

Trafiksäkerhetsrevision 2.0

Hur bör en trafiksäkerhetsrevision se ut som hjälper kommuner att arbeta mer systematiskt för säker gång- och cykeltrafik?

Uppdraget i korthet

- ▶ Sondera behov och förutsättningar i kommunerna (som gjort och inte gjort revision) genom **förstudie** och **fallstudier**.
- ▶ Föreslå en **förkortad/ompaketerad trafiksäkerhetsrevision** som vägleder kommuner för hur de på ett systematiskt sätt kan arbeta med att minska antalet skadade oskyddade trafikanter.
- ▶ Ta fram **nytt revisionsunderlag** med en pedagogisk handledning för kommuner att genomföra trafiksäkerhetsrevisioner. Materialet ska vara lättillgängligt och ha fokus på att begränsa antalet olyckor och skador för oskyddade trafikanter.
- ▶ Målet är att **nå fler och mindre kommuner**.



Utfallsindikatorer

| Indikator | Utgångsvärde | Mål 2030 |
|---|--------------|----------|
| Antal omkomna (-50 %) | 266 | 133 |
| Antal allvarligt skadade (-25 %) | 4 200 | 3 100 |
| Antal allvarligt skadade i fallolyckor (-25 %) | 3 500 | 2 600 |
| Antal suicid i vägtransportområdet | | Minska |
| Antal allvarligt skadade i singelolyckor på cykel (-25 %) | 1 600 | 1 200 |

Figur 1. Utfallsindikatorer och mål 2030

Systemindikatorer

| Indikator | Beskrivning | Utgångsvärde 2020 | Nödändigt tillstånd 2030 |
|---|--|-------------------|----------------------------|
| Statligt vägnät, säkrare vägar | Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 80 km/h | 65 % | 70 % |
| Statligt vägnät, säkrare vägar | Andel trafikarbete på mötesseparerade vägar ≥ 90 km/h | 85 % | 96 % |
| Statligt vägnät, säkrare korsningar | Andel ÅDT i korsningar med mycket god eller god TS-klass | 80 % | 85 % |
| Statligt vägnät, säkrare korsningar | Andel ÅDT i korsningar med mycket god, god eller mindre god TS-klass | 93 % | 99 % |
| Statligt vägnät, säkrare GCM-passager | Andel GCM-passager med god eller mindre god standard | 60 % | 80 % |
| Kommunalt vägnät, säkrare GCM-passager | Andel GCM-passager med god eller mindre god standard | 50 % | 75 % |
| Säkrare gator i tätort | Andel 30 och 40 km/h av alla gator med 30-50 km/h | 65 % | 99 % |
| Säkrare fordon | Andel sålda nya bilar med 5 stjärnor i ett Euro NCAP-test | 89 % | 90 % |
| Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik | Enkät till utvalda kommuner | 17 % | 90 % |
| Suicidpreventiv vägutformning | Hoppsskydd på tätortsnära broar | | 50 % åtgärdade av utpekade |
| | Intrångsskydd tätortsnära högtrafikerade vägar | | |
| | Viadukter över tätortsnära högtrafikerade vägar | | 25 % |

Figur 2. Systemindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030

Användningsindikatorer

| Indikator | Beskrivning | Utgångsvärde 2020 | Nödändigt tillstånd 2030 |
|---|--|-------------------|--------------------------|
| Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät | Andel trafik inom gällande hastighetsgräns | 49,4 % | 80 % |
| Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät | Andel trafik inom gällande hastighetsgräns | 67 % | 80 % |
| Nykter trafik | Andel trafikarbete med nyktra förare | 99,75 % | 99,9 % |
| Bältesanvändning | Andel observerade bältade i personbil | 97,9 % | 99,5 % |
| Hjälmanvändning, cykel | Andel observerade cyklister med hjälm | 47 % | 80 % |
| Hjälmanvändning, moped | Andel observerade mopedister med hjälm | 98 % | 100 % |

