

Bedömningsmodell

I detta dokument redovisas indikatorer för bedömning av trafiksäkerhetsarbetet i en kommun. Bedömningsmodellen visar även vilka kriterier som gäller för att erhålla poäng inom respektive bedömningsområde. De trafiktekniska termer och begrepp som används förklaras i fotnoter.

I Trafiksäkerhetsrevisionen görs en bedömning av trafiksäkerhetsarbetet inom följande sju ämnesområden:

1. Olyckor och skador
2. Organisation och styrning
3. Fysisk planering
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter
5. Drift och underhåll
6. Fordon, resor och transporter
7. Externt samarbete

För flertalet ämnesområden görs både en bedömning av *trafiksäkerhetskulturen* (arbets sättet) och *trafiksäkerhetstillståndet* (den faktiska trafiksäkerhetsnivån). ”Organisation och styrning” och ”Externt samarbete” bedöms dock enbart inom trafiksäkerhetskultur, medan ”Olyckor och skador” enbart bedöms inom trafiksäkerhetstillstånd. Mer information finns i dokumentet ”Handledning för revisorer”.

I bedömningsmodellen anges även vilka av indikatorerna som rör de **nationella indikatorerna för etappmål 2020** (grönmarkerade indikatorer) respektive **ISO 39001**, den internationella ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet (blåmarkerade indikatorer). Dessa indikatorer har ett även referensnummer som hänvisar till aktuell nationell indikator resp. krav i ISO 39001.

Indikator i enlighet med nationella indikatorer för etappmål 2020	Indikatorer i enlighet med ISO 39001
Övriga indikatorer med betydelse för ett effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete i kommunerna	

1. Olyckor och skador

Trafiksäkerhetskultur

Endast trafiksäkerhetstillståndet bedöms för ”Olyckor och skador”.

Trafiksäkerhetstillstånd

Viktigt att tänka på:

- Kommunens olyckstal är en siffra. Innan den tolkas och leder till slutsatser bör den sättas in i ett sammanhang.
- Slumpen slår väldigt hårt mot små kommuner som har få olyckor med dödlig eller skadlig utgång. Detsamma gäller de kommuner som har arbetat länge och lyckats få ned antalet olyckor. Kommuner som har kvar olyckor som är väldigt svåra att förhindra kan trots idogt arbete drabbas hårt av en extra olycka.
- Ett annat exempel som kan leda till märkliga slutsatser är hur stor andel av vägnätet som kommunen ansvarar för. Ansvarar en kommun för vägar som i andra kommuner är statliga (eller enskilda) blir olyckstalet också högt.
- Olyckstalet kan också hänga ihop med trafikutvecklingen och en kommun som växer/har gott företagsklimat kan då få en negativ utveckling av olyckstalet.

T-1.1 Utveckling av olyckor och skador

Antalet döda och svårt skadade i trafiken har minskat under den senaste femårsperioden jämfört med föregående femårsperiod.

Krav i ISO 39001: 6.3

Kriterier

Poäng

Färg	Förklaring	Poäng
	Minskning 31-50 %	1,5
	Minskning 15-30%	1
	Minskning <15%	0,5
	Ingen förändring eller en ökning	0

$$olyckstal = \frac{antal}{((medelinvånare/10000) * 5)}$$

Döda och svårt skadade i trafiken på kommunalt vägnät inom kommunen.

Olycksstatistik hämtas från SKL:s webbplats eller STRADA.

Både sjukhus- och polisrapporterade skador ska användas om det är möjligt.

1,5

T-1.2 Olyckstal i jämförelse

Kommunens olyckstal för den senaste femårsperioden är bra i jämförelse med andra kommuners olyckstal.

Kriterier

Poäng

För kommuner som har tillgång till **enbart polisrapporterade skador** ska följande kriterier användas:

1,5

Kommuner med < 15 000 invånare		
Färg	Förklaring	Poäng
	Olyckstal < 0,5	1,5
	Olyckstal 0,5 – 0,75	1
	Olyckstal 0,75 - 1	0,5
	Olyckstal > 1	0

Kommuner med ≥ 15 000 inv.		
Färg	Förklaring	Poäng
	Olyckstal < 0,75	1,5
	Olyckstal 0,75 – 1	1
	Olyckstal 1 – 1,25	0,5
	Olyckstal > 1,25	0

För kommuner som har tillgång till **både polis- och sjukvårdsrapporterade skador** ska följande kriterier användas:

Kommuner med < 15 000 invånare		
Färg	Förklaring	Poäng
	Olyckstal < 0,5	1,5
	Olyckstal 0,5 - 0,75	1
	Olyckstal 0,75 - 1,25	0,5
	Olyckstal > 1,25	0

Kommuner med ≥ 15 000 invånare		
Färg	Förklaring	Poäng
	Olyckstal < 1	1,5
	Olyckstal 1 - 1,25	1
	Olyckstal 1,25 - 1,5	0,5
	Olyckstal > 1,5	0

