiktigt arbetssätt som innefattar ständiga förbättringar genom analys, planering, genomförande av åtgärder, uppföljning och så vidare. Tanken med trafiksäkerhetsrevisionen är att genomlysas kommuners trafiksäkerhetsarbete, både vad gäller arbetssätt (trafiksäkerhetskultur) och faktiskt tillstånd (trafiksäkerhetstillstånd), och att identifiera förbättringsmöjligheter inom sju bedömningsområden. En översikt för bedömningsområdena och de indikatorer som ingår i områdena ges i

Tabell 2-2.

Tabell 2-2. Översikt för bedömningsområden i trafiksäkerhetsrevisionen. Bokstaven T före indikatorerna står för trafiksäkerhetstillstånd och K för Trafiksäkerhetskultur.

Bedömningsområde	Indikator
1. Olyckor och skador	T-1.1 Utveckling av olyckor och skador T-1.2 Olyckstal i jämförelse
2. Organisation och styrning	K-2.1 Policy/program K-2.2 Mål för trafiksäkerheten K-2.3 Ledarskap och åtaganden K-2.4 Uppföljning av policy och mål K-2.5 Samordning K-2.6 Trafiksäkerhetsfaktorer
3. Fysisk planering	K-3.1 Integrering i den fysiska planeringen
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter	K-4.1 Trafiknätsanalys och hastighetsplan K-4.2 Trafiksäkerhetsprogram K-4.3 Riktlinjer för utformning och reglering K-4.4 Trafiksäkerhet i skolorna K-4.5 Attityd- och beteendepåverkan K-4.6 Uppföljning, kontroll och utvärdering

	T-4.1 Säkra GCM-vägar
	T-4.2 Säkra GCM-passager i tätort
	T-4.3 GCM-nät för alla: säkra skolvägar
	T-4.4 GCM-nät för alla: tillgängliga gångstråk
	T-4.5 Säkra kommunala gatukorsningar i tätort
	T-4.6 Säkra sidoområden
	T-4.7 Hastighetssäkrade lokalgator
	T-4.8 Hastighetsefterlevnad i kommunala vägnätet
	T-4.9 Hjälpmedelsanvändning
	T-4.10 Nykter trafik
	T-4.11 Bältesanvändning
5. Drift och underhåll	K-5.1 Kvalitetssäkring
	K-5.2 Standardkrav för vinterväghållning
	K-5.3 Standardkrav för grus- och lövsopning
	K-5.4 Standardkrav för ytstandard
	K-5.5 Kommunikation med allmänheten
	K-5.6 Gatuarbeten och andra tillfälliga störningar.
	T-5.1 Vinterväghållning av prioriterade cykelvägar
	T-5.2 Grus- och lövsopning av prioriterade cykelvägar
	T-5.3 Barmarksunderhåll/ytstandard på prioriterade cykelvägar
	T-5.4 Kvalitetssäkring genom utbildning
6. Fordon, resor och transporter	K-6.1 Resepolicy för tjänsteresor
	K-6.2 Krav på föreningar
	K-6.3 Krav för gods- och varutransporter
	K-6.4 Krav för persontransporter
	T-6.1 Säkra personbilar i trafik
	T-6.2 Säkra tunga fordon
	T-6.3 Säkra tjänsteresor och egna transporter
	T-6.4 Säkra upphandlade gods- och varutransporter
	T-6.5 Säkra upphandlade persontransporter
7. Extern samverkan	K-7.1 Främja trafiksäkra beteenden och förebygga trafikbrott
	K-7.2 SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken)
	K-7.3 Nätverk, innovation och erkännande
	K-7.4 Samarbete med andra väghållare

En trafiksäkerhetsrevision som genomfördes i Göteborg 2019–2020 identifierade även ytterligare relevanta aspekter som i dagsläget inte hanteras i trafiksäkerhetsrevisionen (Wennberg & Evanth, 2020). Bland annat att trafiksäkerheten sätts i relation till andra hållbarhetsmål. Hantering av elcyklar, lastcyklar och andra cyklar liksom mikromobilitet och automatiserade fordon bör också belysas också ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Revisionen i Göteborg behandlade även översiktligt arbetet med geofencing och andra möjligheter att genom nya teknologier öka trafiksäkerheten. I en stad som Göteborg var det även aktuellt att hantera spårvägen i relation till andra trafikanter.

Hur går det till att genomföra en trafiksäkerhetsrevision?

Revisionen genomförs till stor del i dialogform genom möten som leds av en revisor och där tjänstepersoner från olika förvaltningar och enheter samt politiker deltar. Informationsinhämtning görs också med hjälp av ett antal frågeenkäter som ställs till berörda

förvaltningar och enheter som syftar till att få in relevanta underlag för revisionen. Det är revisionens avsikt att samla politiker och tjänstepersoner och på så vis verka för att kommunen arbetar vidare med frågan efter revisionen.

I handledningen för trafiksäkerhetsrevision pekade följande huvudsakliga steg ut för genomförandet av en trafiksäkerhetsrevision:

- ▷ **Initiering** där trafiksäkerhetsrevisionen förankras och planeras.
- ▷ **Startmöte (möte 1)** med politiker och tjänstepersoner.
- ▷ **Inventeringen** är en nulägesanalys av trafiksäkerhetsarbetet baserat på frågeenkät och dokument med relevans för trafiksäkerheten.
- ▷ **Diskussion om nuläget (möte 2)** innebär samtal/intervjuer med politiker och tjänstepersoner om deras syn på kommunens trafiksäkerhetsarbete.
- ▷ **Analys** där styrkor och svagheter i kommunens trafiksäkerhetsarbete identifieras och arbetet poängbedöms med hjälp av den standardiserade bedömningsmodellen. Ett första rapportutkast levereras.
- ▷ **Redovisning och framtidsdiskussion (möte 3)** där resultatet av trafiksäkerhetsrevisionen redovisas för kommunens politiker och tjänstepersoner varefter föreslagna förbättringsaktiviteter diskuteras.
- ▷ **Avslutning** av revisionen innebär att revisionsrapporten justeras och levereras till kommunen för fortsatt förbättringsarbete inom kommunen. Revisorn återrapporterar även resultatet från revisionen (poängbedömning och antal stjärnor) till SKR.
- ▷ **Uppföljning** görs efter cirka 1 år där revisorn stämmer av med kommunens kontaktperson om hur trafiksäkerhetsarbetet fortgår efter revisionen.

Följande revisionsmaterial används i trafiksäkerhetsrevisionen. På SKRs webbplats¹ finns allt revisionsmaterial samlat.

- ▷ Handledning för revisorer.
- ▷ Bedömningsmodell med indikatorer och kriterier för bedömning av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen.
- ▷ Frågeenkät (sju delar) med frågor för vart och ett av de sju ämnesområden som ingår i revisionen och som besvaras av kommunen.
- ▷ ”Minienkät” med värderingsfrågor för trafiksäkerhet – används vid intervjuer med tjänstepersoner (möte 2).
- ▷ ”10 frågor” som används vid intervjuer med politikerna (möte 2).
- ▷ Rapportstruktur.
- ▷ Olycksstatistik med uppgifter om antalet dödade och skadade på kommunalt vägnät för Sveriges kommuner (används för beräkning av olyckstal enligt bedömningsmodellen).

¹ Revisionsmaterialet finns här:

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision.3274.html>

Tidigare vidareutvecklingar av trafiksäkerhetsrevisionen

Trafiksäkerhetsrevisionen förvaltas av SKR och tillämpas fortfarande av kommuner, även om tillämpningen var betydligt mer utbredd för 2010 genom de stöd och ekonomiska incitament som gavs genom dåvarande Vägverkets sektorsarbete. Trafiksäkerhetsrevisionen genomfördes i knappt 40 kommuner under åren 2005–2009. Efter 2010 har betydligt färre revisioner gjorts, inte minst beroende på att det ekonomiska och pådrivande stödet genom Vägverket upphörde.

Trafiksäkerhetsrevisionen setts över och uppdaterats vid ett par tillfällen efter 2010. Bedömningsmodellen såg över utifrån nationella indikatorerna och kraven i ISO 39001 genom ett Skyltfonden-projekt (Kaijser med flera, 2013). 2013 initierade SKL en uppdatering så att resultatet från Skyltfonden-projektet implementerades i revisionen. Då gjordes också en översyn av kriterierna för bedömningsområdet ”drift och underhåll” utifrån nationella indikatorn såsom denna såg ut då. Ambitionen var också att revisionen ska vara ett avstamp för kommunernas arbete med att ta fram trafiksäkerhetsprogram utifrån Trafiksäkra staden. Denna översyn finns rapportera av Wennberg med flera (2014).

Inom uppdraget för SKL 2013–2014 testades även den uppdaterade revisionen i Linköping och Norrtälje. Senare har även revision genomförts i Örnsköldsvik, Vallentuna, Kävlinge och Göteborg. 2015 hölls även en utbildning av revisorer på uppdrag åt SKL.

Erfarenheter enligt Vägtrafikinspektions uppföljning 2008

Vägtrafikinspektionen genomförde 2008 en uppföljning av trafiksäkerhetsrevisionerna. Då hade sammanlagt 21 kommuner genomfört revision, se Tabell 2-3. Uppföljningen baserades på intervjuer med sju av dessa kommuner: Jönköping, Kalmar, Linköping, Nybro, Vellinge, Växjö och Älmhult. I uppföljningen gjordes också en jämförelse av tre konsulternas revisionsrapporter och genomförande av revisionen (VVK, WSP och Trivector).

Tabell 2-3. Kommuner som till och med juni 2008 genomfört en trafiksäkerhetsrevision. Gråmarkerade är de sju kommuner som valts ut för intervju i Vägtrafikinspektionens uppföljning. Källa: Vägtrafikinspektionen (2008).

Kommun	Invånare	Konsult	Klar	Säkerhets- kultur	Säkerhets- standard	Vägverks region
Jönköping	121 000	VVK	2007 dec	3,5	2	Sydöst
Växjö	78 000	VVK	2008 jan	4	2,5	Sydöst
Oskarshamn	26 000	VVK	2007 maj	2	2,5	Sydöst
Alvesta	19 000	VVK	2007 dec	2,5	3,5	Sydöst
Sölvesborg	17 000	VVK	2007 juni	2	1,5	Skåne
Tingsryd	13 000	VVK	2007 juni	2	1,5	Sydöst
Degerfors	10 000	VVK	2008 feb	3,5	3	Väst
Kalmar	61 000	WSP	2007 okt	3	2,5	Sydöst
Karlshamn	28 500	WSP	2007 nov	3,5	2,5	Sydöst
Ronneby	28 500	WSP	2007 juni	3,5	2,5	Sydöst
Nybro	20 000	WSP	2007 juni	3	3	Sydöst
Tranås	17 800	WSP	2007 juni	3	2,5	Sydöst
Älmhult	15 400	WSP	2007 april	2	2	Sydöst
Linköping	135 000	Trivector	2007 juni	4	4	Sydöst
Norrköping	125 000	Trivector	2007 dec	3	2,5	Sydöst
Eskilstuna	90 870	Trivector	2006 nov	3	2	Mälardalen
Kristianstad	75 419	Trivector	2007 april	2	2	Skåne
Vellinge	31 600	Trivector	2007 maj	3	2	Skåne
Hallsberg	15 300	Trivector	2008 mars	2	3	Mälardalen
Åtvidaberg	11 810	Trivector	2007 nov	2,5	1,5	Sydöst
Sundsvall	94 516	Ramböll	2007 april	2	1	Mitt

Erfarenheterna från revisionen var mestadels positiva. Revisionen har fungerat bra för att få igång ett brett engagemang för trafiksäkerhet i alla berörda förvaltningar och på alla organisatoriska nivåer i kommunen. Revisionen som process har genererat ett tankesätt och perspektiv som påverkat innehållet i kommunens trafiksäkerhetsarbete. För att de föreslagna förbättringsåtgärderna ska genomföras behöver dock kommunerna starkare drivkrafter, menar Vägtrafikinspektionen.

Kommunerna som intervjuats av Vägtrafikinspektionen anser att metoden på ett bra sätt fångar de åtgärder som har störst betydelse för trafiksäkerheten i kommunen. Ändå har ingen av de kommuner som tillfrågats tagit fram en särskild handlingsplan eller motsvarande för genomförande av åtgärderna. Det beror till viss del på den korta tid som gått sedan revisionen, men främsta skälet är att revisionen har beställts utan en tydlig bild av vad den innehåller och hur man ska ta hand om resultatet. Den dominerande drivkraften till att beställa en revision har varit Vägverkets delfinansiering och dess tidsbegränsning.

Att ingen särskilt dedikerad plan för genomförande finns betyder inte att revisionsrapporten inte alls använts. I Vellinge har kommunen systematiskt gått igenom förbättringsåtgärderna och tillfört vissa till sitt trafiksäkerhetsprogram. Jönköping, Kalmar och Växjö avser göra på samma sätt. Älmhult har påbörjat genomförande av vissa åtgärder utan att gå via en plan. I Linköping har revisionen påverkat innehållet i trafiksäkerhetsprogrammet men någon systematisk genomgång av åtgärdsförslagen har inte gjorts. Nybro har hittills inte använt revisionsrapporten.