Figur 3. Användningsindikatorer och nödvändigt tillstånd 2030



DELMÅL 3-6



MINSKA ANTALET DÖDSFALL OCH SKADOR I VÄGTRAFIKEN

DELMÅL 11-2

TILLGÄNGLIGGÖR HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEM FÖR ALLA

DELMÅL 12-7

FRÄMJA HÅLLBARA METODER FÖR OFFENTLIG UPPHANDLING

12-6

UPPMUNTRA FÖRETAG ATT TILLÄMPA HÅLLBARA METODER OCH HÅLLBARHETS-REDOVISNING

DELMÅL 8-8

SKYDDA ARBETSTAGARES RÄTTIGHETER OCH FRÄMJA TRYGG OCH SÄKER ARBETSMILJÖ FÖR ALLA

Trafiksäkerhetsrevisionen

Analys och revision av kommuners trafik- säkerhetsarbete

Huvudrapport



Rapport 2004:2
3 maj 2005



1

Trafiksäkerhetsrevision *En hjälp till självhjälp*



2008-12-18
Publiceras 2008-19



KOMMUNAL TRAFIKSÄKERHETSREVISION –
ERFARENHETER FRÅN SJU KOMMUNER

2004 tog SKL fram trafiksäkerhetsrevisionen som hjälper kommuner att kvalitetssäkra och utveckla sitt trafiksäkerhetsarbete.

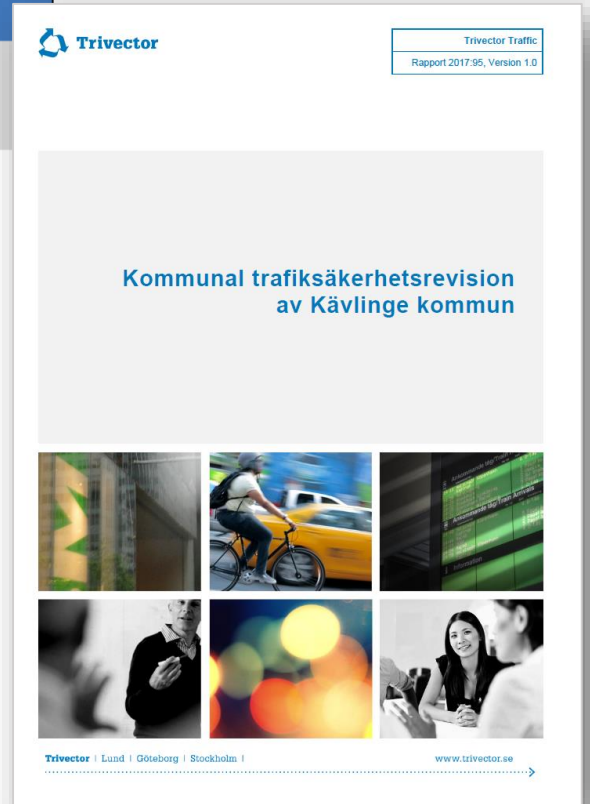
2005–2009 genomförde ett 40-tal kommuner trafiksäkerhetsrevision.

2008 gjorde Vägtrafikinspektionen en uppföljning som visade på positiva erfarenheter.

Vad är en trafiksäkerhetsrevision?

Kävlinge kommuns trafiksäkerhetsarbete

| Ämnesområde | Trafiksäkerhets- kultur | Trafiksäkerhets- tillstånd | Totalt |
|---|----------------------------|-------------------------------|-------------------|
| 1. Olyckor och skador | - | 1 (3) | 1 |
| 2. Organisation och styrning | 4,25 (7) | - | 4,25 |
| 3. Fysisk planering | 1,25 (3) | - | 1,25 |
| 4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter | 2,5 (6) | 5,25 (14) | 7,75 |
| 5. Drift och underhåll | 5,5 (7) | 2,25 (4) | 7,75 |
| 6. Fordon, resor och transporter | 1,25 (2,5) | 2,5 (4) | 3,75 |
| 7. Externt samarbete | 2 (4) | - | 2 |
| Totalt antal poäng | 16,75 (30) | 11 (25) | 27,75 (55) |
| Totalt antal stjärnor | 2,8★★★ | 2,2★★ | |



Hur går en trafiksäkerhetsrevision till?