Poäng, Trafiksäkerhetstillstånd för Olyckor och skador

3

Total poäng, Olyckor och skador

3

2. Organisation och styrning

Trafiksäkerhetskultur

<p>K-2.1 Policy</p> <p>Kommunen har ett kommungemensamt policydokument som beskriver kommunens visioner och ambitioner för hur trafiksäkerhetsarbetet ska bedrivas och utvecklas.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 4.1, 4.3, 5.2, 7.5</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p> <p>Kommunens visioner och ambitioner för trafiksäkerheten kan anges i översiktsplanen och/eller trafikstrategin, men också i trafiksäkerhetsprogrammet eller motsvarande (om sådant finns). Trafiksäkerhetsprogram eller motsvarande är dokument som också redovisar övergripande åtgärder och aktiviteter som kommunen avser genomföra för att nå sina trafiksäkerhetsmål. Här bedöms dock enbart kommunens visioner och ambitioner för trafiksäkerheten – åtgärderna bedöms i K-4.2.</p> <p><i>Revisionen binder sig inte vid olika namngivna dokument utan anger bara innehållet och ger kommunen frihet att ha texten i valfritt format!</i></p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Policydokumentet bör uppfylla följande kriterier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anger visioner och ambitioner för trafiksäkerheten och pekar ut den långsiktiga inriktningen för trafiksäkerhetsarbetet. • Är kommungemensamt • Är politiskt antaget • Är kommunicerat internt (förankrat) • Kan ange åtgärder och aktiviteter, men i så fall i generella termer. Anger snarare nyckelfrågor, framgångsfaktorer och viktiga insatsområden. • Bygger på intentionerna i Nollvisionen och de transportpolitiska målen. • Är av långsiktig karaktär • Aktualiseras varje mandatperiod (policydokument kan vara äldre än fem år, men i vissa fall fortfarande anses relevanta och aktuella). 	<p>2</p>
<p>K-2.2 Mål för trafiksäkerheten</p> <p>Kommunen har fastställda mätbara mål för trafiksäkerheten.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 6.4, 7.5</i></p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>

<p>Kommunens har fastställda mätbara mål för trafiksäkerheten som:</p> <ul style="list-style-type: none"> • minst följer de nationella ambitionerna och är i linje med Nollvisionens intentioner och de nationella indikatorerna för etappmål 2020, • särskiljer på reducering av antalet dödade och allvarligt skadade, • formuleras som SMART:a mål, dvs. Specifika, Mätbara, Ambitiösa, Realistiska och Tidsbestämda samt • kommuniceras och uppdateras efter behov. 	1
<p>K-2.3 Ledarskap och åtaganden</p> <p>En nämnd eller kommunstyrelsen samt en förvaltning och minst en tjänsteman har ett tydligt utpekat ansvar för trafiksäkerheten i kommunen.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 5.1, 5.3</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>Om kommunstyrelsen har ansvaret måste det vara ett aktivt beslut. Beroende på kommunstorlek skiljer sig tjänstemannens ansvar åt. I små kommuner kan han/hon bevaka trafiksäkerhet i såväl fysisk planering som drift och underhåll.</p> <p>Ärenden mellan nämnder och förvaltningar går i allmänhet smidigare om kommunfullmäktige har en aktiv roll i trafiksäkerhetsarbetet. En nackdel med ärenden som ligger högt i hierarkin är dock att processen kan försvåras. Det finns även en risk för alltför många kompromisser.</p>	
<p><i>Kriterium</i></p>	<p><i>Poäng</i></p>
<p>En nämnd eller kommunstyrelsen samt en förvaltning och minst en tjänsteman har ett tydligt utpekat ansvar för trafiksäkerheten i kommunen.</p>	<p>0,5</p>
<p>K-2.4 Uppföljning av policy och mål</p> <p>Kommungemensamt policydokument samt mål för trafiksäkerheten följs regelbundet upp och diskuteras med ansvariga politiker och chefstjänstemän.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 9.3, 9.4</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>Rapporteringen kan ske i samband med budgetrevidering, verksamhetsberättelse eller liknande, men kan också behandlas separat. Dokumenten ska följas upp årligen och åtgärder ska vidtas. Rapportering görs med både ansvariga politiker och chefstjänstemän.</p>	
<p><i>Kriterium</i></p>	<p><i>Poäng</i></p>
<p>Kommungemensamma dokument (trafiksäkerhetsprogram, trafiksäkerhetsplan, trafiksäkerhetspolicy) samt mål för trafiksäkerheten följs regelbundet upp och diskuteras med ansvariga politiker och chefstjänstemän.</p>	<p>1</p>