Flera av kommunerna lyfter fram att förbättringsåtgärderna från revisionen kunnat användas mer direkt om de varit ordnade efter trafiksäkerhetspotential. Vissa vill även att revisionen

ser till mer än bara trafiksäkerhetspotential, till exempel effekter även på miljö, folkhälsa, och trygghet. Man ser det som önskvärt att revisorn gör den avvägningen i dialog med kommunen. Nu måste kommunerna själva prioritera vilket blir ett hinder för genomförande av åtgärderna. Vägtrafikinspektionen menar att SKL bör överväga om revisionens slutresultat ska vara en prioriterad lista med förbättringsåtgärder, där prioriteringen skett i dialog med kommunen.

Flera av kommunerna hade förväntningen att revisionen skulle generera en handlingsplan för fysiska åtgärder. Främsta orsaken där är givetvis att man i kommunen inte satt sig in i vad revisionen innebär. Bidragande till att förväntningen hamnar fel är också att man i kommunerna lätt associerar ordet *åtgärder* till fysiska åtgärder. Att göra en inventering eller ta fram en ny rutin är inget man ser som en åtgärd. Här kan man notera att Trivector bytt ut handledningens ordval *förbättringsåtgärder* mot *förbättringsaktiviteter*.

Avgörande för i vilken utsträckning och hur snabbt åtgärdsförslagen genomförs är att revisionen har förankrats som handledningen anvisar. Här finns stora brister, vilket Vägtrafikinspektionen menar beror på att tidsbegränsningen i Vägverkets bidrag forcerat genomförandet på ett icke önskvärt sätt.

Flera av kommunerna lyfter fram att extern uppföljning har stor inverkan på att revisionsresultatet hålls aktuellt och åtgärder genomförs. SKL:s nätverk för revisionskommunerna ses som ett bra forum för generell erfarenhetsåterföring och kunskapsspridning kring trafiksäkerhet. Nätverksträffarna kan dock i större utsträckning följa upp resultat från revisioner och ge stöd för att ta hand om revisionsresultatet.

Vägverket har som motprestation för det ekonomiska bidraget begärt att få revisionsrapporterna. Hittills har Vägverket gett återkoppling på rapporten endast i en kommun (Linköping). Vägtrafikinspektionen menar att i eventuella framtida subventioner bör man överväga att koppla bidraget till kommunens handlingsplan istället för till revisorns rapport.

En uppföljande revision planeras för endast i en av kommunerna (Vellinge). I en uppdaterad version av metodstödet finns anvisning om att detta bör planeras för och att det kan göras mindre omfattande och billigare än den första revisionen. Den möjligheten har inte lanserats gentemot de intervjuade kommunerna.

Poängbedömningens betydelse som drivkraft varierar stort mellan kommunerna. Gemensam är dock uppfattningen att drivkraften skulle öka om jämförelsen med andra kommuner underlättades. Vägtrafikinspektionen menar att det är viktigt att säkerställa att poängen är rättvisande. SKL bör enligt Vägtrafikinspektionen ha en kontinuerlig kvalitetsgranskning av genomförda revisioner och hitta former för återkoppling till konsulterna.

Andra revisionsmetoder

Trafiksäkerhetsrevisionen är en av flera revisionsmetoder inom trafik och mobilitet, men var en av de första som togs fram. I omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen kan inspiration hämtas från de revisionsmetoder som tagits fram efter trafiksäkerhetsrevisionen lanserades. Några exempel på sådana revisionsmetoder är:

- ▷ **ByPad** för översyn av arbetet med cykeltrafik.
- ▷ **MaxQ** för översyn av arbetet med mobility management.
- ▷ För arbetet med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i ett ”hela resan”-perspektiv finns två olika revisionsmetoder: **Mediate** och **Isemoa**.

Värt att notera är att jämte MaxQ finns flera andra metoder i Max-verktygslådan, till exempel utvärderingsstödet MaxSUMO. I Sverige finns motsvarande utvärderingsmetodik i SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt)² som kan tillämpas för trafiksäkerhetsprojekt.

Revisionsmetoderna har utvecklats inom EU-finansierade projekt i samverkan med aktörer runt om i Europa. Tillämpningsgraden varierar och det är troligtvis främst ByPad och MaxQ som fortfarande används. Mediate och Isemoa har inte fått ett större genomslag som revisionsmetoder, men kunskapen har kunnat användas på andra sätt.

Revisionsmetoderna riktar sig till framförallt kommuner och regioner, men även andra organisationer kan ta stöd i metodiken. Gemensamt för metoderna är utgångspunkten i ett ”kvalitetslednings-tänk”. Det finns en utvecklingstrappa och en cyklisk process för systematik och ständiga förbättringar enligt PDCA-cykeln (plan, do, check, act). Figur 2-4 visar hur utvecklingstrappan och den cykliska processen illustreras för ByPad.



Figur 2-4. Utvecklingstrappa (till vänster) och cyklisk process för systematik och ständiga förbättringar (till höger) som dessa ser ut i revisionsmetoden ByPad för översyn av arbetet med cykeltrafik.³

I EU-projektet Mediate ges följande beskrivning av de olika stegen (kvalitetsnivåerna) i utvecklingstrappan, se Tabell 2-4. Hänvisning görs till en artikel av Tormans med flera (2009) som använder samma metodik för lokalt trafiksäkerhetsarbete i belgiska Flandern. Tormans hänvisar i sin tur till bland annat ByPad.

² <https://trafikverket.ineko.se/se/sumo-system-för-utvärdering-av-mobilitetsprojekt>

³ <https://www.bypad.org/>

Tabell 2-4. Kvalitetsnivåer i utvecklingstrappan enligt EU-projektet Mediate.

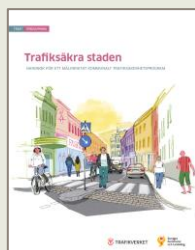
Level	Ad hoc	Isolated	System-oriented	Integrated
Scope	Ex post	Short term (1-2 years)	Medium term (5-10 years)	Long term (10-20 years)
Focus	Problem solving	Project realisation	Comply with higher policy	Integral policymaking
Approach	Individual projects	Disability domain	Mobility domain	Complete (local) policy domain
Structure	Informal	Vaguely structured	Well structured	Well structured
Communication	Informal	Own organisation	Different organisations	Different organisations
Data use	--	-	+	++
adjusted version based on Tormans et al. 2009				

De fyra revisionsmetoderna följer ett liknande upplägg som trafiksäkerhetsrevisionen. Upplägget handlar om att etablera en arbetsgrupp och att genomföra en dialogbaserad revisionsprocess, i regel under ledning av en extern revisor. Revisionsmaterialet består bland annat av frågeformulär för självbedömning av arbetet och för ett par av revisionsmetoder finns också olika indikatorer för det faktiska tillståndet. En viktig poäng i processen är att landa i bedömning av arbetet i *konsensus* i arbetsgruppen och att tillsammans ta fram en handlingsplan med förbättringsaktiviteter.

Handböcker inom trafiksäkerhetsområdet

Det finns en stor mängd stöd för trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna. En översikt för handböcker för trafiksäkerhetsområdet ges nedan. Översikten är inte helt uttömmande och ska ses som exempel. Det finns också kunskapsunderlag i forskningsrapporter och liknande, som i regel arbetats in i de handböcker som finns inom området.

Exempel på handböcker för trafiksäkerhetsområdet



Trafiksäkra staden är en handbok i TRAST-serien som ger stöd för framtagningen av kommunalt trafiksäkerhetsprogram. Handboken utgår från de nationella indikatorerna för trafiksäkerhetsarbetet. Den ursprungliga handboken gavs ut av Trafikverket tillsammans med SKL 2013. Handboken kom i en ny version av Trafikverket 2022.



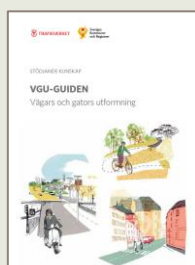
Kommunala trafiksäkerhetsprogram är en inspirationsskrift om kommunala trafiksäkerhetsprogram utgiven av SKL 2016. Genom reportage, tips och erfarenheter från redan aktiva kommuner hoppas SKL att skriften ska inspirera tjänstepersoner och politiker till att påbörja och utveckla arbetet med kommunala trafiksäkerhetsprogram.



Rätt fart i staden är en handbok som gavs ut av SKL och Vägverket 2008. Handboken finns också i en nyutgåva från 2002 utgiven av Trafikverket. Handbokens metodik resulterar i en hastighetsplan och förslag på fysiska åtgärder. Valet av hastighetsnivåer görs genom en avvägning mot stadsbyggnadskvaliteter och transportpolitiska mål.



Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är en handbok finansierad av Trafikverket och SKL, i samarbete med Boverket. Utgåva 3 är den senaste utgåvan och blev klar 2015. TRAST ger stöd för det trafikstrategiska arbetet där trafiksäkerhet är en av flera frågor som ingår. Utöver handboken och ett underlag finns flera **TRAST-fördjupningar**, till exempel Trafiksäkra staden och Rätt fart i staden som nämns ovan.



Vägars och Gators Utformning (VGU) beskriver krav och råd för utformning av den färdiga väg- eller gatanläggningens egenskaper. Kraven i VGU ska användas vid utformning inom Trafikverket och är rådgivande för kommuner. Som stöd finns **VGU-guiden** som består av två handböcker: en om utformningsprocessen och en med stödjande kunskap. Den kommunala VGU-guiden från 2015 har utgått och dess innehåll har inarbetats i den nu gällande VGU-guiden.



GCM-handboken heter **Mobilitet för gående, cyklister och mopedister** sedan nyutgåvan kom 2022. Handboken ger kunskapsunderlag och stöd för planering, utformning, underhåll och uppföljning med fokus på gående, cyklister och mopedister klass 2.



Åtgärds katalog för säker trafik i tätort gavs ut av SKL i en tredje upplaga 2009. Den ger en översiktlig beskrivning av de allra flesta åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätort som var aktuella 2008. På senare år har fler åtgärder tillkommit som inte finns med i åtgärds katalogen, t.ex. dynamiska farthinder.



Norska trafiksäkerhetshandboken har getts ut av TØI med stöd av Samferdseldepartementet och Statens vegvesen i Norge sedan tidigt 1980-tal. Handboken ger aktuell kunskap om 148 olika trafiksäkerhets-åtgärder. Informationen om åtgärderna uppdateras kontinuerligt och finns tillgänglig via <https://www.tshandbok.no/>.

2.7. Sammanfattande analys av utgångspunkterna

Kommuners 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 dock inte samma minskning. Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att antalet allvarligt skadade cyklister ökar. Särskilt singelolyckor är en stor utmaning. Därtill står fotgängares fallolyckor för mer än hälften av de allvarliga personskadorna i vägtrafiken. För att hantera utmaningarna med cyklister och fotgängares trafiksäkerhet blir kommunernas insatser viktiga. Den ursprungliga trafiksäkerhetsrevisionen har redan ett starkt fokus på trafiksäkerheten för gående och cyklister och lägger stor tonvikt vid insatser som ska förebygga singelolyckor/fallolyckor. Detta fokus blir viktigt att behålla och vidareutveckla i omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen.

Nollvisionen är en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige på nationell nivå och i kommunerna. Genom Agenda 2030 är också trafiksäkerhet en del i hållbarheten. Stockholmsdeklarationen betonar 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. Baserat på tidigare studier blir det tydligt att kommunerna behöver stöd i att omsätta dessa intentioner rent konkret i sin verksamhet. Omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen måste således också ta hänsyn till vad Nollvisionen i ett hållbart samhälle innebär. För detta finns underlag att hämta från några pågående forskningsprojekt som Trivector och andra organisationer driver.

Outnyttjad potential i de olika påverkansmöjligheterna

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, resor och transporter samt som *påverkare* gentemot invånare.

Kommunerna lägger dock olika stort fokus vid de olika påverkansmöjligheterna, visar de studier som sammanställts i detta kapitel. Störst fokus riktas mot rollen som väghållare och planerare, där också kommunens största påverkansmöjlighet för trafiksäkerheten finns. I denna roll finns också utmaningar, inte minst genom målkonflikter och intressekonflikter mellan trafiksäkerhet och andra mål/intressen, där kommunerna kan behöva stöd.

Baserat på tidigare studier kan man också säga att finns en outnyttjad potential i flera av de andra påverkansmöjligheterna. Till exempel kan trafiksäkerhetsrevisionen ge stöd i hur man kan arbeta med trafiksäkerhet i inköp och upphandling – eller hur kommunen kan arbeta med trafiksäkerhet för sina egna resor och i olika påverkansåtgärder gentemot invånare. Nuvarande revisionsmodell ger redan stöd för i princip samtliga påverkansmöjligheter och i omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen kan detta stöd vara en utgångspunkt. Underlag kan hämtas från olika pågående projekt i branschen, till exempel från Trafikverkets arbete

med ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” där stöd tas fram som rör kravställandet, upphandling och påverkansåtgärder gentemot invånare.

Trafiksäkerhetsrevisionen som stöd för systematik

I detta kapitel har flera studier sammanställts som lyfter fram olika framgångsfaktorer för trafiksäkerhetsarbetet i kommuner. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete utgår från systematik och ständiga förbättringar. De är ett långsiktigt och målstyrt arbetssätt som innebär att formulera mål utifrån nuläge och önskat läge. 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 ledningssystem, det vill säga i ordinarie arbetssätt och rutiner. Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete handlar om kommunens ledarskap för trafiksäkerhetsfrågan i de påverkansmöjligheter som finns när det gäller trafiksäkerhet.

Det kan baserat på tidigare studier konstateras att det ofta saknas systematik i trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna. Detta visar sig bland annat genom Trafikverkets uppföljning av de nationella indikatorerna 2021, där endast 17 % av kommunerna uppvisade en god nivå vad gäller systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Det finns också studier som visar på att det särskilt i mindre kommuner ofta helt eller delvis saknas ett strukturerat trafiksäkerhetsarbete.