- ▶ Initiering
- ▶ Startmöte (besök 1)
- ▶ Inventering / nulägesanalys
- ▶ Diskussion om nuläge (besök 2)
- ▶ Analys och första rapportutkast
- ▶ Redovisning och framtidsdiskussion (besök 3)
- ▶ Avslutning av revisionen



Allt revisionsmaterial finns på SKR:s webbplats:

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



Uppdateringar

2012 sågs bedömningsmodellen över utifrån nationella indikatorerna och kraven i ISO 39001 genom ett Skyltfonden-projekt av Trivector.

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 indikatorerna.

Ambitionen var också att revisionen ska vara ett avstamp för kommunernas arbete med att ta fram trafiksäkerhetsprogram utifrån Trafiksäkra staden.

2015 hölls en utbildning av revisorer åt SKL.

| Indikator | Utgångsläge | 2012 | Mål år 2020 | Utveckling |
|---|-------------|---------|---------------|---|
| Antal dödade i trafiken | 440 | 286 | 220 | I linje med nödvändig utveckling |
| Antal allvarligt skadade i trafiken | 5 500 | 4 400 | 4 100 | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, statligt vägnät | 43 % | 46 % | 80 % | Ej i linje med nödvändig utveckling |
| Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (2012: startår för index) | 63 % | 63 % | 80 % | Startår för mätningen - utvecklingen kan ej bedömas |
| Andel trafikarbete med nyktra förare | 99,71 % | 99,77 % | 99,90 % | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel bältade i framsätet i personbil | 96 % | 98 % | 99 % | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel cyklister med hjälm | 27 % | 33 % | 70 % | Ej i linje med nödvändig utveckling |
| Andel mopedister med rätt använd hjälm | 96 % | 96 % | 99 % | Startår för mätning - utvecklingen bedömas |
| Andel personbilar i nybilsförsäljningen med högsta Euro NCAP-klass | 20 % | 46 % | 80 % | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel säkra MC (ABS) | 9 % | 28 % | 70 % | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel trafikarbete på vägar med över 80 km/h som är fysiskt mötesseparerat | Ca 50 % | 71 % | 75 % | I linje med nödvändig utveckling |
| Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager i tätort | Ca 25 % | - | Ej definierat | Mäts ej, mål s |
| Andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av GC-vägar | - | - | Ej definierat | Mäts ej, mål s |



Hur många har gjort revision?

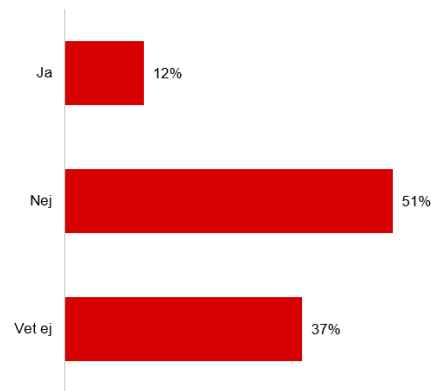
- ▶ **43 kommuner** har gjort trafiksäkerhetsrevision med olika konsultföretag som utförare.
- ▶ Linköping har gjort revision 2 gånger.
- ▶ Efter 2010 har endast 6 revisioner gjorts.
- ▶ Genomförandet var starkt beroende av det ekonomiska och pådrivande stöd som gavs genom Vägverkets sektorsarbete.

| Kommun | Årtal | TS-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 |
| Möndals stad | 2008 | Trivector |
| Norrköpings kommun | 2007 | Trivector |
| Norrälje kommun | 2014 | Trivector |
| Nybro kommun | 2007 | WSP |
| Oskarshamns kommun | 2007 | VVK |
| Ronneby kommun | 2007 | WSP |
| Sjöbo kommun | 2008 | Trivector |
| Sundsvalls kommun | 2007 | Ramboll |
| 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 |



Endast en av tio kommuner har genomfört en trafiksäkerhetsrevision och medvetenheten är låg

Har kommunen någon gång genomfört en trafiksäkerhetsrevision* ?