<p>K-2.5 Samordning</p> <p>Förvaltningen som har ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor har ett formaliserat samarbete med andra berörda förvaltningar.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.1</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>Vilka förvaltningar som är berörda och viktiga för trafiksäkerhetsarbetet är olika från kommun till kommun. Följande utgör ett förslag på förvaltningar som bör omfattas av ett formaliserat samarbete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunledning • Fysisk planering • Gata/trafik • DoU av gator och vägar • Inköp av fordon och transporter • Samhällsbetalda resor • Utbildning/skola • MM-kontor eller liknande • Transportintensiv verksamhet • Stadsdelsnämnder 	
<p><i>Kriterium</i></p>	<p><i>Poäng</i></p>
<p>Förvaltningen som har ansvaret för trafiksäkerhetsfrågor har ett formaliserat samarbete med andra berörda förvaltningar.</p>	<p>0,5</p>
<p>K-2.6 Trafiksäkerhetsfaktorer</p> <p>Kommunen har en god tillståndsbeskrivning över trafiksäkerheten inom tätbebyggda område genom mätningar av trafiksäkerhetsfaktorer och olycksstatistik. Tillståndsbeskrivningen redovisas årligen för ansvarig nämnd och/eller kommunstyrelse/fullmäktige.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 6.3, 9.1, 9.2</i></p>	
<p><i>Nationell indikator: 2, 3, 4, 5, 9</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>För full poäng krävs att kommunen genomför regelbundna mätningar av trafiksäkerhetsfaktorer (eller regelbundet inhämtar mätningar från annan aktör, t ex nationella mätningar) samt följer upp olycksstatistik via STRADA baserat på både polisrapporterade och sjukvårdsrapporterade olyckor/skador. Kommunen ska årligen rapportera tillståndsbeskrivningen till ansvarig politisk instans.</p> <p>Exempel på trafiksäkerhetsfaktorer som bör mätas är hastigheter, trafikflöden, hjälmanvändning, bältesanvändning samt andel fordon som lämnar företräde vid övergångsställen.</p>	

<i>Kriterium. Observera att poängen kan adderas (max poäng: 2). 0,25 p avdrag om man inte avrapporterar till politisk instans.</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen följer årligen upp olycksstatistik, men enbart polisrapporterade olyckor, och avrapporterar denna till ansvarig politisk instans.	0,5
<i>Eller</i> Kommunen följer årligen upp olycksstatistik, både polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor, och avrapporterar denna till ansvarig politisk instans.	1
Kommunen genomför årligen mätningar (eller inhämtar årligen mätningar från annan aktör, t ex nationella mätningar) av trafiksäkerhetsfaktorer såsom t ex hastigheter, trafikflöden, hjälmanvändning, bältesanvändning samt andel fordon som lämnar företräde vid övergångsställen. Resultatet avrapporteras till ansvarig politisk instans.	1
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Organisation och styrning	7

Trafiksäkerhetstillstånd

Endast trafiksäkerhetskulturen bedöms för ”Organisation och styrning”.

Total poäng, Organisation och styrning	7
---	----------

3. Fysisk planering

Trafiksäkerhetskultur

K-3.1 Integrering i den fysiska planeringen	
Kommunens fysiska planering gynnar hållbara trafikslag. Man har riktlinjer och kontroller för hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas och prioriteras vid planärenden, lokalisering av trafikallstrande verksamheter och bygglov.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen bedriver en fysisk planering som gynnar och prioriterar hållbara trafikslag (gång-, cykel- och kollektivtrafik) t ex utifrån hur bebyggelse lokaliseras och infrastruktur planeras. Därmed främjas dessa trafikslag (dvs. fler gående och cyklister innebär lägre risk per trafikant) samt genom en tät och nära stad minskar resbehovet (dvs. minskad exponering). Detta är formulerat i översiktsplanen, trafikstrategin eller liknande.	1
Kommunen har riktlinjer för hur trafiksäkerhetsaspekter ska beaktas i långsiktiga och översiktliga planer (t ex översiktsplan och fördjupningar/tematiseringar av denna) samt i planer på detaljerad nivå (t ex detaljplaner). Exempel på riktlinjer är planer för hur bostadsområden ska lokaliseras i förhållande till huvudnätet, planer för hur skolor ska förses med gång- och cykelbanor, typritningar samt beslut kring hastighetsnivåer i bostadsområden utifrån metodiken i Rätt fart i staden. Sammantaget planerar kommunen utifrån ambitionerna i TRAST och tillämpar råden och rekommendationerna i VGU, Åtgärds katalogen, Rätt fart i staden och GCM-handboken.	1
Kommunen gör regelbundna kontroller av hur väl riktlinjerna för den fysiska planeringen fungerar och efterlevs och för hur arbetet fortskrider. Detta kan ske genom en checklista innefattar punkter som kontrollerar hur utformningen och lokaliseringen stödjer/motverkar olycksrisken för trafikantlagen samt hur utformningen och lokaliseringen påverkar trafikflödet och färdmedelsfördelningen. Om ifylld checklista är med som underlag vid beslut sker en kontinuerlig rapportering vilket ger goda kontakter mellan förvaltningar och politiker.	1
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Fysisk planering	3

Trafiksäkerhetstillstånd

Endast trafiksäkerhetskulturen bedöms för ”Fysisk planering”.

