



# Trafiksäkerhetslyftet

Handledning för ett dialogbaserat genomförande



Sveriges  
Kommuner  
och Regioner



# Trafiksäkerhetslyftet

Handledning för ett dialogbaserat genomförande

Upplysningar om innehållet:  
Prem Huq, prem.huq@skr.se

© Sveriges Kommuner och Regioner, 2023

ISBN: 978-91-8047-181-7

Foto: SKR:s bildarkiv

Produktion: Advant

## Förord

Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige har varit god, men många utmaningar kvarstår. Det gäller inte minst singelolyckor bland gående och cyklister. Kommunerna har en nyckelroll i att lyfta trafiksäkerhetsarbetet ytterligare och kan i sina olika roller genomföra viktiga insatser. Systematik och ständiga förbättringar är avgörande för fortsatt framgång.

Trafiksäkerhetslyftet är resultatet av ett projekt som genomförts inom ramen för det forsknings- och innovationsprogram som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) drev tillsammans med Trafikverket. Projektet har genomförts av Hanna Wennberg, Olivia Dahlholm, Joakim Slotte och Malin Gibrand från Trivector. I arbetet har tjänstepersoner från ett flertal svenska kommuner intervjuats. Till projektet har även en referensgrupp varit knuten med representanter från Göteborgs stad, Lidköpings kommun, Malmö stad, Mjölby kommun, Stockholms stad, Sundsvalls kommun, Umeå kommun, Örebro kommun och Trafikverket. Projektledare på SKR har varit Prem Huq.

Vår förhoppning är att denna handledning ska bidra till ett kvalificerat trafiksäkerhetsarbete och i förlängningen ökad trafiksäkerhet. Ett stort tack framförs här till alla som bidragit med material och synpunkter!

Stockholm i juni 2023

Gunilla Glasare  
*Avdelningsdirektör*

Peter Haglund  
*Sektionschef*

*Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad*

Sveriges Kommuner och Regioner

# Innehåll

- 5 Introduktion
- 5 Kommunernas roll för trafiksäkerheten
- 7 Nollvisionen i ett hållbart samhälle
- 8 Framgångsfaktorer för trafiksäkerhetsarbetet
  
- 10 Trafiksäkerhetslyftet som avstamp för systematik
- 10 Detta är Trafiksäkerhetslyftet
- 11 Stöd för att komma igång och komma vidare
- 13 Tre delar i Trafiksäkerhetslyftet
  
- 14 Översikt för ett dialogbaserat genomförande
  
- 16 Moment 1. Etablera en arbetsgrupp
  
- 17 Moment 2. Kartläggning av nuläge
  
- 19 Moment 3. Tematiska fördjupningar
  
- 21 Moment 4. Kunskapshöjande och förankrande moment
- 21 Beslutsfattare - politiker och förvaltningsledning
- 23 Tjänstepersoner
  
- 24 Moment 5. Handlingsplan
  
- 26 Moment 6. Uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet
- 26 I slutet av den dialogbaserade processen
  
- 28 Moment 7. Dokumentation

# Introduktion

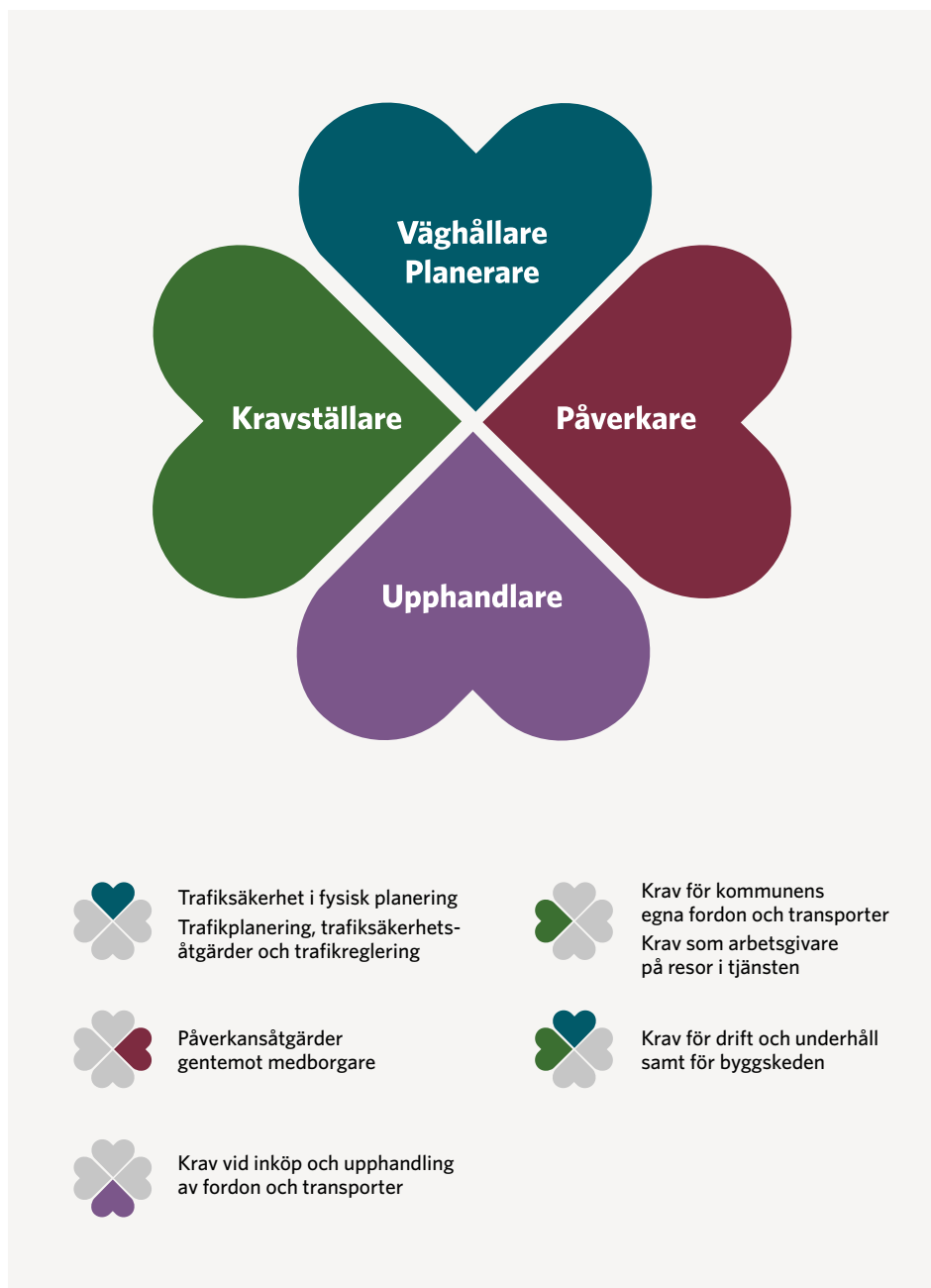
## Kommunernas roll för trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit god i Sverige. De insatser som genomförts har särskilt bidragit till att minska antalet allvarligt skadade personer i bil. För cyklister syns dock inte samma minskning. Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att antalet allvarligt skadade cyklister ökar.