Trafiksäkerhetsrevisionen utvecklades av SKL redan 2004 som ett verktyg för översyn och vidareutveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen utifrån de påverkansmöjligheter som en kommun har när det gäller trafiksäkerhet. Erfarenheterna från genomförda revisioner var mestadels positiva visar Vägtrafikinspektionens uppföljning. Revisionen har fungerat bra för att få igång ett brett engagemang för trafiksäkerhet i kommunen. Revisionen som process har genererat ett tankesätt och perspektiv som påverkat innehållet i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Den dominerande drivkraften till att genomföra en revision har varit dåvarande Vägverkets delfinansiering och Vägtrafikinspektionen menar i sin uppföljning av för att de föreslagna förbättringsaktiviteterna i revisionen ska genomföras behöver kommunerna starkare drivkrafter.

Den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen är tänkt ett liknande syfte som den ursprungliga: att ge stöd för systematik i trafiksäkerhetsarbetet. I en nutida kontext innebär det att bidra till ett mer systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik och för en trafiksäkerhetsutveckling på lokal nivå i riktning mot Nollvisionen och i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen. För att trafiksäkerhetsrevisionen ska tillämpas av kommunerna, och ge ett verkligt avtryck, är det viktigt att omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen ta avstamp i de behov och drivkrafter som finns i kommunerna. Detta har delvis sammanställningen av tidigare belysts, men kommer också att belysas vidare i den förstudier och fallstudier som presenteras i kapitel 3.

Inspiration kan även hämtas från andra revisionsmetoder

Trafiksäkerhetsrevisionen är en av flera revisionsmetoder inom trafik och mobilitet, men var en av de första som togs fram. I omarbetningen av trafiksäkerhetsrevisionen kan inspiration hämtas från andra revisionsmetoder, till exempel från ByPad som är en metod för översyn av arbetet med cykeltrafik och MaxQ som innebär en översyn av arbetet med mobility management. För arbetet med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i ett ”hela resan”-perspektiv finns två revisionsmetoder: Mediate och Isemoa.

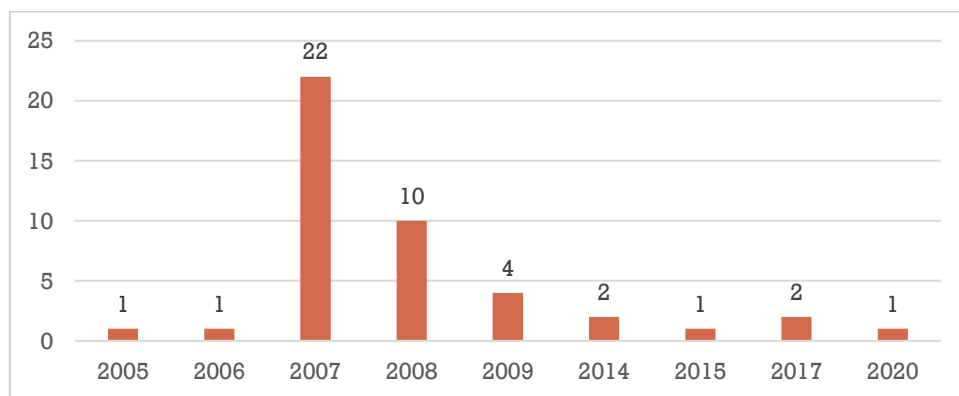
De fyra revisionsmetoderna följer ett liknande upplägg som för trafiksäkerhetsrevisionen. Upplägget handlar om att etablera en arbetsgrupp och att genomföra en *dialogbaserad revisionsprocess*, i regel under ledning av en extern revisor. Revisionsmaterialet består bland annat av frågeformulär för självbedömning av arbetet och för ett par av revisionsmetoder finns också olika indikatorer som ska spegla det faktiska tillståndet i kommunen/regionen. En viktig poäng i processen är att landa i bedömning av arbetet i *konsensus* i arbetsgruppen och att tillsammans ta fram en handlingsplan med förbättringsaktiviteter.

I det stora hela är trafiksäkerhetsrevisionen lik de efterföljande revisionsmetoderna, men det finns även en del att inhämta inspiration ifrån. De gäller till exempel möjligheten att utgå från en *utvecklingstrappa* för att tydligare kunna knyta förbättringsaktiviteter till var kommunen står idag och vilka förutsättningar som finns. Det finns en *cyklisk processbild* framtagen för trafiksäkerhetsrevisionen, men även tillämpningen av denna i metodiken kan bli tydligare. Detta får fortsatt arbete med omarbetning av trafiksäkerhetsrevisionen utreda.

3. Behov och förutsättningar i kommunerna

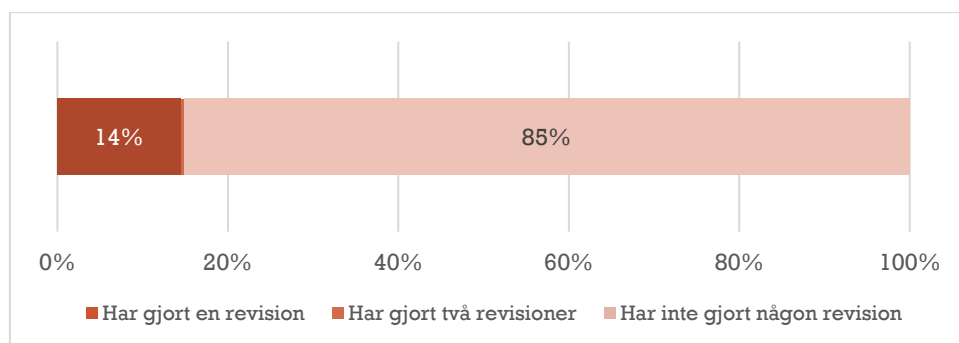
3.1. Vilka kommuner har gjort en trafiksäkerhetsrevision?

Sedan 2005 har 43 kommuner gjort trafiksäkerhetsrevision med olika konsulter som utförare. Linköping har som enda kommun genomfört revisionen två gånger (2007 och 2014). Merparten av trafiksäkerhetsrevisionerna genomfördes före 2010. Under 2007 genomfördes 22 revisioner, vilket är hälften av alla revisioner som har gjorts. Efter 2010 har sex kommuner gjort trafiksäkerhetsrevision (Linköping, Norrtälje, Örnköldsvik, Vallentuna, Kävlinge och Göteborg). I bilaga 1 finns en lista över de kommuner som genomfört trafiksäkerhetsrevision.



Figur 3-1. Antal genomförda trafiksäkerhetsrevisioner per år.

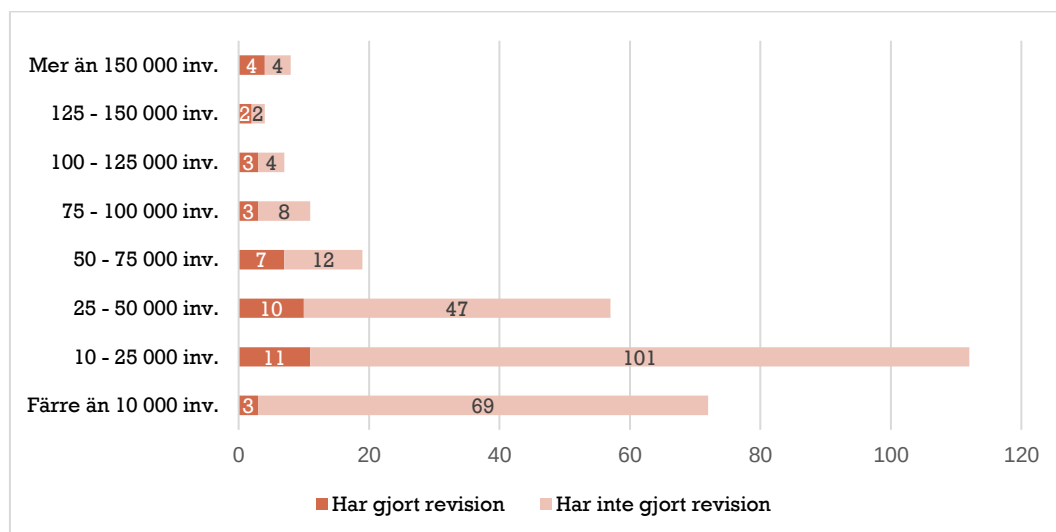
Totalt har 15 % av kommunerna genomfört en trafiksäkerhetsrevision. Flera av dessa är befolkningsmässigt stora. Det innebär att andelen av befolkningen som bor i en kommun som har gjort en revision är betydligt större än 15 %. Sammantaget bor cirka 30 % av Sveriges befolkning i en kommun som har gjort trafiksäkerhetsrevision.



Figur 3-2. Andel av Sveriges kommuner som har gjort trafiksäkerhetsrevision.

Revisionskommunerna är ofta större kommuner

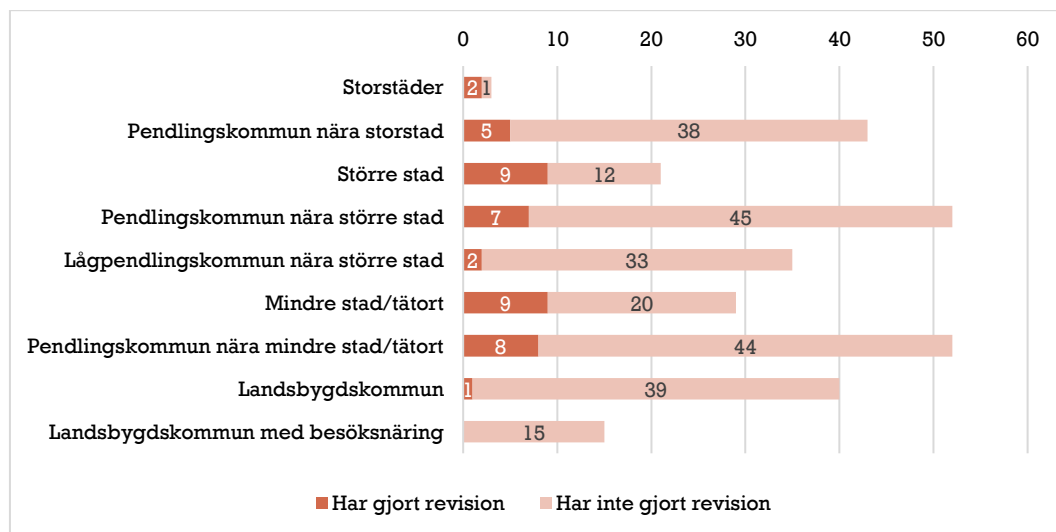
De kommuner som har gjort trafiksäkerhetsrevision har i genomsnitt 73 270 invånare. Motsvarande siffra för kommuner som inte gjort revision är 29 560 invånare. Det finns samtidig en spridning i kommunstorlek bland revisionskommunerna, se Figur 3-3. Större kommuner är ändå överrepresenterade bland kommunerna som har genomfört en revision.



Figur 3-3. Antal kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision utifrån kommunstorlek (antal invånare). Befolkningsdata från SCB, daterad 2020-12-31.

Städer och tätorter är överrepresenterade

I Figur 3-4 visas hur revisionskommunerna fördelar sig på respektive kommungrupp utifrån SKRs kommungruppsindelning. Större stad och Mindre stad/tätort är överrepresenterade bland de kommuner som har gjort revision. Två av de tre storstäderna (Malmö och Göteborg) har gjort revision. I landsbygdskommunerna har inga eller enstaka revisioner gjorts.

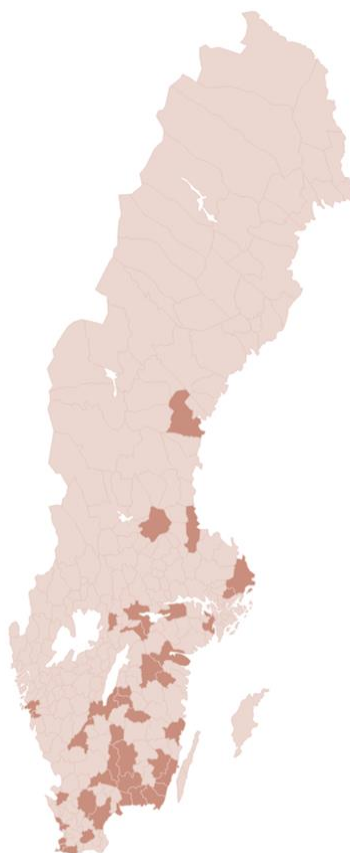


Figur 3-4. Antal kommuner som gjort, och inte gjort, en trafiksäkerhetsrevision per kommungrupp.

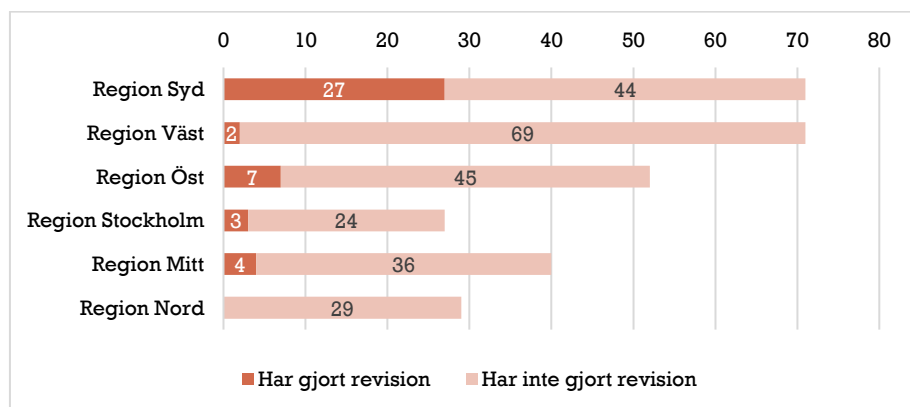
Geografiskt läge i landet

Kommunerna som genomfört trafiksäkerhetsrevision är ojämnt fördelade över landet. I kartbilden Figur 3-5 visas hur genomförda revisioner fördelar sig geografiskt över Sverige. Det syns ett tydligt kluster i sydöstra Sverige (Småland, Blekinge och delar av Skåne). Mindre kluster noteras också i Östergötland och Mälardalen. I de västra och norra delarna av Sverige har endast enstaka revisioner genomförts, och i de nordligaste delarna av landet har inga revisioner alls genomförts.