Total poäng, Fysisk planering	3
--------------------------------------	----------

4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter (LTF)

Trafiksäkerhetskultur

<p>K-4.1 Trafiknätsanalys och hastighetsplan</p> <p>Kommunen har gjort en trafiknätsanalys och utifrån det tagit fram en hastighetsplan för de av kommunens tätorter som har fler än 500 invånare.</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 6.2, 7.2</i></p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Kommunen har genomfört en trafiknätsanalys i enlighet med TRAST och/eller Rätt fart i staden och utifrån denna analys tagit fram ett åtgärdsprogram (hastighetsplan). Trafiknätsanalysen och hastighetsplanen ska vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politiskt förankrat • Kommunicerat internt • Aktuellt (inte äldre än 10 år) • Förankrat i kommunens ekonomiska planering (resurser) <p>Andra aspekter som är av betydelse i bedömningen är analysens kvalitet och omfattning, t ex hur många tätorter som omfattas av analysen, samt huruvida även andra åtgärder ingår utöver hastighetsplanen, t ex åtgärder för hastighetssäkring.</p>	1
<p>K-4.2 Trafiksäkerhetsprogram</p> <p>Kommunen har ett åtgärdsprogram för trafiksäkerheten (trafiksäkerhetsprogram eller motsvarande).</p> <p><i>Krav i ISO 39001: 6.2, 7.2</i></p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Kommunen har tagit fram ett åtgärdsprogram för trafiksäkerheten (ett trafiksäkerhetsprogram eller motsvarande) som baseras på en grundlig nulägesanalys och uppställda mål. Trafiksäkerhetsprogrammet ska vara framtaget i enlighet med Trafiksäkra staden (eller motsvarande) och ska vara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politiskt förankrat • Kommunicerat internt • Aktuellt (inte äldre än 5 år) • Förankrat i kommunens ekonomiska planering (resurser) <p>Åtgärdsprogrammet innehåller konkreta och tidsatta åtgärder samt beskrivning av ansvar. Andra aspekter som är av betydelse i bedömningen är programmets kvalitet och omfattning, t ex om alla relevanta insatsområden ingår (se Trafiksäkra staden).</p>	1

K-4.3 Riktlinjer för utformning och reglering

Kommunen har kriterier/riktlinjer som tydliggör trafiksäkerhetsfrämjande villkor för gatuutformning och hastighetsregleringar inom kommunens väghållningsområde.

Kommentar

Exempel på kriterier/riktlinjer är placerings- och utformningsprinciper för gc-passager, farthinder och andra fysiska åtgärder samt politiska beslut om hastighetsbegränsningar. Riktlinjerna ska vara i linje med vedertagna råd och rekommendationer (t ex VGU, Åtgärds katalogen, GCM-handboken, Bussar och gupp (Trafikverket Publikation 2010:052) och poängavdrag ska göras för riktlinjer som motverkar trafiksäkerheten.

Kriterium

Poäng

Kommunen har kriterier/riktlinjer som tydliggör trafiksäkerhetsfrämjande villkor för gatuutformning och hastighetsregleringar inom kommunens väghållningsområde.

1

K-4.4 Trafiksäkerhet i skolorna

Ett trafiksäkerhetsarbete bedrivs i kommunens skolor.

Kommentar

Även friskolor ingår. I de fall där arbetet är bra men inte kommer 50 % av barnen tillgodo kan poäng ändå delas ut.

Trafiksäkerhetsarbetet i **förskolorna** bör framförallt innefatta kommunikation med föräldrarna om skjutsningen till förskolan och hur barn reser säkert i bil och på cykel, t ex så att alla barn åker i rätt monterade bilbarnstolar¹. Förskolepedagogerna kan också vara en viktig målgrupp där det sedan får verktyg med sig att använda i den pedagogiska verksamheten med förskolebarnen.

Trafiksäkerhetsarbetet i **grundskolorna** bör innefatta:

- Skolvägsutredningar/inventeringar
- Skolreseplaner
- Information och kampanjer för att påverka skjutsningen, t ex vandrande skolbussar och andra beteendepåverkande åtgärder mm.
- Lokalplanering: lokalisering av skolorna (även hur man hanterar lokalisering av nya friskolor) och planering av angöring till skolorna
- Kriterier för skolskjuts kan också granskas i denna punkt då långa avstånd ger ett ökat skjutsande vilket innebär en ökad trafik kring skolorna.
- Trafikundervisning

Trafiksäkerhetsarbetet i **gymnasieskolorna** bör innefatta kommunikation om säkert beteende i trafiken och om trafiknykterhet.

¹ Små barn (upp till 4 år) ska åka bakåtvända med särskild skyddsanordning som babyskydd eller bilbarnstol (med krockkudden urkopplad om de sitter i framsätet) och större barn (upp till 135) ska också ha särskild skyddsanordning som bilbarnstol eller bälteskudde (om de åker i framsätet krävs även urkopplad krockkudde).