Bas: Samtliga 171 IP

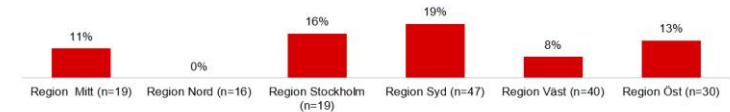
* En trafiksäkerhetsrevision används för att utvärdera trafiksäkerheten i kommunen och är ett verktyg för att öka samsynen och samverkan inom kommunen när det gäller trafiksäkerhetsfrågor.

Resultat från Trafikverkets enkätundersökning i kommunerna om systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik genomförd av Origo Group under hösten 2021.



De svarande kommuner i Region Nord uppger att de aldrig genomfört en trafiksäkerhetsrevision

Har kommunen någon gång genomfört en trafiksäkerhetsrevision* ?



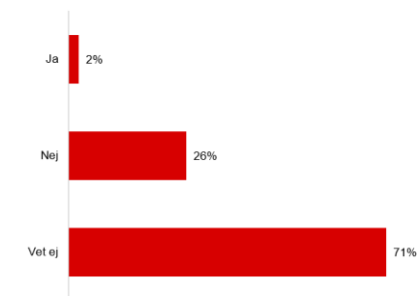
Bas: Samtliga 171 IP
Andel Ja-svar

* En trafiksäkerhetsrevision används för att utvärdera trafiksäkerheten i kommunen och är ett verktyg för att öka samsynen och samverkan inom kommunen när det gäller trafiksäkerhetsfrågor.



Majoriteten av kommunerna har ingen uppfattning om de kommer att göra en revision framöver

Avser kommunen att göra en trafiksäkerhetsrevision inom de närmaste 2 åren?



Bas: De som inte utfört en trafiksäkerhetsrevision 87 IP

Förstudien: Vilka är det som gjort revision?

| Antal kommuninvånare | Genomfört trafiksäkerhetsrevision | | Alla kommuner |
|----------------------|-----------------------------------|--------|---------------|
| | Ja | Nej | |
| Medel | 73 270 | 29 560 | 36 040 |

| Kommungrupp (SKR:s indelning) | Genomfört trafiksäkerhetsrevision | | Antal kommuner i kommungruppen |
|---|-----------------------------------|------------|--------------------------------|
| | Ja | Nej | |
| A1. Storstäder | 67% | 33% | 3 |
| A2. Pendlingskommun nära storstad | 12% | 88% | 43 |
| B3. Större stad | 43% | 57% | 21 |
| B4. Pendlingskommun nära större stad | 13% | 87% | 52 |
| B5. Lågpendlingskommun nära större stad | 6% | 94% | 35 |
| C6. Mindre stad/tätort | 31% | 69% | 29 |
| C7. Pendlingskommun nära mindre stad/tätort | 15% | 85% | 52 |
| C8. Landsbygdskommun | 3% | 97% | 40 |
| C9. Landsbygdskommun med besöksnäring | 0% | 100% | 15 |
| Alla kommuner | 43 | 247 | 290 |
| | 15% | 85% | 100 % |

Förstudien: Vilka är det som gjort revision?

| Trafikverks-region | Genomfört trafiksäkerhetsrevision | | Antal kommuner i regionen |
|----------------------|-----------------------------------|------------|------------------------------|
| | Ja | Nej | |
| Region Syd | 38% | 62% | 71 |
| Region Väst | 3% | 97% | 71 |
| Region Öst | 14% | 86% | 52 |
| Region Stockholm | 11% | 89% | 27 |
| Region Mitt | 10% | 90% | 40 |
| Region Nord | 0% | 100% | 29 |
| Alla kommuner | 43 | 247 | 290 |
| | 15% | 85% | 100% |