Singelolyckor bland gående och cyklister är en stor utmaning. Cirka 80 % av de allvarligt skadade cyklisterna har skadats i singelolyckor. Därtill står fotgängares fallolyckor för mer än hälften av de allvarliga personskadorna i vägtrafiken och mer än 90 % av de allvarligt skadade fotgängarna har skadats i fallolyckor. Bland omkomna fotgängare och cyklister är däremot kollision med motorfordon den vanligaste olyckstypen.

För att hantera utmaningarna med cyklister och fotgängares trafiksäkerhet blir kommunernas insatser viktiga. Det finns flera sätt för en kommun att påverka och arbeta med trafiksäkerhet: som väghållare och planerare genom kommunal trafik- och samhällsplanering, som kravställare vid drift och underhåll samt byggscheden liksom för resor i tjänsten och egna transporter och som upphandlare av fordon och transporter samt som påverkare gentemot kommuninvånare. Trafiksäkerhetslyftet ger stöd för samtliga påverkansmöjligheter.

**Figur 1:** Kommuners olika påverkansmöjligheter när det gäller trafiksäkerhet



Bildkälla: Wennberg, H. & Dahlholm, O. (2022). Systematiskt trafiksäkerhetsarbete på lokal nivå i linje med Agenda 2030. Trivector Rapport 2022:157.



## Nollvisionen i ett hållbart samhälle

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

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

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

**Figur 2:** Trafiksäkerhet är en del i de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030



**Stockholmsdeklarationen** är resultatet av FN:s globala ministerkonferens för trafiksäkerhet 2020 som sedan omsattes till **FN-resolution 74/299**.

Denna understryker vikten av att utgå från de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål. Betydelsen av ett starkt ledarskap för trafiksäkerhet hos offentliga och privata aktörer betonas också.

De expertrekommendationer som togs fram som underlag till Stockholmsdeklarationen ger nio rekommendationer för hur trafiksäkerhet som en del i hållbarheten ska realiseras. Dessa rekommendationer är följande:

- 1. Hållbarhetsarbete och -redovisning:** Inkludera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning.
- 2. Inköp och upphandling:** Ställa trafiksäkerhetskrav vid inköp och upphandling av (och för egna) fordon, resor och transporter.
- 3. Överflyttning:** Verka för överflyttning från bil till säkrare och mer aktiv mobilitet (gång, cykel och kollektivtrafik).
- 4. Barn och ungas hälsa:** Uppmuntra aktiv mobilitet genom att utforma säker infrastruktur för gående och cyklister.
- 5. Infrastruktur:** Utforma en väginfrastruktur i enlighet med Nollvisionen.
- 6. Säkra fordon:** Införa minimikrav på motorfordons säkerhetsnivå.
- 7. Hastighetsefterlevnad:** Verka för hastighetsefterlevnad och skydda trafikanter från krockvåld över människans tålighet.
- 8. 30 km/tim:** Införa 30 km/tim som hastighetsgräns i tätorter för att förhindra allvarliga skador och dödsfall bland oskyddade trafikanter.
- 9. Teknikutveckling:** Säkerställa att utvecklingen av ny teknik för fordon och infrastruktur tas tillvara samt även kommer låg- och medelinkomstländer till del.