Genomförande av revisioner hänger sannolikt delvis samman med vilket aktivitet kring frågan det varit i den Vägverks-region där kommunen finns. Figur 3-6 visar revisionskommuner fördelade på Trafikverkets regioner. Nästan två tredjedelar av revisionerna har genomförts av en kommun som finns inom Region Syds område.



Figur 3-5. Kommuner som gjort trafiksäkerhetsrevision (markerade i mörkorange färg i kartan).

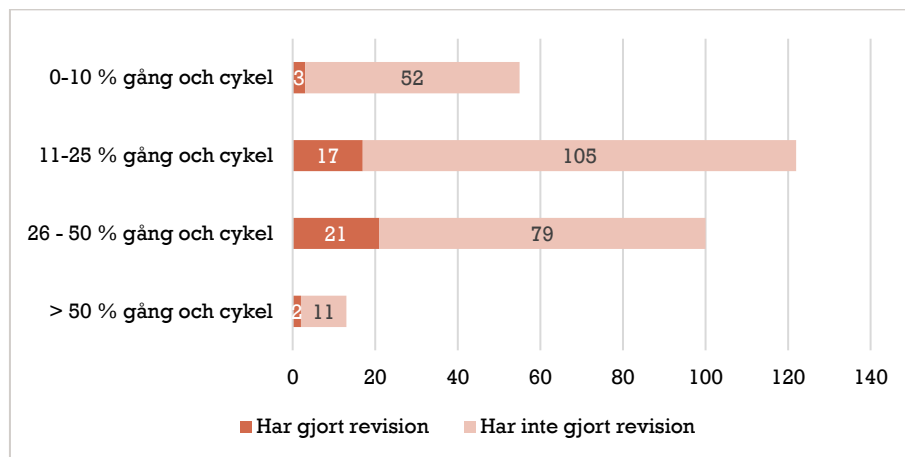


Figur 3-6. Antal kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision fördelade på Trafikverkets regioner.

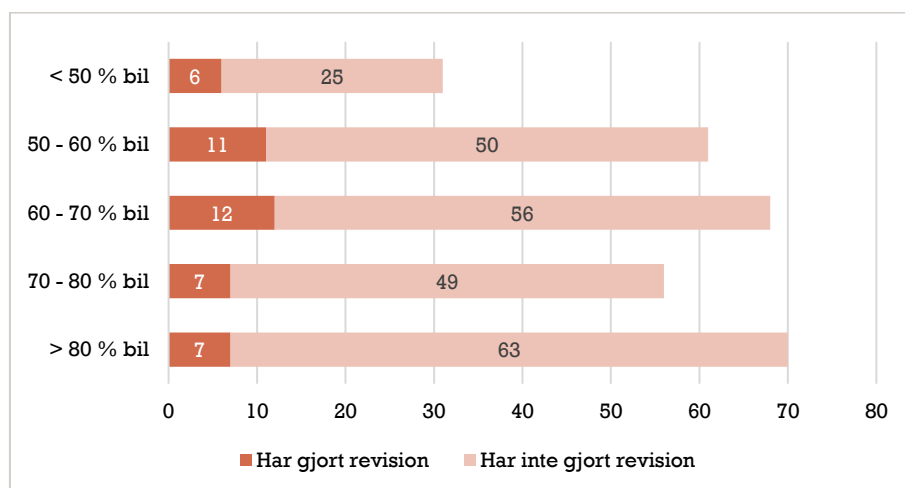
Högre andel gång- och cykeltrafik i revisionskommunerna

Flest trafiksäkerhetsrevisioner har också gjorts i kommuner med hög andel gång- och cykelresor. Data om färdmedelsfördelning vid kommuninvånarnas resor har hämtats från den nationella resvaneundersökningen. I figurerna har kommunerna grupperats efter andel gång- och cykelresor (Figur 3-7) och andel bilresor (Figur 3-8). Uppgifter om färdmedelsandelar på så geografiskt detaljerad nivå är dock mycket osäkra i den nationella

undersökningen, framförallt i mindre kommuner. Det är ändå värt att notera att i kommuner med mycket låga gång- och cykelandelar (mindre än 10 %) har få revisioner gjorts.



Figur 3-7. Antal kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision fördelade på andel gång- och cykelresor enligt nationella resvaneundersökningen.



Figur 3-8. Antal kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision fördelade på andel bilresor enligt nationella resvaneundersökningen.

Trafiksäkerhetsutvecklingen i revisionskommunerna

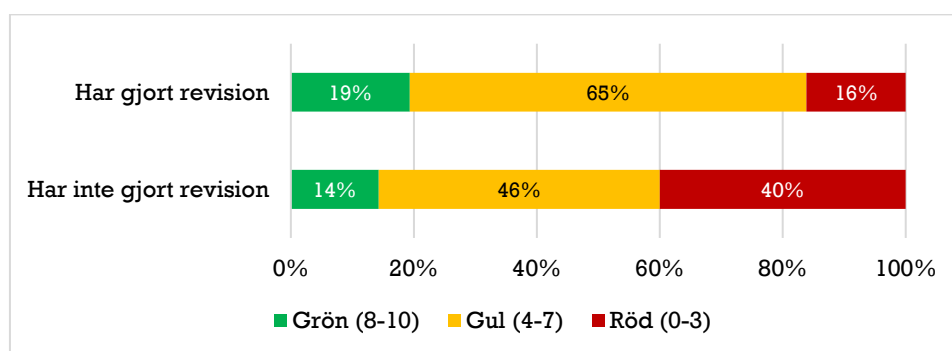
En jämförelse har också gjorts av trafiksäkerhetsutvecklingen för perioden 2004–2013 i kommuner som har gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision. För denna jämförelse har uppgifter om antalet dödade respektive svårt skadade på kommunalt vägnät hämtats från revisionsmaterialet på SKRs webbplats.⁴ Dataunderlaget är dock för litet för flertalet kommuner för att det ska gå att dra några slutsatser om trafiksäkerhetsutvecklingen för tidsperioden. Det kan konstateras att kommuner som haft en dödsolycka under åren 2004–

⁴ Från Excel-filen Olycksstatistik som finns här:

<https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikplaneringtrafiksakerhet/trafiksakerhet/trafiksakerhetsrevision/revisionsmaterialet.3372.html>

2006 genomförde i större utsträckning revision än de kommuner där inga dödsolyckor hade inträffat. För att kunna göra mer analys av trafiksäkerhetsutvecklingen behöver nya uttag ur Strada göras, vilket dock inte varit möjligt på grund av att vare sig beställaren eller projektgruppen har tillgång till Strada.

Jämförelse har också gjorts utifrån Trafikverkets indikator för systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik i kommunerna. Indikatorn har tre standardnivåer: hög (grön), mellan (gul) och låg (röd). Figur 3-9 visar hur kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision fördelar sig på de tre nivåerna. Revisionskommunerna visar sig ha ett mer systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Värt att notera är att 16 % av de kommuner som har gjort en revision ändå befinner sig på den lägre nivån.



Figur 3-9. I vilken utsträckning kommuner som gjort, och inte gjort, trafiksäkerhetsrevision bedriver ett systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik utifrån Trafikverkets enkät i kommunerna hösten 2021.

3.2. Utmaningar och behov av stöd i kommunerna som inte har gjort revision

I syfte att kartlägga utmaningar och behov av stöd i trafiksäkerhetsarbetet har intervjuer gjorts med 10 kommuner som inte genomfört en trafiksäkerhetsrevision. De intervjuade kommunerna är av olika storlek, geografiskt läge i landet och bedriver olika omfattande trafiksäkerhetsarbete, se avsnitt 1.2 för mer information om de intervjuade kommunerna.

Det finns flera olika sätt för en kommun att påverka och arbeta med trafiksäkerhet: som *väghållare* genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som *kravställare* vid drift och underhåll samt byggsleden liksom för egna fordon, resor och transporter och som *upphandlare* av fordon, resor och transporter samt som *påverkare* gentemot invånare. Intervjuerna har belyst utmaningar och behov av stöd för dessa olika påverkansmöjligheter.

Detta avsnitt redogör inte för allt det goda arbete som ges uttryck för i samtalen med kommunrepresentanterna. Fokus i redogörelsen i avsnittet ligger snarare på utmaningarna och behoven. Det finns stora variationer i hur långt kommunerna har kommit i sitt trafiksäkerhetsarbete, men flera av utmaningarna och behoven av stöd är gemensamma.

Väghållarrollen

Kommunerna som intervjuats har stort fokus på väghållarrollen som upplevs ligga nära den dagliga verksamheten. Kommunerna har generellt en rutin för hur trafiksäkerhet kommer in i detta arbete och har en avsatt budget för årliga trafiksäkerhetsåtgärder. Flera av kommunerna arbetar med klassiska trafiksäkerhetsåtgärder i form av säkra skolvägar, hastighetssäkring och hastighetsöversyn, och vanligen följer prioriteringen av åtgärder av en kombination av invånarsynpunkter, olycksstatistik, hastighetsmätningar och intern kunskap om probleplatser.

Dock framkommer i intervjuerna att flera av de mindre kommunerna till stor del arbetar ”ad-hoc” med trafiksäkerhetsåtgärder, där trafiksäkerhetsarbetet handlar mycket om att isolerat arbeta med att åtgärda kända probleplatser, snarare än att arbeta proaktivt och systematiskt med att höja trafiksäkerheten. Några av kommunerna har emellertid en välutvecklad systematik och arbetar strategiskt med frågan, där trafiksäkerhet ses som en naturlig del av kommunens hållbarhetsarbete. Även systematiken i uppföljning av olyckor är något som skiftar mellan kommunerna. Vissa följer årligen upp Strada-statistik och tar fram trafiksäkerhetsrapporter som rapporteras till politiken, medan andra gör det mindre systematiskt bara inom vissa projekt. Flera nämner emellertid att det är svårt att genom statistiken hitta probleplatser, genom att olyckorna i de mindre kommunerna ofta är få och sker slumpartat.

Genomgående har kommunerna lättare att svara på *hur* kommunen arbetar, särskilt inom väghållarrollen och drift och underhåll, än att konkretisera utmaningar och behov av stöd. En återkommande utmaning är dock att övertyga politiken om behovet av tillräckliga resurser för trafiksäkerhetsarbetet. Även om samtliga kommuner uppger att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga, finns det i flera kommuner utmaningar i att få med sig politiken, inte minst i frågor som handlar om att utmana bilnormen. Det uppges att trafiksäkerhet ibland används som ett argument för att få till bättre förutsättningar för gång och cykel, eftersom trafiksäkerhet ses som ett argument som mottas bättre av politiken. Det finns också de som ger uttryck för att politiskt antagna principer om valfrihet är en motsättning för att prioritera hållbara färdmedel. Gemensamt för kommunerna är att den politiska förankringen ses som en nyckelfaktor för att få till ett bra trafiksäkerhetsarbete, genom att det är politiken som sätter de ekonomiska ramarna. Även om de flesta uppger att politiken är lyhörd och intresserad av kommunens trafiksäkerhetsarbete, så upplever de flesta kommunerna budgetrelaterade utmaningar och bristande resurser.

Andra utmaningar som återkommer i kommunerna kopplat till väghållarrollen är att förklara för allmänheten *varför* man prioriterar som man gör och att skapa förståelse för var och när åtgärder är motiverade. Kopplat till det uppger tjänstepersonerna att det kan vara svårt att med begränsade resurser göra avvägningar och veta att man gör rätt saker på rätt tid och plats. Flera nämner också att det kan finnas tekniska och geologiska utmaningar för att kunna bygga exempelvis farthinder, men en alltmer framträdande utmaning är konflikten mellan att bygga farthinder och kollektivtrafikens framkomlighet. Som ett svar på det har det i vissa av kommunerna påbörjats ett dialogarbete med den regionala kollektivtrafikmyndigheten

och man har också börjat bygga alternativa farthinder som är mer förenliga med kollektivtrafiken.

Behoven av stöd som nämns är till exempel kunskapsmaterial om singelolyckor, effektsamband, goda exempel och typritningar. Man behöver stöd i att prioritera rätt och ha välgrundade argument gentemot politik och allmänhet. Flera nämner också ett behov av stöd i att kommunicera med politik och allmänhet för att skapa förståelse. Mycket av efterfrågat material finns redan tillgängligt, men detta kan paketeras om och spridas genom exempelvis Trafikverket och SKR.

Även om vissa kommuner har samverkansforum mellan kommuner samt med polis och räddningstjänst, så efterfrågar kommunerna en större samverkan med exempelvis polisen för att till en bättre hastighetskontroll och regelefterlevnad, men även ökad samverkan med andra myndigheter som exempelvis har kontakt med äldre för att väva in trafiksäkerhet i andra delar av kommunens verksamheter.

