

# Organisation, styrning och samverkan

Tema 1 i Trafiksäkerhetslyftet

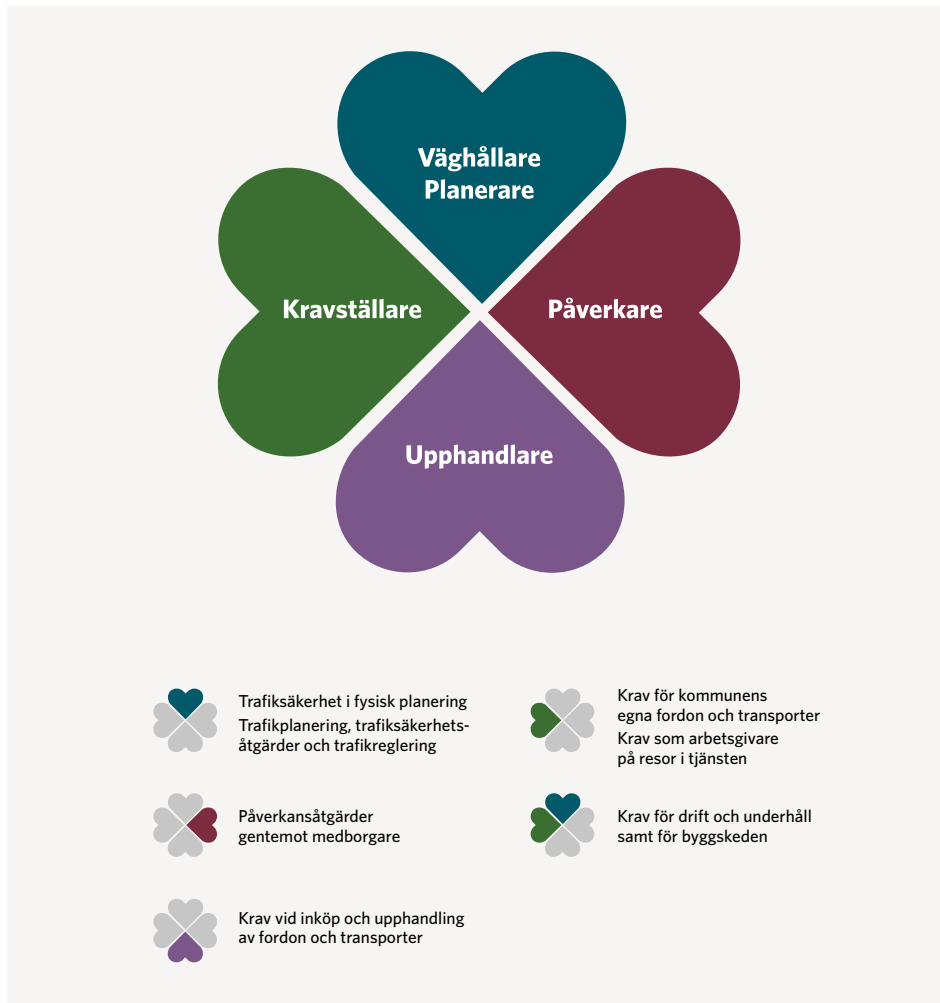
## Organisation, styrning och samverkan

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 ett nuläge och ett önskat läge. Mål och insatsområden samlas i ett styrande dokument. Med utgångspunkt i denna inriktning för arbetet kan lämpliga insatser genomföras. För att följa utvecklingen och vilka framsteg som görs behövs indikatorer som följs upp regelbundet. Denna systematik behöver också integreras i verksamhetens ordinarie arbetssätt och rutiner.

Detta temablad ger stöd för de övergripande förutsättningarna för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen, det vill säga sådant som är kommunövergripande och som påverkar kommunens möjligheter att arbeta vidare utifrån de påverkansmöjligheter som finns när det gäller trafiksäkerhet (som hanteras vidare i **temablad 2–8**), se Figur 1.