<i>Kriterium. Observera att poängen går att addera (max poäng är 1).</i>	<i>Poäng</i>
50 % av förskolebarnen går i skolor som arbetar med trafiksäkerhet.	0,25
50 % av grundskolebarnen går i skolor som arbetar med trafiksäkerhet.	0,5
50 % av gymnasieeleverna går i skolor som arbetar med trafiksäkerhet.	0,25
K-4.5 Attityd- och beteendepåverkan Kommunen arbetar systematiskt och långsiktigt med kommunikativa insatser (utöver arbetet i skolorna) i syfte att förbättra trafiksäkerheten. <i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.1</i>	
<i>Kommentarer</i>	
<p>Kommunikativa insatser kan vara information, dialogmöten, kampanjer etc. som syftar till att öka trafiksäkerheten t ex genom bättre hastighetsefterlevnad, lämna företräde för gående, visa hänsyn i trafiken, regelefterlevnad, köra nyktert, använda hjälm, bältesanvändning osv. Attityd- och beteendepåverkande insatser i skolorna bedöms i K-4.4.</p>	
<i>Kriterium. Observera att poängen går att addera (max poäng är 1).</i>	<i>Poäng</i>
Fysiska åtgärder införs i dialog med allmänheten genom dialogmöten och andra informations- och kommunikationsinsatser.	0,25
Kommunen arbetar aktivt med trafiksäkerhetskommunikation (information, kampanjer etc.) i syfte att främja trafiksäkra beteenden (utöver det som ingår i K-4.4).	0,5
Kommunen arbetar aktivt med att öka resandet med hållbara färd sätt (gång, cykel och kollektivtrafik) genom sitt arbete med MM (mobility management).	0,25
K-4.6 Uppföljning, kontroll och utvärdering Trafiknätsanalysen och hastighetsplanen (K-4.1), trafiksäkerhetsprogrammet (K-4.2) samt kriterier/riktlinjer (K-4.3) följs regelbundet upp samt genomförda åtgärder/aktiviteter utvärderas och diskuteras med ansvariga politiker. <i>Krav i ISO 39001: 9.1, 9.3, 9.4</i>	
<i>Kommentar</i>	
<p>Uppföljningen av trafiknätsanalys/åtgärdsprogram kan göras genom att beräkna antalet åtgärder som vidtagits och genom att undersöka antalet röda punkter som blivit gula/gröna. I och med detta visas också hur väl de planerade åtgärderna bidragit till att höja standarden och nå målen som finns uppsatta i analysen. Åtgärdsprogrammet behöver sannolikt följas upp oftare än analysen. Uppföljningen bör stämmas av med ansvariga politiker och chefstjänstemän.</p>	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 1). 0,25 p avdrag om man inte stämmer av med ansvariga politiker och chefstjänstemän.</i>	<i>Poäng</i>

Kommunen genomför uppföljningar av trafiknätsanalysens åtgärdsprogram	0,25
Kommunen genomför kontroller av hur väl kriterier/riktlinjer efterlevs	0,25
Kommunen utvärderar effekterna av genomförda åtgärder (både fysiska och kommunikativa åtgärder)	0,5
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter (LTF)	6

Trafiksäkerhetstillstånd

T-4.1 Säkra GCM-vägar

Kommunen har ett huvudnät för cyklister² som består av cykelvägar, cykelbanor, cykelfält på gator med 40 km/h och/eller hastighetssäkrade³ 30-gator. Kommunen beaktar gåendes och mopedisters placering och säkerhet. Detta gäller för tätorter med fler än tusen invånare.

Kommentar

Följande krav ställs på ett säkert GCM-nät:

- Består av cykelvägar, cykelbanor, cykelfält på 40-gator och/eller körbanan i hastighetssäkrade 30-gator. Ett lokalvägnät för biltrafik kan således räknas in i GCM-nätet.
- Är sammanhängande och minst lika gent som bilnätet.
- Bör ha enkel och tydlig vägvisning och egen anpassad belysning.
- Korsningspunkter med motortrafik bör vara utformade så att den barriär som bilnätet medför minimeras (observera att utformningen av säkra korsningspunkter enbart ska bedömas under T-4.2).
- Gåendes placering är tydlig och de båda trafikslagen separeras, företrädesvis genom olika material (målad separeringslinje uppfattas i regel enbart som mittlinje). Se GCM-handboken för ytterligare rekommendationer för GCM-vägar.
- Mopeder klass II hanteras på ett tydligt och konsekvent sätt (mopeder klass I tillåts inte används GCM-nätet⁴).

² Definition av huvudnätet för cyklister: Ett huvudnät eller övergripande nät för cykeltrafik är till för cyklister som färdas längre sträckor och består till övervägande delen av separerade cykelvägar som binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter. (ur TRAST)

³ Definition av hastighetssäkring: En utformning eller fysiska åtgärder med syfte att säkerställa att olika slag av fordonstrafik inte överskrider en viss angiven hastighet på en sträcka eller vid en konfliktpunkt. Åtgärder måste ha en enligt erfarenhet god effekt. Trafiksignal eller enbart vägmärke räknas inte som hastighetssäkring. Vägmärke i kombination med fungerande kameraövervakning (ATK) kan dock fungera. Enligt krockvårdsteorin är 30 km/h den hastighet som ska säkerställas i konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Om 85-percentilen visar strax över 30 km/h får sträckan eller konfliktpunkten bedömas även utifrån andra parametrar såsom uppnådd effekt på trafikolyckor (antal och/eller skadeutfall), trafikmiljön, näraliggande målpunkter och antal oskyddade trafikanter. En sträcka eller konfliktpunkt med 85-percentilen 40 km/h är emellertid inte hastighetssäkrad på ett acceptabelt sätt.