Kravställare

Drift och underhåll

De intervjuade kommunerna har också stort fokus på drift och underhåll under intervjusamtalen som även det ligger nära den dagliga verksamheten. Det finns ofta en rutin för hur drift och underhåll ska gå till och en prioritering av hur ytor ska skötas. I vissa av kommunerna har man exempelvis vad som ibland kallas för jämställd snöröjning, eller prioriterade stråk för cykel och kollektivtrafik som snöröjs framför bil.

Flera av kommunerna har ett felrapporteringsystem som gör att man får kännedom om tillbud och bristande drift och underhåll som ger underlag för prioritering. Överlag tycks driften ha god kunskap om sin anläggning, var behoven är som störst, och hur prioriteringar bör göras. En utmaning är dock att förutse när drift behöver ske i samband med väder- och årstidsomslag. Flera av kommunerna ser att drift i egen regi är en stor fördel, genom att det skapar en känsla av ansvar hos personalen som bor och arbetar i samma kommun, och skapar en flexibilitet genom att driftens innehåll och omfattning inte är knutet till ett avtal.

Utmaningarna inom drift och underhåll är delvis desamma som inom väghållarrollen, och handlar inte minst om politiska och budgetrelaterade utmaningar. Politiken sätter de ekonomiska ramarna och kan också besluta om nivåer för exempelvis snöröjning, vilket får trafiksäkerhetseffekter inte minst för gående och cyklister. Andra budgetrelaterade utmaningar som nämns är att trafiksäkerhetsåtgärder i form av exempelvis gupp och avsmalningar kan fördyra och försvåra driften. Det finns i kommunerna en underhållsskuld och behov av ständiga prioriteringar, där de ekonomiska ramarna ibland stramas åt i förhållande till driftområdets omfattning. Underhållsskulden på ytor för gång och cykel är särskilt framträdande. En närbesläktad utmaning handlar om fastighetsägaransvaret i kommunerna, som innebär att fastighetsägarna har ansvar för underhåll av sina ytor, vilket uppges skapa en ojämn standard på ytor särskilt för gående. Detta innebär i praktiken att fastighetsägaren har stort ansvar för trafiksäkerheten på ytor som gående primärt vistas på,

vilket ger en indikation om vilken status och prioritet gåendes trafiksäkerhet har i kommunernas budget.

Utifrån den framträdande underhållsskuld som finns i kommunerna ser man ett behov av att synliggöra de samhällsekonomiska effekterna av drift och underhåll, där drift- och underhållsarbete skapar nyttor för framförallt regionerna i form av färre skadade och minskat vårdbehov.

Till följd av att utmaningarna med hänsyn till drift och underhåll främst handlar om ekonomiska resurser har kommunerna svårt att definiera vilket behov av stöd och verktyg som finns, men några exempel lyfts. Däribland ökad kompetens hos upphandlade entreprenörer, kunskap om kvaliteter på olika material, tekniska lösningar och digitaliserade underlag för att få koll på sin anläggning och för att bättre kunna förutse när drift och underhåll behöver ske, och utvärderingar av olika metoder (bl.a. sopsaltning).

Arbetsgivare

Kopplat till rollen som arbetsgivare har i princip samtliga kommuner en resepolicy med riktlinjer för hur man förväntas resa i tjänsten. Dessa har främst fokus på hållbart resande och har endast begränsat fokus på trafiksäkerhet. I några av kommunerna uppges det finnas mer generella skrivningar om att man ska använda cykelhjälm i tjänsten, ha bilbälte och följa trafikregler. Kännedomen om innehållet i kommunens resepolicy tycks emellertid låg, vilket dels beror på att kommunikationen av policyn är svag och att det saknas uppföljning. Det kan alltså förekomma mer omfattande skrivningar om trafiksäkerhet i kommunernas resepolicy men som intervjupersonerna saknar kännedom om.

Utmaningar som nämns handlar bland annat om trafikantbeteende och höga hastigheter bland kommunanställda. Detta tycks dels vara en attitydfråga, dels handla om motstående krav mellan att hålla hastigheter och att hinna med sina arbetsuppgifter, där hemtjänsten nämns som ett exempel. Samtidigt uttrycks det som viktigt att kommunanställda föregår med gott exempel, där flera av kommunerna nämner att det förekommer klagomål från allmänheten när kommunanställda kör vårdslöst. Samtidigt ses det som en utmaning att förmå sina medarbetare att exempelvis använda hjälm, hålla hastigheter och att välja vissa färdmedel över andra. Kommunerna har alltså utöver att utveckla sin resepolicy ett arbete att göra kopplat till attityder, beteenden, förankring och goda förebilder på ledningsnivå. Medarbetarna behöver dels veta om och förstå innehållet i policyn, dels vilja och förstå vikten av att följa de krav som ställs.

Utifrån identifierade utmaningar ser kommunerna ett behov av stöd i vilka krav som bör ställas på kommunens medarbetare i en resepolicy och stöd i att följa upp de krav, riktlinjer och mål som sätts. Samtidigt är det betydelsefullt att den som äger frågan förstår vikten av trafiksäkerhet, där HR sannolikt inte upplever trafiksäkerhet som sin kärnfråga. Det finns även ett behov av tekniklösningar för att exempelvis hastighetsgränser ska hållas, vilket hänger ihop med de krav som ställs i samband med upphandling.

Upphandlare

Kännedom om krav som upphandlare är generellt låg bland intervjupersonerna, och det är inte säkert att upphandlingsansvariga helt delar bilden som intervjupersonerna ger uttryck för. Genomgående uttrycker de intervjuade kommunerna att det kommit längre i att ställa miljökrav i upphandling av fordon, resor och transporter än trafiksäkerhetskrav. Genom att flera av kommunerna ställer höga krav på klimat och miljö så ställs också krav på en nyare fordonsflotta. Detta innebär i praktiken att man får trafiksäkerhet delvis på köpet genom att nyare fordon har mer inbyggda säkerhetssystem än äldre fordon, menar man. Något flera av kommunerna kravställer är dock alkollås i hela eller delar av kommunens fordonsflotta, och vissa av kommunerna ger uttryck för mer ambitiösa krav i form av ISA-system eller ett visst antal stjärnor utifrån Euro NCAP.

Kommunerna vi pratar med ser behov av ökad kunskap om vilka trafiksäkerhetskrav som bör ställas och hur dessa ska vägas mot andra krav, eftersom höga krav kan begränsa urvalet eller fördyra upphandlingen. I många fall blir de uttryckta behoven av stöd emellertid rena spekulationer eftersom kunskap saknas om upphandlingsansvarigas kompetens och hur kravställandet går till. Gemensamt är dock att intervjupersonerna ser behovet av att ställa krav, och några av kommunerna ser ett behov av en nationell standard för vilka krav som kommunerna ska ställa i sina upphandlingar.

Påverkare

Samtliga intervjuade kommuner bedriver någon form av arbete för att påverka sina invånare till att resa mer hållbart. Det är dock en stor variation i omfattningen av detta arbete. Vissa av kommunerna inkluderar trafiksäkerhet delvis i sitt beteendepåverkande arbete, särskilt framträdande är det i samverkan med skolan och i arbetet med säkra skolvägar. Även om flera av kommunerna samverkar med skolan så uppger många att det kan vara svårt att komma in i skolans värld och att skolans roll i trafikutbildning behöver förtydligas, inte minst genom att Skolverket behöver förtydliga skolans uppdrag i detta arbete. Vissa av kommunerna har även mindre kampanjer som kopplar till trafiksäkerhet.

Genomgående upplever kommunerna att det är svårt att påverka beteenden och svårt att veta vad som får effekt. I de flesta kommuner saknas det också både personella och ekonomiska resurser till påverkansarbete, vilket gör att det saknas kontinuitet i arbetet. Det lyfts också som ett problem att det saknas statliga medfinansieringsmöjligheter till påverkansåtgärder. Kommunerna ser behov av en åtgärds katalog för trafiksäkerhetskampanjer och hur det kan integreras i kommunernas övriga beteendepåverkande arbete, men ser också behov av forum för erfarenhetsutbyte och inspiration från hur andra kommuner har arbetat.

Flera av de intervjuade kommunerna ser också behov av samordning och större nationella kampanjer och kommunikationspaket att använda sig av, så att kampanjer genomförs i större skala över kommungränserna. Vissa intervjupersoner refererar till Vägverkets tidigare sektorsansvar inom vilket Vägverket tog fram kampanjer och ett gemensamt budskap som kunde användas i flera kommuner samtidigt.

Även om de flesta kommunerna i någon omfattning arbetar med beteendepåverkande åtgärder, handlar det för vissa av kommunerna om att överhuvudtaget komma igång med och avsätta en öronmärkt budget för sitt påverkansarbete för att få till en systematik.

3.3. Erfarenheter i kommuner som gjort revision

Fallstudier har genomförts i tre kommuner som gjort trafiksäkerhetsrevision: Malmö, Sundsvall och Örebro. Fallstudien har innefattat en genomgång av revisionsrapporter och intervjuer med nyckelpersoner på kommunen som kan berätta om hur kommunens trafiksäkerhetsarbete genom åren utvecklats och hur trafiksäkerhetsrevisionen har, och skulle kunna, bidra till trafiksäkerhetsarbetet. I en av kommunerna har även den konsult som höll i revisionsarbetet intervjuats.

De studerade kommunerna

De tre kommuner som studerades i fallstudien genomförde trafiksäkerhetsrevisionen med konsultstöd under perioden 2007–2009. Samtliga kommuner arbetade aktivt med trafiksäkerhet innan revisionen genomfördes, men i åtminstone två av kommunerna betraktades trafiksäkerhet som ett särintresse som enstaka tjänstepersoner ansvarade för vid tillfället för revisionen. Två av kommunerna fick en ganska låg bedömning i revisionen medan en av kommunerna var nära högsta betyg. Det fanns flera motiv till att genomföra revisionen, bland exemplen som nämndes under fallstudiens intervjuer kan nämnas:

- ▷ En möjlighet att lyfta trafiksäkerhetsfrågan i den egna organisationen, möjlighet att diskutera trafiksäkerhet med olika kunskapsområden i olika delar av organisationen och hitta gemensamma mål för det fortsatta arbetet.
- ▷ Som en del i en process om syftade till att utveckla ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete.
- ▷ Få en objektiv bedömning där styrkor och svagheter i kommunens trafiksäkerhetsarbete identifieras.
- ▷ Få ett verktyg för att följa upp trafiksäkerhetsarbetet över tid.
- ▷ Möjligheten att få extern finansiering som täckte delar av kostnaden för revisionen.

Hur upplevdes trafiksäkerhetsrevisionen?

De tre kommunerna har olika upplevelser av revisionen, hur den genomfördes, vilken arbetsinsats som krävdes från kommunens sida och hur den togs vidare inom organisationen. Två av kommunerna uppfattade arbetsinsatsen som omfattande, både vad gällde att hålla ihop projektet internt och vad gällde att leta reda på all data som efterfrågades till bedömningen. I den återstående kommunen drevs arbetet i stor utsträckning självständigt av konsulten, även insamlandet av data, och kommunens arbetsinsats sträckte sig främst till att delta på workshops eller intervjuer.

Den intervjuade konsulten, som har arbetat med flera trafiksäkerhetsrevisioner, upplever att arbetsinsatsen för den som har varit uppdragsansvarig hos kommunen har varierat, men ofta

har det handlat om en relativt stor arbetsinsats för både konsulten och kommunens representanter. I flera fall har kommunen haft svårt att leverera de uppgifter som behövs till bedömningen, i enstaka fall har kommunen till och med saknat möjlighet att ta fram en del av uppgifterna. Det har också varit svårt att få fullständiga svar på alla enkätfrågor som skickas ut, främst när det gäller de enkäter som ska besvaras av medarbetare som arbetar i andra delar av organisationen än kommunens uppdragsledare. För konsultens del innebär trafiksäkerhetsrevisionen en stor arbetsinsats, framförallt är själva bedömningen av kommunernas trafiksäkerhetstillstånd och trafiksäkerhetskultur ett omfattande arbete.

Samtliga kommuner nämner revisionens breda ansats som något positivt, dvs. att den även omfattar trafiksäkerhetsfrågor som planerare på de tekniska förvaltningarna inte möter i sitt dagliga arbete och att förvaltningar som normalt inte arbetar så mycket med trafiksäkerhet bjöds in till arbetet. I åtminstone en av kommunerna var det samtidigt svårt att väcka fullt engagemang för arbetet utanför den egna förvaltningen, både under och efter revisionen. Samma kommun hade önskat en större beställargrupp där alla påverkansområden finns representerade och att arbetet hade förankrats bättre högre upp i organisationen.

Fallstudiekommunerna anser att frågorna som behandlas i revisionen var relevanta och att revisionen gav förutsättningar för att lyfta trafiksäkerhetsfrågan internt. Hur arbetet togs vidare skiljer sig åt väsentligt mellan de tre kommunerna. En av kommunerna arbetade in merparten av de åtgärdsförslag som lämnades vid revisionen i en trafiksäkerhetsstrategi och idag är en stor del av dessa åtgärder genomförda. Samma kommun anser att trafiksäkerhetsarbetet idag är betydligt mer systematiskt än vad det var vid tillfället för revisionens genomförande. I den kommunen som fick höga betyg i revisionen blev rapporten ett slags kvitto på att organisationen jobbade på rätt sätt och endast enstaka åtgärdsförslag levde vidare i det fortsatta arbetet. I den sista kommunen fick revisionen en mycket begränsad spridning, den presenterades för politiken och det fanns en ambition om att göra en uppföljning några år senare men det skedde aldrig. Idag är det ingen av de tre kommunerna som arbetar utifrån revisionsrapporten och i en av kommunerna finns rapporten inte ens sparad i kommunens arkiv.