## Framgångsfaktorer för trafiksäkerhetsarbetet

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

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

Ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete handlar således i stort om kommunens **ledarskap** för trafiksäkerhetsfrågan i de påverkansmöjligheter som finns när det gäller trafiksäkerhet. Några framgångsfaktorer för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner som pekats ut i tidigare studier kan sammanfattas enligt följande:

### **Kunskap och medvetenhet**

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

### **Ansvar och samverkan**

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

### **Resurser**

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

### **Engagemang**

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

### **Målstyrt arbetssätt**

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

### **Mäta viktiga tillstånd**

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

### **Underbyggda beslut**

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

### **Helhetsperspektiv**

Att åtgärder genomförs i en helhet med trafiksäkerhet som förutsättning för ett hållbart samhälle och transportsystem.

# Trafiksäkerhetslyftet som avstamp för systematik

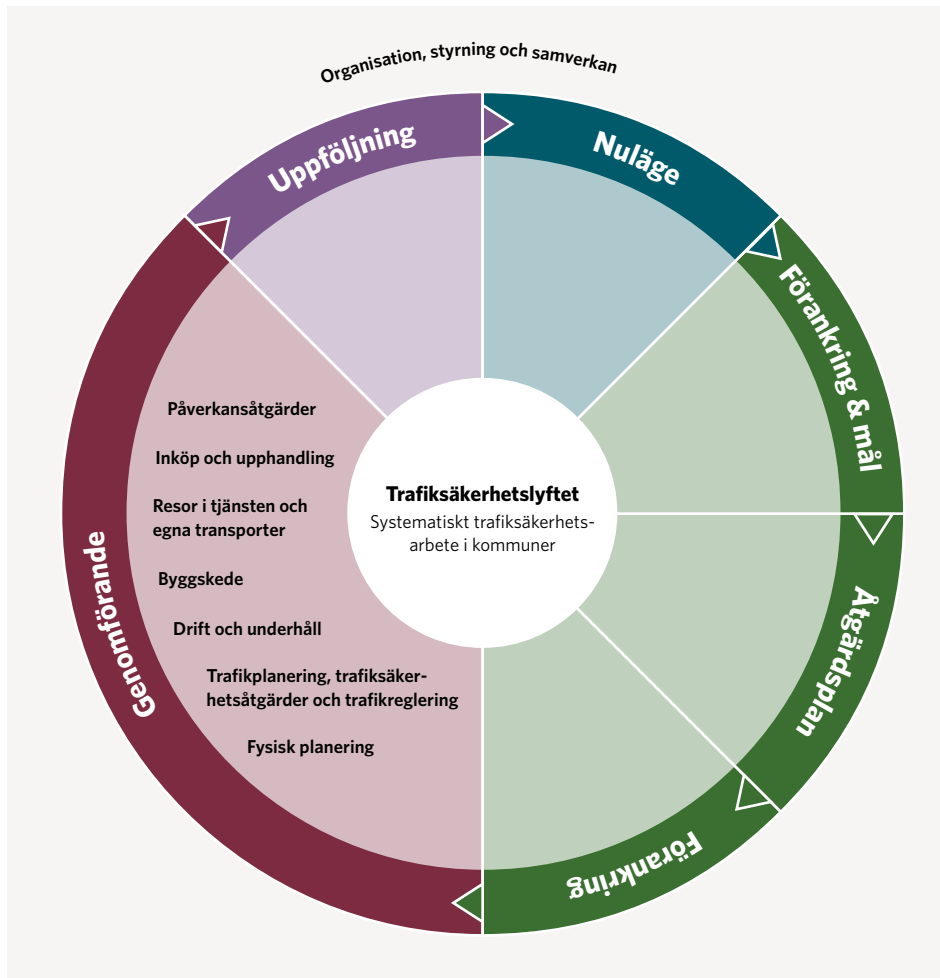
## Detta är Trafiksäkerhetslyftet

Trafiksäkerhetslyftet är ett verktyg som ger stöd för ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner och för en trafiksäkerhetsutveckling på lokal nivå i riktning mot Nollvisionen. Stöd ges för de påverkansmöjligheter som kommuner har: som väghållare och planerare, kravställare, upphandlare samt påverkare.

Trafiksäkerhetslyftet är en omarbetning av den så kallade trafiksäkerhetsrevisionen som var en metod som tagits fram och förvaltats av SKR. Under perioden 2004–2009 genomfördes trafiksäkerhetsrevision i ett 40-tal kommuner. Erfarenheterna var generellt positiva enligt uppföljningar som gjordes.

Under 2022 har SKR arbetat om trafiksäkerhetsrevisionen för att svara mot de behov och förutsättningar som kommuner har för att kunna arbeta för ökad trafiksäkerhet. Ambitionen har också varit att utgå från trafiksäkerhet som en del i hållbarheten i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen. Detta har resulterat i det verktyg som numera kallas Trafiksäkerhetslyftet.