Förstudien: Vilka är det som gjort revision?

| Indikatornivå (0-10) | Genomfört trafiksäkerhetsrevision | | Alla kommuner |
|----------------------|-----------------------------------|-----|---------------|
| | Ja | Nej | |
| Medel | 5,7 | 4,2 | 4,5 |

| Indikatornivå | Genomfört trafiksäkerhetsrevision | | Antal kommuner per indikatornivå |
|----------------------|-----------------------------------|------------|----------------------------------|
| | Ja | Nej | |
| ● Grön (8-10) | 23% | 77% | 26 |
| ● Gul (4-7) | 24% | 76% | 84 |
| ● Röd (0-3) | 8% | 92% | 61 |
| Alla kommuner | 31 | 140 | 171 |
| | 18% | 82% | 100% |

Indikatornivå avser indikatorn "Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik" baserat på Trafikverkets enkätundersökning 2021.

Förstudien: Vad pratar kommunerna om?

Kommunerna har fokus på rollen som väghållare och på drift och underhåll. Gemensamt är utmaningen att förklara för allmänheten varför man prioriterar som man gör och flera nämner en underhållsskuld. Behoven av stöd som nämns är till exempel kunskapsmaterial om singelolyckor, effektsamband och goda exempel. Man behöver stöd i att prioritera rätt.

Generellt lättare att svara på hur man arbetar än att konkretisera vad man möter för utmaningar och vilket behov av stöd man har.

Kommunerna har generellt sett svårare att prata om andra roller än väghållarrollen. Det blir därför svårt att prata om utmaningar och behov av stöd för dessa roller.

Trafiksäkerhet är en prioriterad fråga i alla kommuner, men ibland svårt att få med sig politiken. Kan vara svårt att flytta fokus från bilen. Ibland används trafiksäkerhet som ett argument för att få bättre förutsättningar för gång/cykel.

För fordon, resor och transporter har man kommit längre i att ställa krav för klimat/miljö än trafiksäkerhet. Generellt låg kännedom om vilka krav som ställs, men flera nämner alkohol i delar av kommunens fordonsflotta. Man ser behov av ökad kunskap om vilka trafiksäkerhetskrav som bör ställas och hur dessa ska vägas mot andra krav.

Flera kommuner arbetar med att påverka sina medborgare till att resa mer hållbart. Vissa kommuner inkluderar trafiksäkerhet, särskilt i samverkan med skolan och för säkra skolvägar. Kommunerna upplever att det är svårt att påverka beteenden, svårt att veta vad som får effekt, och att det saknas resurser till påverkansarbete. Flera ser behov av samordning och större nationella kampanjer att hoppa på så att flera gör samma sak samtidigt.

Resepolicy med riktlinjer för hur man ska resa i tjänsten finns i de flesta av kommunerna. Dock är det inte så mycket om trafiksäkerhet; vissa nämner att man ska använda hjälm och följa trafikregler. Kännedomen tycks låg om innehållet i policyn. Uppföljning och kommunikation av resepolicyn upplevs svag.



Några knäckfrågor

Alla påverkansmöjligheter?



Hur mycket ska mätas?

Trafiksäkerhetskultur

Hur kommunen arbetar med frågorna



Trafiksäkerhetstillstånd

Faktiskt utfall av arbetet



Olika "typer" av trafiksäkerhetsrevision?

Översiktlig kartläggning av läget
– enkel självbedömning



Process med bred involvering av tjänstepersoner
och politiker – med ledning av extern revisor





Hanna Wennberg

hanna.wennberg@trivector.se, 010-456 56 08

Olivia Dahlholm

olivia.dahlholm@trivector.se, 010-456 56 83

Joakim Slotte

joakim.slotte@trivector.se, 010-456 56 16

Malin Gibrand

malin.gibrand@trivector.se, 010-456 56 72