Påverkade revisionen trafiksäkerhetsarbetet?

Samtliga fallstudiekommuner uppger att trafiksäkerhetsarbetet har utvecklats avsevärt sedan revisionen genomfördes, idag är trafiksäkerhetsfrågan i mycket stor utsträckning integrerad i all trafikplanering. Det är samtidigt ingen som menar att detta är en direkt följd av revisionen. Två kommuner pekar på att det främst är fokuset på hållbara transporter inom kommunens trafikplanering som har bidragit till att lyfta och förbättra trafiksäkerhetsarbetet.

Representanterna upplevde däremot att trafiksäkerhetsfrågan tillfälligt fick en större tyngd till följd av revisionen. I en av kommunerna förändrades trafiksäkerhetsarbetet strax efter revisionens genomförande, men detta berodde snarare på att en ny trafiksäkerhetsstrategi togs fram vid ungefär samma tidpunkt i en process som var lika bred men betydligt mer omfattande än revisionen.

Resultatet från revisionen verkar i stor utsträckning ha stannat på den egna förvaltningen. I en av kommunerna gjordes ett försök att även genomföra åtgärder utanför den egna förvaltningen, i frågor som ligger på upphandlingsenheternas ansvarsområde, men det visade sig vara svårt att få gehör för åtgärdsförslagen och i slutändan ströks nästan alla de trafiksäkerhetsrelaterade krav som hade lyfts som en följd av revisionen. Flera av kommunerna tog till sig åtgärdsförslagen om ökad och förbättrad kommunikation och samarbete med externa organisationer, exempelvis Polisen och skolan, men upplever att detta arbete har blivit svårare med tiden.

Sammanfattningsvis verkar de tre fallstudiekommunerna dela bilden av att trafiksäkerhetsrevisionen bidrog till ett tillfälligt ökat intresse för trafiksäkerhet men att det var andra faktorer, främst ett ökat fokus på hållbara transporter, som drev arbetet vidare.

Vad är trafiksäkerhetsrevisionens styrkor och svagheter?

Alla tre fallstudiekommunerna nämner två tydliga styrkor med revisionen: att revisionen omfattar hela kommunens trafiksäkerhetsarbete och att bedömningen görs objektivt av en oberoende part. I en av kommunerna fanns på tjänstepersonsnivå vid tiden för revisionen ett visst missnöje med hur trafiksäkerhetsfrågan hanterades högre upp i organisationen. Bland tjänstepersonerna upplevdes det som positivt att en extern granskare drog liknande slutsatser och att dessa presenterades för beslutsfattarna.

Stjärnbedömningen och möjligheten att jämföra sig med andra kommuner nämns som både en möjlighet och en risk. Två av kommunerna uppger att revisionen på ett tydligt sätt synliggjorde kommunens styrkor och svagheter inom trafiksäkerhetsområdet vilket gav förutsättningar att fokusera på rätt utvecklingsområden. Som tidigare nämnts visade det sig dock svårt att påverka de delar av trafiksäkerhetsarbetet som inte rör den egna delen av organisationen. Att få åtgärdsförslag inom de områden där svagheterna i arbetet finns upplevdes som mycket positivt och en av fallstudiekommunerna uppger i efterhand att åtgärdsförslagen som rörde det egna kunskapsområdet både var bra och genomförbara.

Revisionens bredd beskrivs även som en potentiell svaghet och det var svårt att få in efterfrågade data inom alla påverkansområden. Det var i flera fall svårt att väcka engagemang utanför den egna förvaltningen och att implementera åtgärdsförslagen bedömdes i hög utsträckning vara ett alltför omfattande arbete. En av fallstudiekommunerna uppgav att det inte finns någon enskild person på en lite större kommun som kan påverka alla områdena. Kommunen menar att det skulle krävas en stor arbetsgrupp med olika funktioner för att hantera frågorna och det skulle krävas en mycket stor samordningsinsats.

Att kunna se hur ens eget arbete står sig i jämförelse med andra kommuner, samt att kunna se vilka kommuner som har ett välutvecklat trafiksäkerhetsarbete, beskrivs som potentiellt användbart men också riskabelt. Det kan vara en hjälp i att hitta inspiration hos andra kommuner och hitta samarbeten med kommuner som är duktiga på trafiksäkerhet och hos kommuner som befinner sig i en liknande sits som den egna kommunen. En jämförelse mellan kommunerna kräver att bedömningen är fullständigt objektiv, vilket varken kommunerna eller den intervjuade konsulten ansåg vara möjligt.

En av fallstudiekommunerna nämner möjligheten att följa upp revisionen och se hur arbetet utvecklas som en potentiell styrka. Ur denna aspekt kan revisionens omfattning ses som en svaghet genom att en regelbunden uppföljning bedöms av kommunerna inte vara rimlig att genomföra sett till den stora samordnings- och arbetsinsats som krävs från kommunens sida.

Hur kan trafiksäkerhetsrevisionen utvecklas?

Ingen av representanterna från fallstudiekommunerna ser något behov av att göra en ny trafiksäkerhetsrevision i dess nuvarande utförare men de kan tänka sig att omvärdera detta om revisionen utvecklas. Fallstudiekommunerna har kommit olika långt i sitt trafiksäkerhetsarbete och önskemålen om vad revisionen ska innehålla skiljer sig därför åt.

Två av fallstudiekommunerna önskar mer handfasta råd inom olika områden, exempelvis kan nämnas olycksförebyggande arbete, att använda Strada för både utvärdering och som verktyg i det olycksförebyggande arbetet, frågor kopplat till trafiktrygghet och beteendepåverkande åtgärder.

Alla fallstudiekommunerna önskar att de delar som berör olycksstatistik i revisionen breddas och även tar hänsyn till trafikutvecklingen för olika färdssätt, samt att folkhälsoperspektivet även finns med i utvärderingen av trafiksäkerhetsarbetet. Flera kommuner har noterat att antalet cykelolyckor ökar, vilket är negativt men även en följd av att cyklandet har ökat. I detta fall behöver inte en negativ olycksutveckling innebära att trafiksäkerheten i kommunen har försämrats, däremot har de mest utsatta trafikantgrupperna ökat med negativ olycksutveckling som följd. Att tydliggöra denna typ av orsakssamband anses viktigt, i synnerhet om arbetet ska förankras hos de som inte har detaljkunskap om trafiksäkerhet eller trafikplanering.

Fallstudiekommunerna önskar även att ett samhällsekonomiskt perspektiv vägs in i utvärderingen av trafiksäkerhetsarbetet. Två av kommunerna nämner att trafiksäkerhetsbudgeten ofta inte räcker till, varken till önskade driftåtgärder eller investeringsåtgärder. Hos kommunen finns det en risk att beslutsfattarna endast ser utgiftssidan på trafiksäkerhetsåtgärderna i och med att den ekonomiska nyttan av ett minskat olycksantal i första hand syns hos regionen (till följd av minskade sjukvårdskostnader).

En av fallstudiekommunerna har kommit långt i trafiksäkerhetsarbetet och ser ett behov av att bredda perspektivet ytterligare. De intervjuade tjänstepersonerna uttrycker önskemål om en revision som inte bara innehåller strikt trafiksäkerhet med fokus på olycksfall och olycksprevention. Kommunen arbetar idag brett med trygghetsfrågor, där trafiksäkerhet kan sägas vara en del av trygghetsfrågan, och anser att trygghetsperspektivet borde vävas in i trafiksäkerhetsrevisionen.

När det gäller den nya trafiksäkerhetsrevisionens upplägg tror inte någon av kommunerna att det går att hitta en modell som passar alla Sveriges kommuner. Förutsättningarna ser så olika ut i olika kommuner, gällande exempelvis var de står i trafiksäkerhetsarbetet, hur organisationen ser ut, kommunens storlek, attityder till trafik och geografiskt läge. En möjlighet som diskuterades under intervjuerna var att ta fram en modell där en enkel

självskattning kan göras regelbundet och där det finns möjlighet att själv välja olika områden inom vilka revisionen kan fördjupas. Ett annat alternativ som diskuterades var att använda samma självskattning och att sedan ta fram moduler för revisionen som är baserade på kommunens och organisationens storlek och var kommunen idag står i sitt trafiksäkerhetsarbete.

3.4. Sammanfattande analys av förstudien och fallstudierna

De 43 kommunerna som gjort trafiksäkerhetsrevision

Av Sverige 290 kommuner har 43 kommuner gjort trafiksäkerhetsrevision. Majoriteten av revisionerna genomfördes under de första åren efter att revisionsmetoden hade lanserats. En viktig drivkraft var det pådrivande stöd och ekonomiska incitament som gavs genom Vägverkets sektorsansvar. Efter 2010 har endast sex revisioner genomförts vilket kan jämföras med 22 revisioner under enbart 2007.

Trafiksäkerhetsrevision har genomförts i kommuner av olika storlek och förutsättningar. Större kommuner utifrån invånarantal är överrepresenterade bland revisionskommunerna, medan landsbygdskommuner är underrepresenterade. De flesta revisionskommuner återfinns i den sydliga halvan av landet. Nästan två tredjedelar av revisionerna har gjorts i kommuner som ligger inom nuvarande Trafikverket Region Syd (dåvarande Vägverket Region Sydöst ser ut att ha varit aktiva när det gäller trafiksäkerhetsrevisioner).

Vidare kan konstateras att kommuner med en hög andel gång- och cykelresor har i större utsträckning genomfört trafiksäkerhetsrevision än kommuner där biltrafiken är mer dominerande. De 43 revisionskommunerna bedriver också i större utsträckning ett systematiskt arbete för säker gång och cykeltrafik enligt Trafikverkets enkätmätning än de kommuner som inte gjort revision. Det går utifrån statistikgenomgången inte att säga om trafiksäkerhetsrevisionen bidragit till denna systematik, eller om det mer speglar vilka kommuner som väljer att göra en revision.

Fallstudiekommunernas erfarenheter

De tre fallstudiekommunerna (kommuner som har gjort trafiksäkerhetsrevision) är av olika storlek, har olika karaktär, ligger i olika delar av landet, och har kommit olika långt i sitt trafiksäkerhetsarbete. Trots detta finns de många likheter i upplevelsen av den genomförda trafiksäkerhetsrevisionen och i idéerna om hur revisionen kan utvecklas framöver.

Utifrån intervjusamtalen med nyckelpersoner i fallstudiekommunerna dras slutsatsen att dessa kommuner anser att revisionsverktyget ger användbara resultat. Trafiksäkerhetsrevisionen bidrar till att höja insikten om vilka förutsättningar som finns att påverka trafiksäkerheten i kommunen. Revisionen bidrar till att lyfta trafiksäkerheten i hela organisationen och den ger en bra bild av vilka styrkor och svagheter som finns i kommunen.

Samtidigt är fallstudiekommunerna överens om att revisionsmetoden är för omfattande för att det ska vara möjligt att göra regelbundna uppföljningar. Den kräver en stor arbetsinsats

från både kommunala tjänstepersoner och den externa revisorn. Det finns begränsade möjligheter för de som varit kommunens uppdragsledare (i regel trafikplanerare med utpekat trafiksäkerhetsansvar) att driva vidare förbättringsarbetet när revisionen är färdig. Det krävs ett brett engagemang och bred förankring i den egna organisationen för att revisionens rekommendationer i alla påverkansområden ska leda till konkret förändring i kommunens fortsatta arbete.

Från intervjuerna med fallstudiekommunerna kan slutsatsen dras att de önskar en enklare revisionsmetod som i större utsträckning bygger på självskattning som ett första steg och att en djupare analys av kommunens trafiksäkerhetsarbete, konkreta åtgärdsförslag och stöd inom de olika påverkansområdena behöver anpassas efter kommunens förutsättningar, både vad gäller kommunens karaktär och storlek och vad gäller statusen på kommunens trafiksäkerhetsarbete.

Vilka utmaningar och behov av stöd finns generellt?

I intervjuerna med de 10 kommunerna som inte genomfört trafiksäkerhetsrevision framkom en hel del gemensamma utmaningar och behov av stöd i trafiksäkerhetsarbetet. De intervjuade kommunerna hade generellt lättast att prata om väghållarrollen. Kommunal trafik- och samhällsplanering upplevs ligga nära den dagliga verksamheten för intervjupersonerna. Det uttrycks ett behov av stöd för prioritering av åtgärder och avvägning av mellan intressen. Många intervjupersoner pratar om utmaningar kopplat till analys av data ur Strada, till exempel att olycksunderlaget är för litet för att uttala sig om problemlatser.

Drift och underhåll är också ett område som de intervjuade kommunerna fokuserade på. Gemensamt för de intervjuade kommunerna är att det är svårt att få tillräckligt med resurser för drift- och underhållsarbetet. Många pratar om att politiken behöver övertygas och för det krävs underlag, t.ex. i form av samhällsekonomiska nyttor.

Vissa områden är betydligt svårare för kommunerna att arbeta med genom att det ligger utan för den egna förvaltningen. Det rör till exempel krav vid inköp och upphandling av fordon, resor och transporter, men också trafiksäkerhetsfrågor som rör kommunen som arbetsgivare. Samtidigt är detta områden som de intervjuade kommuner verkar tycka är relevanta för trafiksäkerhetsarbete och de efterfrågar stöd för kravställandet.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns behov av stöd i kommunernas trafiksäkerhetsarbete. Det är också, enligt de intervjuade kommunerna, viktigt med aktörer som exempelvis SKR och Trafikverket som driver på så att trafiksäkerhetsfrågan kommer upp på agendan i kommunerna.