De övergripande förutsättningarna rör mål och strategier, ansvar och resurser, uppföljning samt samverkan inom kommunen och med andra aktörer. Detta temablad ger stöd för att dels kartlägga verksamheter/processer och ansvar för trafiksäkerhetsfrågan, dels mäta och följa upp trafiksäkerhetsläget i kommunen. Det blir utgångspunkter för fortsatt arbete med övriga temaområden.

**Figur 1:** Kommunens 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.

## Aktiviteter inom detta tema

### Fylla i frågeformulär

För att få en bild av läget i kommunen vad gäller organisation, styrning och ansvar kan frågeformuläret för temaområde 1 fyllas i. Formuläret finns i **formulär för självbedömning** (en Excelfil) som samlar formulär för samtliga temaområden och som ger stöd för en summering av resultaten. Fyll gärna i formuläret tillsammans med andra, se den dialogbaserade genomförandeprocessen för Trafiksäkerhetslyftet i handledningen.

**Tabell 1:** Kartläggning av verksamheter/processer och ansvar i kommunen

Temaområde	Var ansvaret vanligen ligger	Hur ser ansvaret ut i din kommun?	Vilka processer styr dessa verksamheter?
1. Organisation, styrning och samverkan	I regel huvudansvar på Teknisk förvaltning/Trafikkontor/Gatukontor		
2. Trafiksäkerhet i fysisk planering	Stadsbyggnadskontor Exploateringskontor/Fastighetskontor Teknisk förvaltning etc.		
3. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och trafikreglering	Teknisk förvaltning etc.		
4. Drift och underhåll	Teknisk förvaltning etc.		
5. Trafiksäkerhet i byggskede	Teknisk förvaltning etc. Exploateringskontor/Fastighetskontor		
6. Resor i tjänsten och egna transporter	HR/Kommunledning Förvaltning för samhällsbetalda resor Förvaltningar med transportintensiv verksamhet		
7. Trafiksäkerhet i inköp och upphandling	Upphandlingsenhet Enhet med ansvar för inköp och leasing av fordon		
8. Påverkansåtgärder	MM/hållbart resande Utbildningsförvaltning Socialförvaltning/Äldreförvaltning Serviceförvaltning		

## Kartlägga verksamheter/processer och ansvar

Många olika kommunala verksamheter berörs av trafiksäkerhetsarbetet och har en påverkan på trafiksäkerheten i kommunen. Som utgångspunkt för en översyn av trafiksäkerhetsarbetet är det relevant att kartlägga hur ansvaret för trafiksäkerhetsfrågan ser ut. Tabell 1 ger stöd för att identifiera vilka förvaltningar/enheter/bolag som berörs inom respektive temaområde. Det är också relevant att notera vilka processer som styr dessa verksamheter för att kunna integrera trafiksäkerhet där påverkansmöjligheter finns.

## Formulera mål och insatsområden

Grunden i ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete är mål som formuleras utifrån ett nuläge och ett önskat läge för trafiksäkerheten i kommunen. För att nå målen behöver insatser göras inom ett antal relevanta insatsområden. I handboken **Trafiksäkra staden** finns stöd för formulering av mål och val av insatsområden med utgångspunkt i de nationella målen och indikatorerna för trafiksäkerhetsarbetet som omsätts till lokal nivå (se moment 3 i handboken). Nedan ges förslag på ytterligare skrifter som kan ge stöd i fortsatt arbete med mål och insatsområden.



**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 SKR 2013. Handboken gavs ut i en ny version av Trafikverket 2022.



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



**Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped** är ett inriktningsdokument som tagits fram i samverkan mellan olika myndigheter och aktörer. Syftet med inriktningen är att utgöra underlag för verksamhetsplaneringen inom statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer samt att vara en kunskaps- och inspirationskälla för de aktörer som vill bidra till en säker trafik med cykel och moped. Avstamp tas i Nollvisionen och Agenda 2030. På Trafikverkets webbplats finns denna och ytterligare inriktningsdokument för trafiksäkerhetsarbetet.



**Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen** är Trafikverkets årliga analysrapporter som utgör en del av målstyrningen av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030. I 2021 års rapport presenteras nya och uppdaterade trafiksäkerhetsindikatorer och målnivåer som behövs för att etappmålen 2030 ska nås (se Trafikverket Publikation 2022:093).