⁴ Rekommendation från Trafikverkets utredning om kriterier för tillåtande av mopeder klass I på GCM-vägar (Trivector Rapport 2013:21). Grunden för rekommendationen var att sträva efter en så homogen

Förutom att mäta andelen av GCM-nätet som uppfyller kraven ovan bör hänsyn tas till andra kriterier, t.ex. hur stor del av befolkningen som omfattas, om viktiga målpunkter kan nås eller om det finns många avbrott.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Hela GCM-nätet uppfyller kraven.	2
Minst 75 % av GCM-nätet (av km väg) uppfyller kraven.	1,5
Minst 50 % av GCM-nätet (av km väg) uppfyller kraven.	1
Minst 25 % av GCM-nätet (av km väg) uppfyller kraven.	0,5
<p>T-4.2 Säkra GCM-passager i tätort</p> <p>Kommunens GCM-passager⁵ på huvudvägnätet för bil och vissa lokalgator är säkrade till högst 30 km/h med åtgärder som ger dokumenterat goda resultat eller är planskilda. Signalreglering räknas inte som hastighetssäkring.</p> <p><i>Nationell indikator: 9</i></p>	
<i>Kommentar</i>	
<p>Bedömningen kan grundas på en inventering av GCM-passagernas utformning och/eller hastighetsmätning. Vid hastighetsmätning bör motortrafikens hastighet kontrolleras vid samtliga GCM-passager för en grundligt genomförd nulägesbeskrivning, men mätningar på ett representativt urval räcker för bedömning av måluppfyllelse. En faktisk hastighetsefterlevnad på 30 km/h, mätt i 85-percentilen, accepteras. Det innebär att GCM-passager som inte är ombyggda, men som ändå har en uppmätt hastighet på 30 km/h eller lägre, är att betrakta som hastighetssäkrade.</p> <p>GCM-passager på huvudvägnätet för bil avses liksom GCM-passager på vissa lokalgator, vilket här avser större och väl frekventerade GCM-passager som korsar lokalnätet eller där lokalgatorna har hastighetsgräns högre än 30 km/tim.</p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Samtliga GCM-passager är hastighetssäkrade.	2
Minst 75 % av GCM-passagerna är hastighetssäkrade.	1,5

hastighetsnivå som möjligt och att garantera gåendes trygghet och tillgänglighet (jämför Boverkets ALM) samt att andra studier visar på en minskad olycksrisk för mopedisterna när de förbjuds använda gc-vägar eftersom samspelet med bilister i korsningspunkter inte klaras av på ett bra sätt med de höga hastigheter som mopederna har på gc-överfarter.

⁵ Definition av GCM-passager: Ordnad passage för gång, cykel och/eller moped på huvudvägnät för bil inom tätbebyggt område. Kan vara av typen planskild passage överfart, planskild passage underfart, övergångsställe och/eller cykelöverfart i plan, signalreglerat övergångsställe och/eller signalreglerad cykelöverfart i plan eller annan ordnad passage i plan. (ur Trafikverket Publikation 2013:91)

Minst 50 % av GCM-passagerna är hastighetssäkrade.	1
Minst 25 % av GCM-passagerna är hastighetssäkrade.	0,5
T-4.3 GCM-nät för alla: säkra skolvägar	
Kommunen har anpassat GCM-nätet till barns behov och förutsättningar genom att skolvägar och GCM-vägar till/från fritidsverksamheter har inventerats och brister åtgärdats.	
<i>Kommentar</i>	
För full poäng bör kommunen bedriva ett systematiskt arbete med att anpassa GCM-nätet till barns behov och förutsättningar. Här avses inventering och åtgärdande av brister på de delar av GCM-nätet som barnen frekvent använder, dvs. skolvägar och GCM-vägar till/från fritidsverksamheter. Fritidsverksamheter är platser och lokaler där barn och ungdomar vistas utanför skoltid, t ex idrotts- och ridanläggningar, samlingslokaler, kiosker och caféer, shoppingcentra, badplatser, fritidsgårdar, lekplatser och kyrkor. Observera att detta arbete även kan ha gjorts med tillgänglighetsinriktning, t ex i skolvägsutredningar med fokus på barns tillgänglighet till skola och fritidsaktiviteter.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Samtliga skolor och fritidsverksamheter är inventerade och åtgärdade.	1
Minst 75 % av skolorna och fritidsverksamheterna är inventerade och åtgärdade.	0,75
Minst 50 % av skolorna och fritidsverksamheterna är inventerade och åtgärdade.	0,5
Minst 25 % av skolorna och fritidsverksamheterna är inventerade och åtgärdade. Alternativt är inventeringar och åtgärder utförda slumpvist.	0,25
T-4.4 GCM-nät för alla: tillgängliga⁶ gångstråk	
Kommunen har anpassat GCM-nätet till behov och förutsättningar hos äldre och personer med funktionsnedsättningar genom att GCM-vägar, gångbanor och trottoar samt gångpassager har inventerats och brister åtgärdats.	
<i>Kommentar</i>	
För full poäng bör kommunen bedriva ett systematiskt arbete med att anpassa GCM-nätet till behov och förutsättningar hos äldre och personer med funktionsnedsättningar. Detta arbete görs i regel med tillgänglighetsinriktning genom tillgänglighetsutredningar/inventeringar eller liknande.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Samtliga GCM-vägar, gångbanor och trottoar (av km väg) samt gångpassager är inventerade och åtgärdade.	1

⁶ Fakta: Tillgängligheten hos ett gångstråk påverkar trafiksäkerheten. Studier visar att upp emot 80 % av fallolyckorna bland äldre fotgängare orsakas av underlagets kvalitet och förekomsten av fysiska hinder (Ståhl & Berntman, 2007).