**Figur 3:** Systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommuner – med stöd av Trafiksäkerhetslyftet



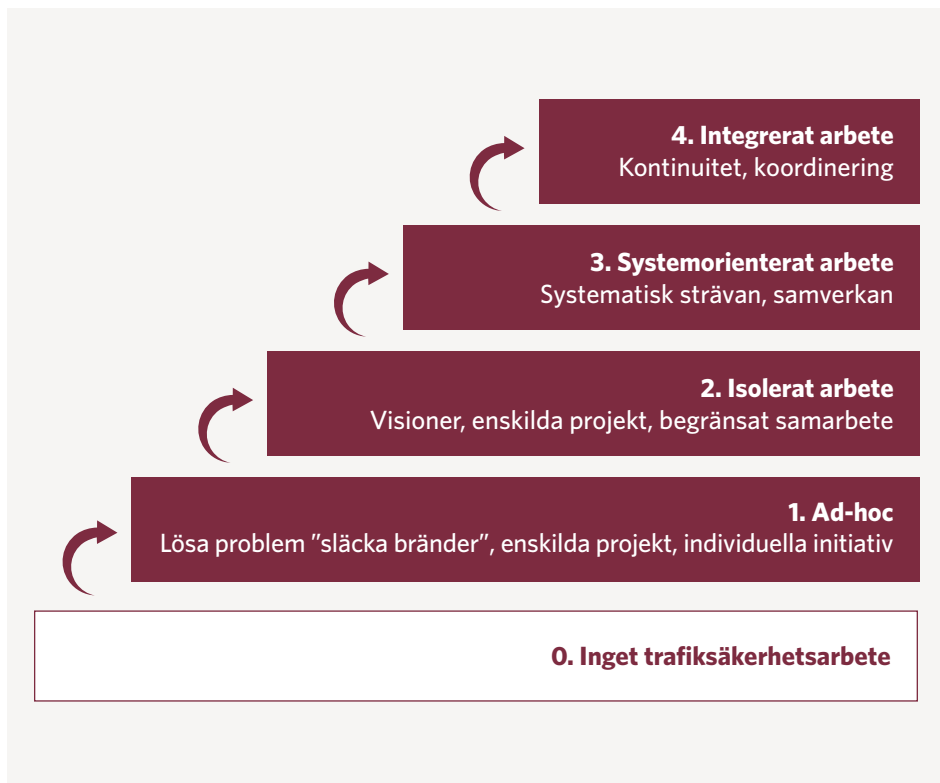
## Stöd för att komma igång och komma vidare

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. Trafiksäkerhetslyftet ska ge stöd för både de kommuner som vill komma igång med sitt trafiksäkerhetsarbete – och de som vill komma vidare. Trafiksäkerhetslyftet 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. Trafiksäkerhetslyftet pekar ut vilket stadie som kommunen befinner sig. Ambitionen är att kommunen sedan, utifrån de förbättringar kommunen genomfört i sitt trafiksäkerhetsarbete, kan följa sin väg "uppåt" i trappan.

Trafiksäkerhetslyftets ambition är alltså att kommunen ska "jämföra sig med sig själv" och få stöd i att utvecklas. Trafiksäkerhetslyftet 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.

**Figur 4:** 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.

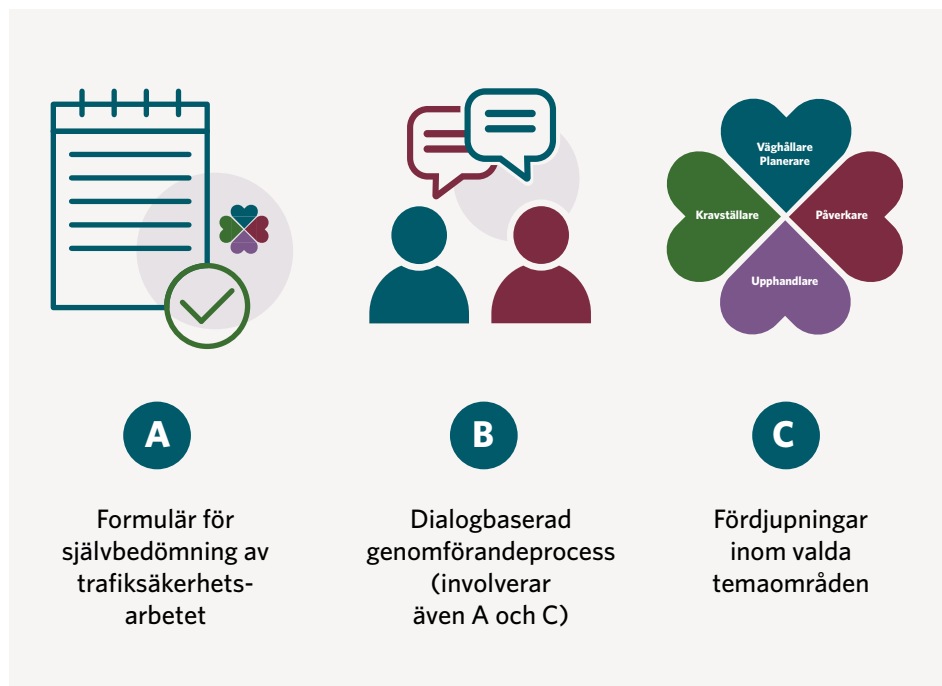
## Tre delar i Trafiksäkerhetslyftet

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

Trafiksäkerhetslyftet består av tre huvudsakliga delar, se Figur 5. I denna handledning beskrivs den dialogbaserade genomförandeprocessen (B) som innefattar både självbedömning av nuvarande trafiksäkerhetsarbete (A) och totalt åtta temafördjupningar (C). Det är dock möjligt att endast använda formuläret för självbedömning – eller att gå direkt till en temafördjupning.