**Nollvisionen - tillsammans räddar vi liv** är Trafikverkets webbplats riktad till branschen som samlar information om Nollvisionen och etappmålen för trafiksäkerhet. På webbplatsen finns bland annat även den aktörsgemensamma aktionsplanen för säker vägtrafik. Läs mer här: <https://bransch.trafikverket.se/nollvisionen>.

## Mäta och följa upp trafiksäkerhetsläget

Trafiksäkerhetsarbetet styrs i riktning mot trafiksäkerhetsmålen. Att nå målen är det önskade **utfallet** av de insatser som genomförs. På vägen mot det önskade utfallet görs också ofta uppföljning av olika **tillstånd** indikatorer. Många av de tillstånd indikatorer som används inom trafiksäkerhetsarbetet är ofta gemensamma med andra målområden. Till exempel är säkra GCM-passager och hög kvalitetsnivå på drift och underhåll av gång- och cykelvägar relevanta insatser (och tillstånd indikatorer) för både trafiksäkerhetsarbetet och kommunens arbete för ökad cykling.

**Figur 2:** Målstyrningsmodell med exempel på tillstånd indikatorer och utfalls indikatorer

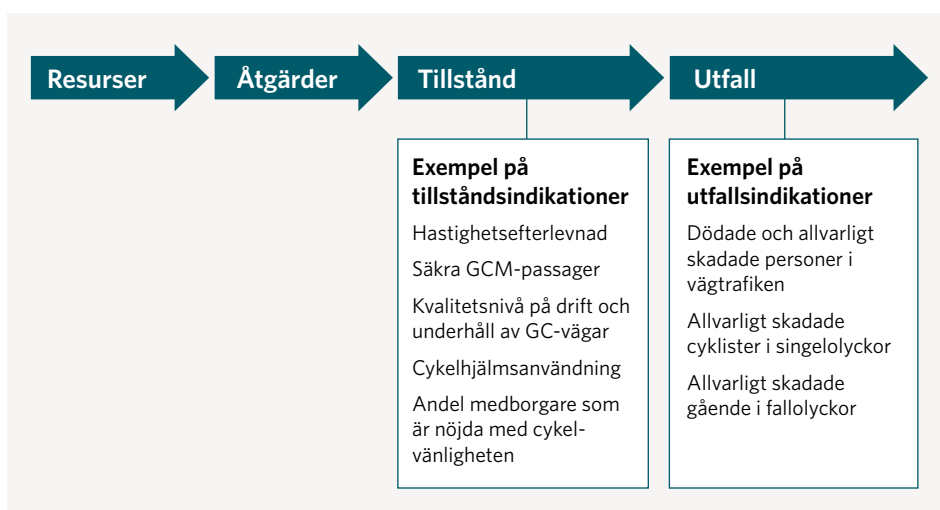


Bild framtagen av Wennberg & Dahlholm (2022) baserat på förlaga i Trafikverket Publikation 2016:109.

## Följa upp trafiksäkerhetsutvecklingen (utfalls indikatorer)

Uppföljning bör göras av trafiksäkerhetsutvecklingen över tid för utfalls indikatorer som svarar mot kommunens trafiksäkerhetsmål. Trafiksäkerhetsarbetet på nationell nivå styrs utifrån följande utfalls indikatorer:

- › Antal omkomna i vägtrafiken
- › Antal allvarligt skadade i vägtrafiken
- › Antal allvarligt skadade i singelolyckor cykel
- › Antal suicid inom vägtransportområdet
- › Antal allvarligt skadade till följd av fallolyckor inom vägtrafiken

För att få en bild av trafiksäkerhetsläget som utgångspunkt för val av insatsområden och åtgärder kan en sammanställning av antal dödade och skadade personer göras med hjälp av data från Strada i enlighet med tabell 2.