Minst 75 % av GCM-vägarna, gångbanorna och trottoarerna (av km väg) samt gångpassagerna är inventerade och åtgärdade.	0,75
Minst 50 % av GCM-vägarna, gångbanorna och trottoarerna (av km väg) samt gångpassagerna är inventerade och åtgärdade.	0,5
Minst 25 % av GCM-vägarna, gångbanorna och trottoarerna (av km väg) samt gångpassagerna är inventerade och åtgärdade. Alternativt är inventeringar och åtgärder utförda slumpvist.	0,25
T-4.5 Säkra kommunala gatukorsningar i tätort	
Kommunens gatukorsningar på huvudnätet för bil⁷ är hastighetssäkrade till 50 km/tim eller är cirkulationsplatser eller har s.k. fyrvägsstopp. Signalreglering räknas inte som hastighetssäkring.	
<i>Kommentar</i>	
Bedömningen kan grundas på en inventering av gatukorsningarnas utformning och/eller hastighetsmätning i gatukorsningarna. Vid hastighetsmätning bör motortrafikens hastighet kontrolleras vid samtliga gatukorsningar för en grundligt genomförd nulägesbeskrivning, men mätningar på ett representativt urval räcker för bedömning av måluppfyllelse. Hastighetsnivån mäts i 85-percentilen. Gatukorsningar som inte är ombyggda, men som ändå har en uppmätt hastighet på 50 km/h eller lägre, är att betrakta som hastighetssäkrade.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Samtliga korsningar är hastighetssäkrade.	2
Minst 75 % av korsningarna är hastighetssäkrade.	1,5
Minst 50 % av korsningarna är hastighetssäkrade.	1
Minst 25 % av korsningarna är hastighetssäkrade.	0,5
T-4.6 Säkra sidoområden	
Kommunens 60/70-sträckor och 50-sträckor där skyltad hastighet kraftigt överskrids inom tätorterna, är inventerade och åtgärdade eller nybyggda enligt gällande råd och riktlinjer med avseende på oeftergivliga föremål (träd, stolpar mm) inom säkerhetszonen⁸.	
<i>Kommentar</i>	
Med icke-hastighetssäkrade 50-sträckor avses gator där den skyltade hastigheten överskrids med mer än 5 km/h (mätt i 85-percentilen).	

⁷ Definition av huvudnät för bil: Gator för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan stadsdelar inom tätorten. I huvudnätet finns länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har nationella eller regionala start- och målpunkter. (ur TRAST)

⁸ Se VGU: www.trafikverket.se/vgu

Åtgärdade sidoområden innebär att oeftergivliga föremål har tagits bort och sträckan har försetts med räcke eller annan åtgärd, t ex eftergivliga belysningsstolpar.

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Samtliga sträckor är inventerade och åtgärdade.	0,5
Mer än 75 % av sträckorna (av km väg) är inventerade och åtgärdade. Alternativt är sträckor slumpvist åtgärdade på vissa platser.	0,25

T-4.7 Hastighetssäkrade lokalgator

Kommunen har infört 30 km/h på tätorternas lokalvägnät, s.k. 30-områden, och en hastighetssäkrad utformning som säkerställer hastighetsefterlevnaden.

Kommentar

Bedömningen kan grundas på en inventering av lokalnätets utformning och/eller hastighetsmätning i lokalnätet. Vid hastighetsmätning bör motortrafikens hastighet kontrolleras på samtliga gatusträckor för en grundligt genomförd nulägesbeskrivning, men mätningar på ett representativt urval räcker för bedömning av måluppfyllelse. Hastighetsnivån mäts i 85-percentilen. Lokalgator som inte är ombyggda, men som ändå har en uppmätt hastighet på 30 km/h eller lägre (mätt i 85-percentilen), är att betrakta som hastighetssäkrade.

Kommuner som infört 40 km/h i hela eller delar av lokalnätet kan också få poäng, men tilldelas i så fall en halverad poäng.

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Hela lokalvägnätet är hastighetssäkrat.	1
Minst 75 % av lokalvägnätet (av km väg) är hastighetssäkrat.	0,75
Minst 50 % av lokalvägnätet (av km väg) är hastighetssäkrat.	0,5
Minst 25 % av lokalvägnätet (av km väg) är hastighetssäkrat.	0,25

T-4.8 Hastighetsefterlevnad i det kommunala vägnätet

Trafikarbetet på kommunal väg sker inom gällande hastighetsgräns (faktisk hastighetsefterlevnad mätt i 85-percentilen).

Nationell indikator: 2

Kommentar

Motortrafikens faktiska hastighet bör kontrolleras vid samtliga gatusträckor för en grundligt genomförd nulägesbeskrivning, men mätningar på ett representativt urval räcker för bedömning av måluppfyllelse. Hastighetsefterlevnad mäts i 85-percentilen. För ett statistiskt stabilt värde bör mätningar omfatta minst 200 fordon per mätpunkt.