Rekommendationen är att använda formuläret för självbedömning som utgångspunkt för att se var kommunen står idag och utifrån det välja temaområden för fortsatt arbete. Erfarenheten från de trafiksäkerhetsrevisioner som genomförts är att det är mycket värdefullt med ett genomförande i dialog med berörda tjänstepersoner och beslutsfattare.

**Figur 5:** Trafiksäkerhetslyftets tre delar



# Översikt för ett dialogbaserat genomförande

Trafiksäkerhetslyftet genomförs med fördel genom en dialogbaserad process. Hur omfattande denna process görs är upp till den enskilda kommunen. I denna handledning beskrivs sammanlagt sju möjliga moment för en dialogbaserad process, se Tabell 1. Processen kan genomföras i sin helhet eller för valda moment.

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 (sammanlagt åtta temaområden finns att välja på). Det är också möjligt att genomföra kunskapshöjande och förankrande moment med tjänstepersoner och/eller beslutsfattare. Processen är tänkt att resultera i en handlingsplan med prioriterade förbättringsaktiviteter för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommunen.

Tre av momenten i den dialogbaserade genomförandeprocessen 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).



**Tabell 1:** Moment i den dialogbaserade processen för Trafiksäkerhetslyftet

<b>Moment</b>	<b>Huvudsakligt syfte</b>	<b>Material</b>
<b>*) Grundläggande moment</b>		
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 Temabladd 1-8
4. Kunskapshöjande och förankrande moment	Öka kunskapen om trafiksäkerhet och förankra trafiksäkerhetsarbetet med beslutsfattare (politiker och förvaltningsledningar) och tjänstepersoner.	Denna handledning
5. Handlingsplan*	Peka ut prioriterade förbättringsaktiviteter utifrån kartläggningen av nuläget.	Denna handledning
6. Uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet	Återkomma till Trafiksäkerhetslyftet 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 Trafiksäkerhetslyftet.	Denna handledning

## Etablera en arbetsgrupp

Det första och grundläggande momentet i den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet innebär att **etablera en arbetsgrupp**. Arbetsgruppen bör bestå av ett mindre antal tjänstepersoner som driver processen tillsammans. Arbetsgruppen består lämpligen av personer som har olika roller/kompetenser i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Förslagsvis består arbetsgruppen av personer som arbetar med/som:

- › Trafiksäkerhet på en strategisk nivå
- › Analys och uppföljning av trafiksäkerheten i kommunen
- › Trafikingenjör

Upplägget av den dialogbaserade genomförandeprocessen behöver anpassas utifrån kommunens organisatoriska förutsättningar, ansvarsfördelning och resurser. I vissa fall kan de flesta berörda roller/kompetenser ingå i arbetsgruppen, medan i andra fall kan olika tjänstepersoner behöva involveras efterhand under dialogprocessens gång, till exempel i **tematiska fördjupningar**. Ytterligare kompetenser som kan ingå i arbetsgruppen, eller involveras i tematiska fördjupningar, är till exempel:

- › Drift och underhåll
- › Kommunledning
- › Fysisk planering
- › Gata/trafik
- › Inköp av fordon och transporter
- › Rese- eller transportintensiv verksamhet
- › Samhällsbetalda resor
- › Påverkansåtgärder/Mobility management (MM)
- › Utbildningsförvaltning
- › Socialförvaltning/Äldreförvaltning/Omsorgsförvaltning

## MOMENT 2

### Kartläggning av nuläge

Kartläggning av nuläget är ett grundläggande moment i den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet. Momentet syftar till att skapa en gemensam bild av kommunens nuvarande trafiksäkerhetsarbete och vilka styrkor och svagheter som finns. Detta görs genom att fylla i **formuläret för självbedömning** av kommunens trafiksäkerhetsarbete. Formuläret kan antingen fyllas i på egen hand eller tillsammans i arbetsgruppen. Kommunen kan välja att fylla i hela formuläret, men det går också bra att välja enstaka teman.

Syftet med momentet är att arbetsgruppen ska identifiera kommunens styrkor och svagheter i nuvarande trafiksäkerhetsarbete. Dessa styrkor och svagheter diskuteras i arbetsgruppen för att sedan välja eventuella temaområden att arbeta vidare med i **tematiska fördjupningar** (se moment 3). Utifrån identifierade styrkor och svagheter är det också möjligt att gå direkt vidare till att ta fram en **handlingsplan** med förbättringsaktiviteter.

## Arbetsgång för kartläggning av nuläge

**1. Formuläret för självbedömning** fylls i enskilt eller tillsammans i arbetsgruppen. Då frågorna omfattar flera olika delar av kommunens verksamhet och påverkansroller kan andra tjänstepersoner behöva tillfrågas och dokument undersökas.