**Tabell 2:** Sammanställning av trafiksäkerhetsläget i kommunen

Tabellen är anpassad för skadegraden ISS: död, allvarligt skadad (ISS 9-75), måttligt skadad (ISS 4-8) respektive lindrigt skadad (ISS 1-3)

Olyckstyp		Dödade	Allvarligt skadade	Måttligt skadade	Lindrigt skadade
S	Singel (motorfordon)				
M	Möte (motorfordon)				
O	Omkörning (motorfordon)				
U	Upphinnande (motorfordon)				
A	Avsvängande (motorfordon)				
K	Korsande (motorfordon)				
C	Cykel - Motorfordon				
F	Fotgängare - Motorfordon				
G0	Cykel singel				
G1	Moped singel				
G3	Cykel - Fotgängare				
G4	Cykel - Cykel				
G5	Cykel - Moped				
G6	Moped - Fotgängare				
G7	Moped - Moped				
G8	Fotgängare - Fotgängare				
W	Vilt (motorfordon)				
V	Övrigt				
J8	Tåg - Motorfordon				
<b>Skadade personer under fem år</b>					
<b>Skadade personer under ett genomsnittså</b>					

Det är viktigt att komma ihåg att de data som erhålls från Strada inte är en absolut sanning. Det finns många felkällor och bortfall. Det gäller särskilt när uttag görs på lokal nivå för ett betydligt mindre olycksunderlag än för nationell nivå. Datasammanställningen ska helst bygga på fem års data. I större kommuner kan det räcka med tre år.

Trafikskadorna i tabell 2 redovisas enligt skadegrad med ISS-skalan (Injury Severity Score) som anger sjukvårdens bedömning av skadans allvarlighet vid olyckstillfället. ISS-värdet (1–75) beskriver risken för att en person ska avlida till följd av sina skador. I nationella mål används istället skademåttet RPMI (Risk of Permanent Medical Impairment) som visar på återstående risk för medicinsk invaliditet till följd av en trafikskada.

För mer information om olycksstatistik från Strada, se **Läsa vidare**.

### Följa upp trafiksäkerhetstillståndet (tillståndindikatorer)

Exempel på relevanta tillståndindikatorer för trafiksäkerhetsarbetet listas nedan. Flera av dessa indikatorer används även i det nationella trafiksäkerhetsarbetet.

- Hastighetsefterlevnad i kommunala vägnätet  
– se exempel i tabell 3 och 4 nedan
- Andel 30 och 40 km/h av alla gator med 30–50 km/h<sup>1</sup>
- Andel GCM-passager med god standard<sup>2</sup>
- Cykelhjelmsanvändning
- Mopedhjelmsanvändning
- Andel nyktra förare
- Bältesanvändning
- Andel säkra fordon i kommunens fordonsflotta<sup>3</sup>

Not. 1 Nationellt följs indikatorn "säkra gator i tätort" upp genom andel 30+40 km/h (skyltad hastighet) av totalt antal kilometer med 30–50 km/h (skyltad hastighet) för vägnätet inom tätort. Läs mer i Trafikverket Publikation 2023:097.

Not. 2 På nationell nivå följs indikatorn säkra GCM-passager upp genom att kommuner rapporterar in sina GCM-passager och farthinder till NVDB. Uttag kan göras via: <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/trafiktjanster/trafiksakerhetsklassade-gcm-passager/>. Se Trafikverket Publikation 2013:091 för information om inventering av GCM-passager och farthinder.

Not. 3 Se temaområde 6 och 7 i formuläret för självbedömning för kriterier för säkra fordon.



**Tabell 3:** Sammanställning av uppmätt hastighet (85-percentil) för gatusträckor i kommunen

	Antal gatusträckor Uppmätt hastighet (85-percentil)						
	30 km/h	31-40 km/h	41-50 km/h	51-60 km/h	61-70 km/h	71-80 km/h	81 km/h
30-sträckor				-	-	-	-
40-sträckor	-				-	-	-
50-sträckor	-	-				-	-
60-sträckor	-	-	-				-
70-sträckor	-	-	-	-			

**Tabell 4:** Sammanställning av uppmätt hastighet (85-percentil) på GCM-passager i kommunen

	Antal GCM-passager Uppmätt hastighet (85-percentil)		
	30 km/h	31-40 km/h	41 km/h
GCM-passager på 30-sträckor			
GCM-passager på 50-sträckor			