Implikationer för en omarbetad trafiksäkerhetsrevision

Baserat på förstudien och fallstudierna har några grundläggande ”krav” ställts upp på en omarbetad trafiksäkerhetsrevision. Dessa ”krav” blir utgångspunkt för fortsatt arbete med revisionen. För fortsatt arbete blir också relevant att fundera på benämningen av den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen.

En omarbetad trafiksäkerhetsrevision ska ge stöd för alla påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet – som väghållare, påverkare, kravställare och upphandlare. Detta är tydligt från såväl förstudien och fallstudierna som i den dialog som hållits med projektets arbetsgrupp. Däremot bör trafiksäkerhetsrevisionen vara upplagd så att kommunen själv kan välja att arbeta med de områden som är relevanta utifrån kommunens behov och förutsättningar. Det ska alltså finnas en flexibilitet. Till exempel kan revisionen utgå från en grundläggande *självbedömning* av trafiksäkerhetsarbetet och sedan också peka ut möjliga *fördjupningsdelar*. Samtidigt är det viktigt att kommunen får vägledning i valet av områden att arbeta med utifrån vad som är ”grundläggande” och vad som är mer ”avancerat” så att flexibiliteten inte blir rörig.

Exempel på områden som revisionen kan ge stöd för:

- ▷ Nulägesbeskrivning och uppföljning (mäta).
- ▷ Organisation och ansvar för trafiksäkerhetsfrågan.
- ▷ Arbetet med drift och underhåll (ofta en fråga om resurser).
- ▷ Det systematiska arbetet med trafiksäkerhetsåtgärder (stöd för prioritering av åtgärder).
- ▷ Inköp och upphandling av fordon, resor och transporter.
- ▷ Resor i tjänsten (krav som arbetsgivare).
- ▷ Trafiksäkerhet i påverkansåtgärder.

Trafiksäkerhetsrevisionen ska kunna genomföras på egen hand av kommunen och/eller med stöd av konsult om så önskas. Genomförande av trafiksäkerhetsrevisionen ska inte kräva insamling av en stor mängd data och uppgifter. Samtidigt är det viktigt att revisionen ger stöd i vad som bör mätas och följas upp i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete vad gäller trafiksäkerhetstillstånden i kommunen. Denna datainsamling görs dock inte nödvändigtvis under själva revisionsprocessen.

Revisionen ska fungera för både mindre och större kommuner och ska erbjuda stöd utifrån olika förutsättningar i kommunerna. Det finns exempel på andra revisionsmetoder (till exempel ByPad, MaxQ, Mediate och Isemoa, se avsnitt 2.6) som utgår från en *utvecklingstrappa*. Stöd bör då finnas för både nybörjare och den mer avancerade användaren som tar nästa steg i utvecklingstrappan.

Många ser ett stort värde i revisionens ambition att ”samla tjänstepersoner och politiker runt bordet”. Den omarbetade revisionen bör ge stöd för en *dialogbaserad revisionsprocess* som kan genomföras på egen hand eller med hjälp av konsult. Det är viktigt för att bygga kunskap och engagemang bland tjänstepersoner, men också för att få med sig politiken.

Det finns generellt ett behov av stöd i kommunerna. En omarbetad trafiksäkerhetsrevision kan utformas för att möta detta behov. En stor del av det stöd som efterfrågas i de intervjuade kommunerna finns dock redan, men inte samlat. Trafiksäkerhetsrevisionen kan då utgöra länken mellan det behov av stöd som identifieras i kommunen och det stöd som redan finns. Därutöver är det viktigt med aktörer (till exempel SKR och Trafikverket) som driver på så att trafiksäkerhetsfrågan kommer upp på agendan i kommunerna och så att stöd förvaltas på ett bra sätt och används.

4. Förslag på ny trafiksäkerhetsrevision

Syftet med detta projekt har varit att ta fram en omarbetad trafiksäkerhetsrevision med utgångspunkt i den genomförda förstudien och fallstudierna i kommuner. Nedan presenteras förslaget på övergripande upplägg för den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen och det revisionsmaterial som tagits fram. Även benämningen av den nya trafiksäkerhetsrevisionen diskuteras liksom projektgruppens medskick för lansering och förvaltning av revisionen.

4.1. Benämningen av den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen

Även benämningen av den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen har diskuterats i projektet. Utgångspunkten har varit att benämningen ska spegla syftet med revisionen, det vill säga att bidra till ett systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik. Synpunkter har framkommit under arbetets gång om att benämningen *revision* inte är så inspirerande. Revisionen ska också vara *framåtsyftande* och bör kopplas till begrepp som *systematik*, *ledarskap* och *hållbarhet*. Samtidigt har också en önskan funnits om att benämningen inte ska vara en förkortning eller något som på annat sätt blir obegripligt för den oiniterade.

De konkreta förslag som lyfts under arbetets gång har varit att ordet *trafiksäkerhet* har kombinerats med olika ändelser, till exempel:

- ▷ Trafiksäkerhetsverktyget
- ▷ Trafiksäkerhetskollen
- ▷ Trafiksäkerhetsgranskning
- ▷ Trafiksäkerhetslyftet
- ▷ Trafiksäkerhetstrappan

Olika varianter på kombinationer med SKR har också diskuterats, till exempel **SKR Road Safety Index**, som en anspelning på FIA Road Safety Index⁵ som lanserades i november. Det innebär också att en benämning som exempelvis **SKR Trafiksäkerhetsavtryck** är möjlig på svenska, om man bortser det faktum att verktyget i så fall felaktigt riskerar att enbart förknippas med Skyltfonden-projektet om trafiksäkerhetsavtryck (se avsnitt 2.2).

Trivectors projektgrupp har också presenterat arbetat med ny trafiksäkerhetsrevision på en intern informationsträff för företagets trafik konsulter. Då framkom flera av de förslag som återgetts ovan, men flera konsulter framförde även att nuvarande benämning faktiskt också är bra och ”säger vad det är”. Några menade att benämningen **trafiksäkerhetsrevisionen** redan är så pass väl etablerad att det därför inte finns anledning att byta benämning.

Av de förslag som presenterats ovan bestämde SKR sig för att använda benämningen **Trafiksäkerhetslyftet** för den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen med undertiteln ”stöd

⁵ <https://www.fia.com/news/fia-launches-road-safety-index-improve-organisations-safety-footprint>

för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner”. Benämning har arbetats in i denna underlagsrapport och i revisionsmaterialet (som nu benämns stödmaterial).

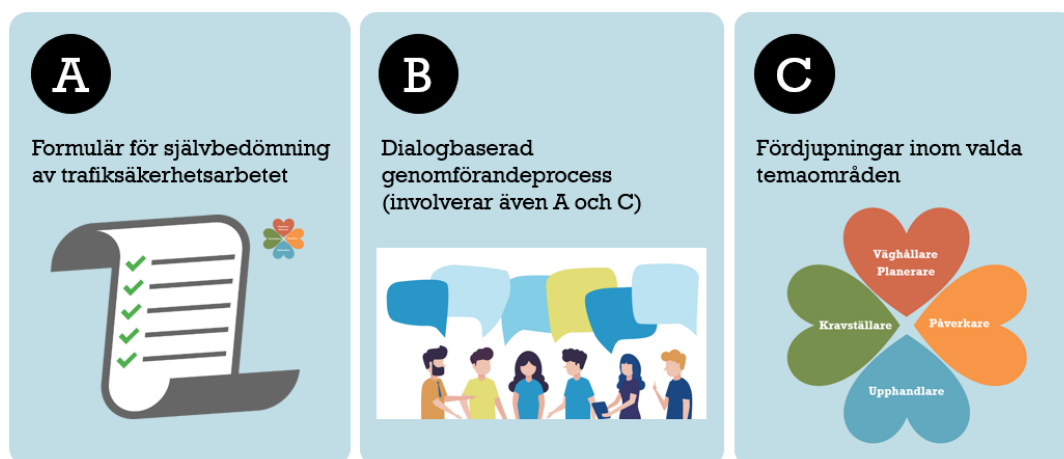
4.2. Övergripande upplägg för Trafiksäkerhetslyftet

Tre delar i Trafiksäkerhetslyftet

Den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen (framöver kallad Trafiksäkerhetslyftet) består av tre huvudsakliga delar, se Figur 4-1. Den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet (B) innefattar både kommunens självbedömning av sitt nuvarande trafiksäkerhetsarbete (A) och sammanlagt åtta tematiska fördjupningar (C). Dessa delar kan också användas var för sig. Det är alltså möjligt att endast använda formuläret för självbedömning – eller endast en eller flera av temafördjupningarna.

Trafiksäkerhetslyftet är tänkt att vara en verktygslåda med flera olika valmöjligheter. Kommunen kan själv välja hur omfattande genomförandet ska vara, till exempel utifrån vilka temaområden som man väljer att arbeta med och i vilken omfattning man vill involvera tjänstepersoner från olika förvaltningar/enheter och politiker. Man behöver alltså inte göra allt – det viktiga är att komma igång med något och att komma vidare.

Rekommendationen är att använda formuläret för självbedömning som utgångspunkt för att se var kommunen står idag och utifrån det välja relevanta temaområden för fortsatt arbete. Erfarenheten från de trafiksäkerhetsrevisioner som genomförts tidigare är att det är mycket värdefullt med ett genomförande i dialog med berörda tjänstepersoner och beslutsfattare. Detta syfte fyller den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet, se kommande två avsnitt för mer information.



Figur 4-1 Tre delar i den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen – Trafiksäkerhetslyftet.

Syftet med Trafiksäkerhetslyftet

Trafiksäkerhetslyftet är ett verktyg för översyn och vidareutveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. Syftet är utgöra stöd för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner och för en trafiksäkerhetsutveckling på lokal nivå i riktning mot Nollvisionen.

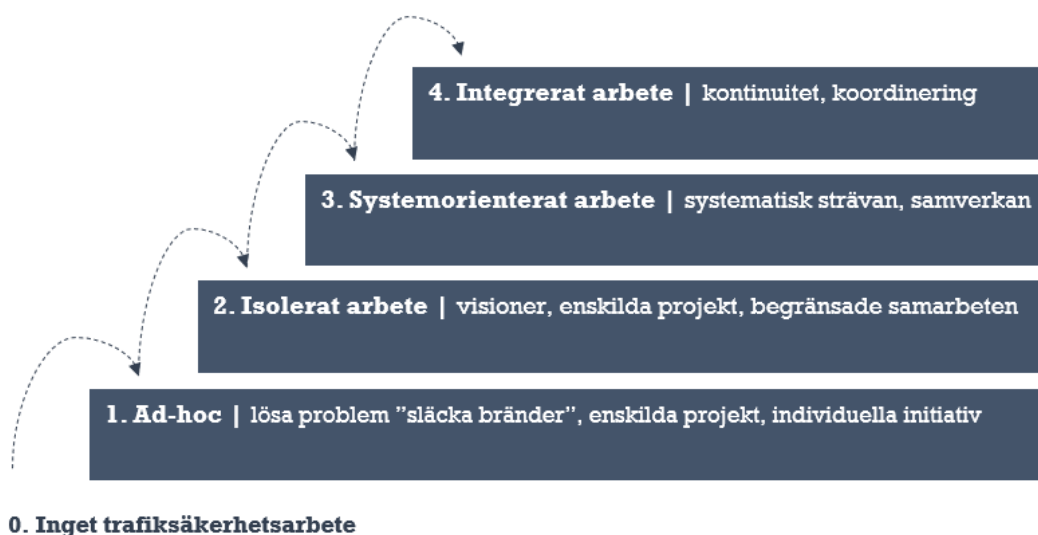
Ambitionen är också att utgå från trafiksäkerhet som en del i hållbarheten i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen.

Trafiksäkerhetslyftet ger stöd för kommunens alla påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet: *väghållare och planerare, kravställare, upphandlare* samt *påverkare*, och ska vara användbar för både större och mindre kommuner, och som kommit olika långt i sitt trafiksäkerhetsarbete. Den omarbetade revisionen kräver ingen större insamling av data och andra uppgifter, utan ger snarare stöd för vad som bör samlas in i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och på vilket sätt, och utgör en länk mellan de behov av stöd som finns i kommunen och det stöd (handböcker, verktyg etc.) som redan finns.

Stöd för att komma igång och komma vidare

Kommunerna har kommit olika långt i sitt trafiksäkerhetsarbete. Kommunerna har också olika förutsättningar att driva trafiksäkerhetsarbetet framåt, till exempel utifrån politisk vilja, ambitioner, tillgängliga resurser, kunskapsnivå, och så vidare. Oavsett var kommunen står i dagsläget ska Trafiksäkerhetslyftet ge stöd för både de kommuner som vill komma igång med sitt trafiksäkerhetsarbete – och de som vill komma vidare i sitt trafiksäkerhetsarbete. Revisionen ska således ge stöd på både grundläggande och mer avancerad nivå.

Att kommuner befinner sig i olika stadier när det gäller sin ”trafiksäkerhetsmognad” kan illustreras av en utvecklingstrappa, se Figur 4-2. Den omarbetade revisionen pekar ut vilket stadie kommunen befinner sig. Ambitionen är att kommunen sedan kan, utifrån de förbättringar man genomför i sitt trafiksäkerhetsarbete, följa sig väg ”uppåt” i trappan.