**2. Konsensusmöte** för att gemensamt i arbetsgruppen landa i bedömningen av nuvarande trafiksäkerhetsarbete. Konsensusmötet kan innebära att:

- › Gå igenom resultatet från självbedömningsformuläret.
- › Diskutera kommunens styrkor och svagheter och landa i en gemensam bedömning.
- › Revidera vid behov bedömningen i självbedömningsformuläret.

**3. Möte om fortsatt arbete** där arbetsgruppen diskuterar hur man går vidare efter att man landat i en gemensam bedömning av styrkor och svagheter. Det innebär att besluta om man ska ta fram en handlingsplan med förbättringsaktiviteter (moment 5) eller om man först ska välja att fördjupa sig i något eller några av de olika temaområdena (moment 3).

## Tematiska fördjupningar

Med utgångspunkt i kartläggningen av nuläge kan arbetsgruppen välja att fördjupa sig i **åtta temaområden** (alla områden eller ett urval). Då finns också möjlighet att involvera ytterligare tjänstepersoner från berörda förvaltningar/enheter. De temaområden som finns att välja på för fördjupning är följande:

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

För valda temaområden genomförs fördjupande kartläggningar och temamöten med tjänstepersoner från berörda förvaltningar eller enheter. Stöd finns i **temabladen** 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 kommunens trafiksäkerhetsarbete.

Arbetsgruppen initierar och bokar in temamöten med berörda förvaltningar eller enheter. Kommuner har olika organisationer och benämner sina förvaltningar/enheter olika. I Tabell 2 ges exempel på förvaltningar/enheter som kan beröras av respektive temaområde som kan ge viss vägledning. Vägledning ges också av respektive temablad.

**Tabell 2:** Exempel på berörda förvaltning/enheter för olika teman i Trafiksäkerhetslyftet

Temaområde	Påverkansmöjligheter				Exempel på berörda förvaltningar eller enheter
	Väghållare/Planerare	Kravställare	Upphandlare	Påverkare	
1. Organisation, styrning och samverkan	X	X	X	X	I regel huvudansvar på Teknisk förvaltning/Trafikkontor/Gatukontor
2. Trafiksäkerhet i fysisk planering	X				Stadsbyggnadskontor Exploateringskontor/Fastighetskontor Teknisk förvaltning/ Trafikkontor/Gatukontor
3. Trafikplanering, trafik-säkerhetsåtgärder och trafikreglering	X				Teknisk förvaltning/ Trafikkontor/Gatukontor
4. Drift och underhåll	X	X			Teknisk förvaltning/ Trafikkontor/Gatukontor
5. Trafiksäkerhet i byggskede	X	X			Teknisk förvaltning/ Trafikkontor/Gatukontor Exploateringskontor/Fastighetskontor
6. Resor i tjänsten och egna transporter		X			HR/Kommunledning Förvaltning för samhällsbetalda resor Förvaltningar med transportintensiv verksamhet
7. Trafiksäkerhet i inköp och upphandling			X		Upphandlingsenhet Enhet med ansvar för inköp och leasing av fordon
8. Påverkansåtgärder				X	MM/hållbart resande Utbildningsförvaltning Socialförvaltning/Äldreförvaltning Serviceförvaltning

## Kunskapshöjande och förankrande moment

Kunskapshöjande och förankrande moment kan genomföras med syfte att öka kunskapen och medvetenheten om trafiksäkerhet och att förankra kommunens trafiksäkerhetsarbete. Sådana moment kan genomföras med beslutsfattare (politiker och förvaltningsledningar) och/eller tjänstepersoner. Nedan ges förslag på vad momentet kan innebära.

### Beslutsfattare - politiker och förvaltningsledning

Det är viktigt att engagera beslutsfattare för att skapa långsiktig förankring och för att stötta beslutsfattarna att, utifrån kunskap och medvetenhet om trafiksäkerhet, ta ansvar, sätta mål och efterfråga systematik och uppföljning. Beslutsfattare avser här politiker i kommunfullmäktige, kommunstyrelsen och/eller berörda facknämnder samt berörda förvaltningsledningar.

Kunskapshöjande och förankrande moment kan genomföras enligt stegen nedan. Formen för momentet anpassas utifrån de förutsättningar som ges. Till exempel kan detta vara en heldags- eller halvdagsaktivitet, men det kan också genomföras i form av kortare möten i samband med ordinarie sammanträden.

#### Arbetsgång för kunskapshöjande och förankrande moment



**1. Inspirationsföreläsning** om Nollvisionen, kommunens roll för trafiksäkerhetsutvecklingen och de påverkansmöjligheter som finns vad gäller trafiksäkerhet samt om trafiksäkerhet som hållbarhetsfråga. Syftet är att sätta trafiksäkerhetsarbetet i sitt sammanhang och skapa förståelse för vikten av ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete.

**2. Diskutera beslutsfattarnas uppfattning och ambitioner** när det gäller kommunens trafiksäkerhetsarbete med utgångspunkt i ett formulär med 13 frågor till beslutsfattare (se nedan). Dessa frågor ska ses som förslag och kan anpassas utifrån förutsättningar.