## Samhällsekonomiska kostnader

Trafikolyckor orsakar förlust av hälsa, välbefinnande och livskvalitet. Det är fler parter i samhället som är med och betalar den samhällsekonomiska kostnaden för trafikolyckorna. Merparten står näringsliv och den skadade personen för. Kommunen står för uppskattningsvis 8 % av de samhällsekonomiska kostnaderna vilka bland annat utgörs av minskade skatteintäkter och ökade utgifter för sjukvård och socialförsäkring, se MSB (2019).

De samhällsekonomiska kostnaderna för trafikolyckor som skett i kommunen kan beräknas med hjälp av Trafikverkets ASEK-värden, se Trafikverket (2020) i **Läsa vidare**. Det bör noteras att ASEK-värdena utgår från RPMI-mått vilket innebär att ISS-skalan från Strada behöver beräknas om till RPMI.

## Rapportering av trafiksäkerhetsläget

Trafiksäkerhetsläget kan presenteras i en årlig rapport – till exempel i ett **trafiksäkerhetsbokslut**. Detta kan vara en enkel sammanställning av hur antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken utvecklats och av valda tillståndsindikatorer som återrapporteras till politiken.

Det finns också exempel på kommuner som presenterar trafiksäkerhetsläget samlat med utvecklingen för andra målområden i trafikstrategin. Till exempel har Göteborgs stad en årlig **trafik- och resandeutveckling**<sup>4</sup> och Umeå kommun ett **mobilitetsbokslut**<sup>5</sup>.

## Läsa vidare

### Olycksstatistik i Strada

Information om Strada och en handledning i Strada uttagswebb finns på Transportstyrelsens webbplats. Där finns också kontaktuppgifter till regionala Strada-samordnare samt möjlighet att ansöka om tillgång till Strada.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada/>

### Samhällsekonomiska kostnader av trafikolyckor

MSB (2019). Samhällets kostnader för vägtrafikolyckor: Resultat.

Publikationsnummer MSB 0047-09. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

<https://www.msb.se/sv/publikationer/samhallets-kostnader-for-vagtrafik-olyckor--resultat/>

Trafikverket (2020). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0. Kapitel 9 Trafiksäkerhet och olyckskostnader.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafik-analys/gallande-forutsattningar-och-indata/>

Not. 4 <https://goteborg.se/wps/portal/start/gator-vagar-och-torg/gator-och-vagar/statistik-om-trafiken/trafikutveckling>.

Not. 5 <https://www.umea.se/trafikochresor/trafikochgator/mobilitetsbokslut.html>.

## Stöd för att formulera mål och insatsområden för trafiksäkerhetsarbetet

Trafikverket Publikation 2022:010. Trafiksäkra staden: Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram. I handboken ges stöd för hur trafiksäkerhetsläget kan beskrivas (moment 2) och för formulering av mål och insatsområden (moment 3).

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-atraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

SKR (2016). Kommunala trafiksäkerhetsprogram.

<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/kommunala-trafiksakerhetsprogram.65099.html>

Trafikverket Publikation 2022:164. Handbok för trafikstrategiskt arbete – Tillgänglighet i ett hållbart samhälle. Trafikverket, SKR & Boverket.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-atraktiva-regioner/Trafik-for-en-atraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/>

Trafikverket Publikation 2018:159. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped. Denna publikation och inriktningsdokument för ytterligare områden finns [här](#).

Trafikverkets uppföljningar av trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige och regionalt. Välj ”trafiksäkerhetsrapporter” på följande webbplats:

<https://www.trafikverket.se/e-tjanster/portaler-och-databaser/trafikverkets-publikationer/>

Information om Nollvisionen och etappmål för 2030 och nationella indikatorer.

<https://bransch.trafikverket.se/nollvisionen>

**Upplysningar om innehållet:**

Prem Huq, prem.huq@skr.se

© Sveriges Kommuner och Regioner, 2023

**Bestnr:** 5534

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**