Figur 4-2. Utvecklingstrappan illustrerar att kommuner har olika ”mognadsgrad” i sitt trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetslyftet ger stöd för att röra sig uppåt i trappan – från att arbeta ad hoc eller isolerat med trafiksäkerhet till att arbeta mer systemorienterat och integrerat.

Trafiksäkerhetslyftets ambition är att kommunen ska ”jämföra sig med sig själv” och få stöd i att utvecklas. Revisionen syftar inte till att jämföra kommunerna med varandra. Däremot är det givetvis alltid bra att dela med sig av sina erfarenheter och att hämta inspiration från andra kommuner för att utveckla sitt eget arbete.

4.3. Stödmaterial som behövs för upplägget

Formulär för självbedömning av trafiksäkerhetsarbetet

Stödmaterialiet består bland annat av ett **formulär för självbedömning** av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen (Excel-fil). Det är ett frågeformulär som kan användas för sig självt eller som en del i en dialogbaserad genomförandeprocess för Trafiksäkerhetslyftet. I formuläret finns frågor som rör kommunens olika påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet utifrån följande teman:

- ▷ Tema 1. Organisation, styrning och samverkan
- ▷ Tema 2. Trafiksäkerhet i fysisk planering
- ▷ Tema 3. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering
- ▷ Tema 4. Drift och underhåll
- ▷ Tema 5. Trafiksäkerhet i byggskede
- ▷ Tema 6. Resor i tjänsten och egna transporter
- ▷ Tema 7. Trafiksäkerhet i inköp och upphandling
- ▷ Tema 8. Påverkansåtgärder

Svaren på frågorna sammanställs i ett resultatblad som visar kommunens styrkor och svagheter sammantaget och för respektive temaområde. Resultatbladet visar även var i utvecklingstrappan som kommunen befinner sig.

Handledning för en dialogbaserad genomförandeprocess

I stödmaterialiet finns även en **handledning** (pdf-fil) för den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet (B). De moment som ingår i processen framgår av Tabell 4-1. Tre av momenten ska ses som grundläggande och ett minimum att genomföra: etablera en arbetsgrupp (1), kartlägga nuläget (2) och ta fram en handlingsplan för fortsatt arbete (5).

Den dialogbaserade processen syftar till att skapa en gemensam bild av styrkor och svagheter i kommunens trafiksäkerhetsarbete, vilket utgör grunden för vad kommunen kan arbeta vidare med. Arbetet drivs av en mindre arbetsgrupp där arbetet inleds med att göra en kartläggning av nuläget. Utifrån identifierade styrkor och svagheter kan kommunen välja att arbeta vidare med olika tematiska fördjupningar (för åtta temaområden enligt ovan). Det är också möjligt att genomföra kunskapshöjande och förankrande moment med tjänstepersoner och/eller beslutsfattare. Den dialogbaserade processen resulterar i en handlingsplan med prioriterade förbättringsaktiviteter för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommunen.

Tabell 4-1 Moment i den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet.

Moment *) Grundläggande moment	Huvudsakligt syfte	Material
1. Etablera en arbetsgrupp *	Samla en mindre grupp tjänstepersoner som genomför den dialogbaserade processen tillsammans.	Denna handledning
2. Kartläggning av nuläge *	Skapa en bild av styrkor och svagheter i nuvarande trafiksäkerhetsarbete.	Denna handledning Formulär för självbedömning
3. Tematiska fördjupningar	Arbeta vidare med valda temaområden (ett eller flera). Möjlighet att involvera ytterligare tjänstepersoner i arbetet.	Denna handledning Temablad 1–8
4. Kunskapshöjande och förankrande moment	Öka kunskapen om trafiksäkerhet och förankra trafiksäkerhetsarbetet med beslutsfattare (politiker och förvaltningsledningar) och tjänstepersoner.	Denna handledning
5. Handlungsplan *	Peka ut prioriterade förbättringsaktiviteter utifrån kartläggningen av nuläget.	Denna handledning
6. Uppföljning av revisionen	Återkomma till revisionen regelbundet. Följa upp vilka av aktiviteterna i handlingsplanen som avverkats. Uppdatera kartläggningen av nuläget och se hur resultatet utvecklats.	Denna handledning
7. Dokumentation	Dokumentera genomförandet och resultatet från revisionen.	Denna handledning

Temablad för fördjupningar inom valda temaområden

Med utgångspunkt i kartläggningen av nuläget kan arbetsgruppen välja att fördjupa sig ytterligare i de åtta temaområdena (alla områden eller ett urval). Då finns också möjlighet att involvera ytterligare tjänstepersoner från berörda förvaltningar/enheter. För valda temaområden genomförs fördjupande kartläggningar och temamöten med tjänstepersoner från berörda förvaltningar/enheter. Stöd finns i **temabladen** (pdf-fil) för respektive temaområde som ger vägledning i vilka frågor som bör diskuteras under ett sådant möte. Flera av temabladen hänvisar också vidare till andra stöd för kommuners trafiksäkerhetsarbete.

4.4. Medskick för lansering och förvaltning

Trafiksäkerhetsrevisionen är omarbetad för att svara mot de behov och förutsättningar som finns i kommunerna när det gäller trafiksäkerhet. Avstämningar har gjorts med arbetsgruppen bestående av kommuner, SKR och Trafikverket för att få en så ändamålsenligt och användbar revision som möjligt.

För att uppmuntra kommuner att använda det omarbetade stödet, Trafiksäkerhetslyftet, krävs en genomtänkt lansering. För det första är tillgängliggörande av stödmaterialet på **SKRs**

webbplats viktigt och att SKR informerar om Trafiksäkerhetslyftet via sina egna kanaler och på konferenser i branschen. SKR bör även uppmuntra **Trafikverket** att informera om Trafiksäkerhetslyftet i sina kanaler riktade till kommuner.

SKR planerar också en **lansering** av Trafiksäkerhetslyftet och Trivector har gett förslag på ett upplägg bestående av ett (eller flera) *webbseminarier* som riktar sig brett till kommuner där Trafiksäkerhetslyftet presenteras. Detta bör följas av *uppföljande workshops* som innebär hjälp för kommunerna att komma igång och komma vidare i trafiksäkerhetsarbetet. Även behovet av *tematiska seminarier* har lyfts där experter kan bjuda in för att ge stöd för aktuella/önskade teman, till exempel ta ut och använda data från Strada, beräkna samhällsekonomiska kostnader, mäta och följa upp tillståndindikatorer för kommuner samt ställa krav och följa upp vid inköp och upphandling.

För fortsatt förvaltning av Trafiksäkerhetslyftet rekommenderas SKR att regelbundet (förslagsvis årligen) **se över stödmaterialet** så att detta hålls aktuellt. Genom att stödmaterialet är digitalt är det enkelt att regelbundet göra mindre uppdateringar, till exempel av webblänkar i temabladen. Så snart det också kommer nya stöd, till exempel handböcker, riktade till kommuner bör dessa också arbetas in i temabladen meddetsamma så att Trafiksäkerhetslyftet kan vara länken mellan behoven av stöd i kommunerna och de stöd som finns.

Större översyn av stödmaterialet krävs också med viss regelbundenhet. Eftersom den omarbetade trafiksäkerhetsrevisionen (Trafiksäkerhetslyftet) innebär så pass stora förändringar mot det tidigare materialet rekommenderas SKR att **se över det nya stödmaterialet inom ett år efter lanseringen** utifrån erfarenheterna från de kommuner som prövat materialet. Det blir således viktigt för SKR att hålla kontakt med de kommuner som använder materialet. Förslagsvis skapas en funktion på SKRs webbsida för Trafiksäkerhetslyftet där kommuner kan **anmäla intresse** för att utbyta erfarenheter.

Referenser

- Andersson, E. (2018). Förebyggande trafiksäkerhetsarbete i kommuner: En fallstudie. Examensarbete. Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds universitet (LTH).
- Andersson, M. (2004). Kommunerna och Nollvisionen: Trafiksäkerhetspolitik i Sveriges 10 största kommuner. Cajoma Consulting.
- Hjälmdahl, M., Willstrand, T., Andersson, S., Nilsson, A., Archer, C., Abu Izam, M., Aylward, A., Lundgren, M. & Levin, M. (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.
- Holmberg, R. & Gustavsson, J. (2019) Kommunernas trafiksäkerhetsarbete för oskyddade trafikanter. Karlstads universitet, Centrum för forskning om samhällsrisker, CSR.
- Hassner, K. & Andersson, T. (2019). Nollvisionen i nya bostadsområden. WSP. Rapport för Skyltfonden (TRV 2017/23680).
- Jönsson, H., Jankelius, A. & Wisenborn, P. (2017). Långsiktigt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete i mindre kommuner. Tyréns.
- Kaijser, B., Gibrand, M. & Nilsson, A. (2013). Uppgradering av Kommunal Trafiksäkerhetsrevision – integrering av nationella etappmål och ISO 39001. Trivector Rapport 2013:5. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Kristianssen, A-C. (2022). En kartläggning av svenska kommuners trafiksäkerhetsarbete: Vision, organisation och hållbarhet. Örebro universitet.
- Lindberg, J., Söderström, L., Nilsson, A. & Linderholm, L. (2004). Analys och revision av kommuners trafiksäkerhetsarbete: Huvudrapport. Trivector Rapport 2004:2. Stockholm, Sverige: Trivector Traffic AB.
- Mattsson, K. (2013). ISO 39001: Hur kan den tillämpas av kommunal väghållare: Trafikkontoret Göteborgs stad – ett pilotfall. Sweco.
- Regeringskansliet (1999). 11 punkter för ökad trafiksäkerhet. Promemoria från Näringsdepartementet, 1999-04-09.
- Roos, A. & Nyberg, J. (2005). Kommunpolitikens syn på trafiksäkerhet: En intervjustudie. VTI rapport 527.
- SKL (2007). Framgångsfaktorer för kommunalt trafiksäkerhetsarbete.
- SKL (2015). Kommunala trafiksäkerhetsprogram: Tips och råd från kommuner som visar vägen.
- Tormans, H., Janssens, D., Brijs, T. & Wets, G. (2009). Context and development of an instrument for quality assessment and guidance for local road safety policymaking in Flanders, Belgium. Transportation Research Institute (IMOB), Hasselt University.

Trafikverket (2022). Trafiksäkra staden: Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram.

Trafikverket (2020) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2021: Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. Trafikverket Publikation 2022:093.

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

Transportstyrelsen (2018). Strada bortfallshandbok 2018. Information om täckning och bortfall i rapportering till Transportstyrelsens vägolycksdatabas.

Vägtrafikinspektionen (2008). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – erfarenheter från sju kommuner.

Wennberg, H. & Dahlholm, O. (2022a). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner i linje med Agenda 2030. Slutrapport från FOI-projekt. Trivector Rapport 2022:157. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Hyllenius Mattisson P., Johansson E. & Odbacke, F. (2022b). Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Stärka kommuner och regioners förmåga. Trivector Rapport 2022:19. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H. & Evanth, K. (2020). Trafiksäkerhetsrevision av Trafikkontoret, Göteborgs Stad: Revisionsrapport. Trivector Rapport 2020:33. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Nilsson, A. & Åström, J. (2019a). Utvärdering av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet. Trivector Rapport 2019:28. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Evanth, K. & Hyllenius Mattisson, P. (2019b). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001: Kommunernas roll som upphandlare och kravställare för säkra fordon, resor och transporter. Trivector Rapport 2019:159. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Gibrand, M. & Nilsson, A. (2014). Kommunal trafiksäkerhetsrevision – uppgradering och pilottestning. Trivector Rapport 2014:4. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Bilaga 1: Genomförda trafiksäkerhetsrevisioner

Kommun	Årtal	Revisor
Alvesta kommun	2007	VVK
Aneby kommun	2007–2008	VVK/WSP
Degerfors kommun	2008	VVK
Eksjö kommun	2007–2008	WSP
Eskilstuna kommun	2006	Trivector
Falu kommun	2005	Trivector
Gislaveds kommun	2007–2008	VVK/WSP
Gävle Kommun	2007	Annan revisor
Göteborgs stad	2020	Trivector
Hallsbergs kommun	2008	Trivector
Hässleholms kommun	2008	Trivector
Jönköpings kommun	2007	VVK
Kalmar kommun	2007	WSP
Karlshamns kommun	2007	WSP
Karlskrona kommun	2008	WSP
Kristianstads kommun	2007	Trivector
Kävlinge kommun	2017	Trivector
Landskrona stad	2008	Trivector
Linköpings kommun	2007	Trivector
Linköpings kommun	2014	Trivector
Malmö stad	2008	Trivector
Mölndals stad	2008	Trivector
Norrköpings kommun	2007	Trivector
Norrtälje kommun	2014	Trivector
Nybro kommun	2007	WSP
Oskarshamns kommun	2007	VVK
Ronneby kommun	2007	WSP
Sjöbo kommun	2008	Trivector
Sundsvalls kommun	2007	Ramböll
Sävsjö kommun	2007–2008	VVK/WSP
Södertälje kommun	2009	Annan revisor
Sölvesborgs kommun	2007	VVK
Tingsryds kommun	2007	VVK
Torsås kommun	2009	WSP
Tranås kommun	2007	WSP

Trelleborg kommun	2008	WSP
Vallentuna kommun	2017	Trivector
Vellinge kommun	2007	Trivector
Växjö kommun	2008	VVK
Åtvidabergs kommun	2007	Trivector
Älmhults kommun	2007	WSP
Ängelholms kommun	2009	Trivector
Örebro kommun	2009	WSP
Örnsköldsviks kommun	2015	Sweco