**3. Presentera och diskutera styrkor och svagheter** i kommunens nuvarande trafiksäkerhetsarbete. Detta görs lämpligen i workshop-format där deltagarna får gå runt i rummet och diskutera resultaten från kartläggningen av nuläget som presenteras på stora ark likt en "vernissage".

**4. Framåtsyftande diskussion om fortsatt arbete.** Detta kan ge viktig input till framtagande av handlingsplan.

**Tabell 3:** 13 frågor till beslutsfattare

Hur ser ni på att...		
1. Tydliggöra kommunens ansvar och ambitioner när det gäller trafiksäkerhet?		
2. Tydliggöra ansvaret för att kommunens ambitioner leder till handling?		
3. Säkerställa att resurser (personella, ekonomiska) finns för att omsätta kommunens ambitioner till handling?		
4. Tydliggöra ansvaret för systematik i trafiksäkerhetsarbetet och regelbunden återrapportering till politiken/ledning?		
5. Tydliggöra trafiksäkerhet som en hållbarhetsfråga och att integrera trafiksäkerhet i kommunens hållbarhetsarbete?		
6. Avsätta medel för trafiksäkerhet i investerings- och driftbudget?		
7. Anpassa hastighetsnivåerna i kommunens vägnät till vad människan tål?		
8. Genom fysiska åtgärder skapa säkra passager/korsningar för gående och cyklister?		
9. Sköta cykelvägarna så att singelolyckor bland gående och cyklister minskas?		
10. Samverka med andra aktörer för ökad hastighetsefterlevnad, mindre alkohol och narkotika i trafiken samt ökad cykelhjälm användning?		
11. Ställa trafiksäkerhetskrav på medarbetarnas resor i tjänsten och egna transporter?		
12. Ställa trafiksäkerhetskrav på de fordon och transporter som kommunen upphandlar/beställer?		
13. Utveckla dialogen med invånare och intresseorganisationer för att arbeta för ökad trafiksäkerhet och trygghet i trafiken i bostadsområden och inom huvudvägnätet?		



## **Tjänstepersoner**

Det behövs också kunskapshöjning och förankring bland tjänstepersoner i berörda förvaltningar/enheter. Detta för att skapa förståelse för hur man i sin egen roll berörs av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet och vilka påverkansmöjligheter som finns när det gäller trafiksäkerhet. Momentet bygger också viktiga kontaktytor. Detta moment kan genomföras med liknande upplägg som för beslutsfattarna enligt ovan (ej steg 2).

## Handlingsplan

Ett grundläggande moment i den dialogbaserade genomförandeprocessen i Trafiksäkerhetslyftet är att ta fram en handlingsplan med förbättringsaktiviteter för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. Detta kan göras antingen efter kartläggningen av nuläget eller efter genomförda fördjupningar i valda temaområden. Arbetet med att ta fram en handlingsplan genomförs lämpligen genom ett möte med workshopformat enligt stegen nedan.

På workshopen deltar arbetsgruppen och nyckelpersoner från berörda förvaltningar/enheter. Upplägget på workshopen måste anpassas utifrån deltagarantalet. Generellt kan sägas att man inte bör vara för många, men samtidigt bör berörda förvaltningar/enheter vara representerade. En workshopledare (med en assisterande workshopledare) kan hålla ihop en workshop med cirka 10–20 deltagare. Vid större deltagarantal bör man utse gruppleddare som modererar och summerar diskussionen i respektive grupp.

### Arbetsgång för att ta fram en handlingsplan

**1. Presentera och diskutera resultaten från kartläggningen av nuläget** med hjälp av formuläret för självbedömning (resultatbladet) samt resultaten från eventuella tematiska fördjupningar. Resultaten kan presenteras genom en ppt-presentation eller genom att skriva ut resultaten på stora ark och sätta upp på väggarna som en "vernissage". Förslagsvis presenteras resultaten sammantaget och per temaområde (som i formuläret).

**2. Identifiera potentiella förbättringsaktiviteter** utifrån styrkorna och svagheter i nuvarande trafiksäkerhetsarbete. Mötesdeltagarna kan skriva förslag på förbättringsaktiviteter på lappar och fästa på arken på väggarna (per temaområde).

**3. Prioritera bland identifierade förbättringsaktiviteter** och dela sedan upp aktiviteterna i prioriterade och bortprioriterade aktiviteter (per temaområde).

**4. Peka ut ansvar för de olika förbättringsaktiviteterna.** Koppla aktiviteterna till berörd process och/eller verksamhet i kommunen och peka ut ansvarig förvaltning/enhet och tjänsteperson för genomförandet av aktiviteten i syfte att skapa ägarskap.

**5. Tidsätt förbättringsaktiviteterna,** dela in i kort och lång sikt, och beskriv när i tiden de ska genomföras.

**6. Sammanställ resultatet till en handlingsplan** som sedan kommuniceras till berörda.

## Uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet

Uppföljningsmomentet handlar om att återkomma till resultatet från Trafiksäkerhetslyftet regelbundet (till exempel vart fjärde år) för att följa upp vilka av aktiviteterna i handlingsplanen som genomförts, uppdatera kartläggningen av nuläget och se hur trafiksäkerhetsarbetet utvecklats. Det ger underlag för ständiga förbättringar av det systematiska trafiksäkerhetsarbetet i kommunen.

### I slutet av den dialogbaserade processen

Den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet avslutas med att arbetsgruppen diskuterar och beslutar hur uppföljning ska gå till. Hur ofta ska arbetsgruppen återkomma till sina resultat? Hur ska formerna för uppföljningen av Trafiksäkerhetslyftet se ut? Denna plan för uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet bör dokumenteras (se avsnittet om **Dokumentation**).

I slutet av genomförandeprocessen är det också viktigt att arbetsgruppen diskuterar hur resultaten från Trafiksäkerhetslyftet ska tas hand om. Handlingsplanen pekar ut förbättringsaktiviteter som är förenade med ansvar och tidplan (kort/lång sikt). Arbetsgruppen bör också ta fram en plan för hur man följer upp att resultaten från Trafiksäkerhetslyftet (främst i form av handlingsplanens förbättringsaktiviteter) omsätts in i den ordinarie verksamheten.

## Arbetsgång vid uppföljningstillfället

**1. Se över och uppdatera kartläggningen** i formuläret för självbedömning för att se hur trafiksäkerhetsarbetet utvecklats och vilka styrkor och svagheter som numera finns.

**2. Se över vilka förbättringsaktiviteter i handlingsplanen** som genomförts och vilka som kvarstår. Diskutera om handlingsplanen svarar mot de styrkor och svagheter som numera finns eller om det finns anledning att uppdatera handlingsplanen.

**3. Diskutera vilka moment i den dialogbaserade processen som bör genomföras** vid uppföljningstillfället. Till exempel:

- Arbeta vidare med någon av de tematiska fördjupningarna? (som inte gjorts tidigare eller som bör upprepas)
- Samla nyckelpersoner från berörda förvaltningar/enheter för en ny workshop om förbättringsaktiviteter för en uppdaterad handlingsplan?
- Genomföra kunskapshöjande och förankrade moment? Det har sannolikt tillkommit nya beslutsfattare och tjänstepersoner vilket gör att kunskapshöjande och förankrade moment sannolikt bör upprepas regelbundet.

**4. Genomföra valda moment och dokumentera uppföljningen.**

## Dokumentation

Slutligen är det viktigt att dokumentera genomförandet och resultatet från den dialogbaserade genomförandeprocessen i Trafiksäkerhetslyftet. Dokumentation kan i sin enkelhet innebära att material från de genomförda momenten samlas och sparas, till exempel är det ifyllda formuläret för självbedömning i sig en dokumentation.

Genomförandet av Trafiksäkerhetslyftet sammanställs med fördel också i en rapport (eller annat format) så blir resultaten enklare att spara och ta del av vid senare tillfälle. Syftet är att inte enbart arbetsgruppen ska vara bärare av resultaten från arbetet med Trafiksäkerhetslyftet, utan att resultaten ska kunna tas del av och leva vidare i organisationen även när medarbetare slutar eller får andra roller.

Dokumentationen av arbetet kan innehålla en beskrivning av:

- › De moment som genomförts.
- › Vilka personer som har deltagit i olika moment.
- › Nuläge, styrkor och svagheter i kommunens trafiksäkerhetsarbete.
- › Förbättringsaktiviteter med hänvisning till handlingsplanen.
- › Hur uppföljning av Trafiksäkerhetslyftet ska gå till.



# Trafiksäkerhetslyftet

Handledning för ett dialogbaserat genomförande

Trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna har stor betydelse för trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige, inte minst för att minska antalet allvarligt skadade gående och cyklister. För att stötta kommunerna till en positiv trafiksäkerhetsutveckling på lokal nivå i riktning mot Nollvisionen har Trafiksäkerhetslyftet tagits fram.

Trafiksäkerhetslyftet är en omarbetning av den tidigare så kallade trafiksäkerhetsrevisionen och ska svara mot de behov och förutsättningar som kommuner har för att kunna arbeta för ökad trafiksäkerhet. Ambitionen har också varit att utgå från trafiksäkerhet som en del av hållbarheten i linje med Agenda 2030 och Stockholmsdeklarationen.

Stödet består av tre delar: ett formulär för självbedömning av trafiksäkerhetsarbetet, en handledning för en dialogbaserad genomförandeprocess och åtta fördjupningar inom valda temaområden. Trafiksäkerhetslyftet erbjuder flera olika möjligheter att arbeta med trafiksäkerhet där kommunen själv kan välja hur omfattande genomförandet ska vara.

Trafiksäkerhetslyftet är anpassat för att passa fler och mindre kommuner. Stöd ges för de möjligheter att agera som kommunen har som väghållare och planerare, kravställare, upphandlare samt påverkare.

ISBN 978-91-8047-181-7

Ladda ner på [skr.se/publikationer](https://skr.se/publikationer)

Post: 118 82 Stockholm | Besök: Hornsgatan 20

Telefon: 08-452 70 00 | [skr.se](https://skr.se)



Sveriges  
Kommuner  
och Regioner