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
100 % av gatusträckorna i kommunen har en 85-percentil på eller under gällande hastighetsgräns.	3
75 % av gatusträckorna i kommunen har en 85-percentil på eller under gällande hastighetsgräns.	2,25
50 % av gatusträckorna i kommunen har en 85-percentil på eller under gällande hastighetsgräns.	1,5
25 % av gatusträckorna i kommunen har en 85-percentil på eller under gällande hastighetsgräns.	0,75
T-4.9 Hjälm användning Cyklisterna i kommunen använder cykelhjälm. <i>Nationell indikator: 5</i>	
<i>Kommentar</i>	
Poängsättningen ska grundas på data från mätningar av faktisk cykelhjälmsanvändning i kommunen; att göra en kvalificerad gissning av användning räcker inte.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Cykelhjälmsanvändningen är minst 70 % ⁹ .	0,5
Cykelhjälmsanvändningen överstiger 50 %.	0,25
T-4.10 Nykter trafik Trafikarbetet på det kommunala vägnätet sker med nyktra förare, dvs. med mindre än 0,2 % alkohol i blodet. <i>Nationell indikator: 3</i>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
99,9 % ¹⁰ av förarna kör nyktert.	0,5
99,74 % av förarna kör nyktert.	0,25

⁹ Det nationella etappmålet för cykelhjälmsanvändningen är 65 %, men det kommunala målet föreslås här (och i Trafiksäkra staden) vara 70 %. Detta på grund av att en stor andel av cyklandet sker på det kommunala vägnätet och att kommunerna därmed har ett större ansvar för hjälmfrågan.

¹⁰ Det nationella etappmålet för nykter trafik är att 99,9 % av trafikarbetet på alla vägar ska ske med nyktra förare år 2020 jämfört med 99,64 % år 2010.

T-4.11 Bältesanvändning**Trafikarbetet på det kommunala vägnätet sker med bältade förare och bussresenärer.***Nationell indikator: 4*

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
99 % ¹¹ av bilisterna och bussresenärerna i kommunen har bilbältet på sig.	0,5
96 % av bilisterna och bussresenärerna i kommunen har bilbältet på sig.	0,25
Poäng, Trafiksäkerhetstillstånd för Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter (LTF)	14

Total poäng, Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter (LTF)	20
--	-----------

¹¹ Det nationella etappmålet för bältesanvändningen är att 99 % av trafikarbetet på alla vägar ska ske med bältade förare år 2020 jämfört med 96 % år 2010.

5. Drift och underhåll

Trafiksäkerhetskultur

K-5.1 Kvalitetssäkring

Kommunen kvalitetssäkrar arbetet med drift och underhåll på prioriterade cykelvägar, t ex genom budgetramar och egenkontroller/kvalitetskontroller.

Nationell indikator: 10

Kommentar

Endast drift och underhåll av prioriterade cykelvägar i kommunens *centralort/huvudort* avses. Med *prioriterade cykelvägar* avses det cykelvägnät där vinterväghållningen ges högsta prioritet. Samma cykelvägar avses även för barmarksunderhållet. Om kommunen ställer samma krav på hela cykelvägnätet, bör en avgränsning göras till huvudnätet för cykel. För kommuner som helt saknar cykelnät utdelas full poäng (förekomsten av ett säkert GCM-nät bedöms i T-4.1).

De 60 största kommunerna i Sverige (kommuner med 40 000 eller fler invånare) bör ha en god uppfattning om sin nivå för kriterierna nedan genom deras medverkan i Trafikverkets årliga uppföljning av den nationella indikatorn för drift och underhåll av cykelvägar.

<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 2).</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen har en egen budget för vinterväghållningen och barmarksunderhållet av de prioriterade cykelvägarna.	0,25 + 0,25
Kommunen ställer krav på att utföraren av vinterväghållningen ska genomföra regelbunden egenkontroll . Egenkontrollerna görs beroende på väderlek/prognos.	0,25
Kommunen ställer krav på att utföraren av barmarksunderhållet ska genomföra egenkontroll efter varje åtgärd eller minst två gånger per vecka.	0,25
Kommunen gör som beställare av vinterväghållning kontroll av levererad kvalitet . Kvalitetskontrollerna görs beroende på väderlek/prognos.	0,25
Kommunen gör som beställare av barmarksunderhåll kontroll av levererad kvalitet efter varje åtgärd eller minst varannan vecka.	0,25
Regelbundna driftsmöten hålls med utföraren av vinterväghållning och barmarksunderhåll (var tredje vecka eller tätare).	0,25 + 0,25

K-5.2 Standardkrav för vinterväghållning

Kommunen har tydliga och uppföljningsbara standardkrav för vinterväghållningen av de prioriterade cykelvägarna.

<i>Nationell indikator: 10</i>	
<i>Kommentar</i>	
Se kommentar för K-5.1.	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 2).</i>	<i>Poäng</i>
Vinterväghållningen av GCM-nätet (inkl. stråk till/från kollektivtrafiken) prioriteras generellt sett högre än intelligande vägnät för biltrafiken.	0,25
Kommunen har startkriterium för snöröjning av prioriterade cykelvägar som är högst 3 cm efter avslutat snöfall eller högst 5 cm under pågående snöfall.	0,25
Kommunen har kriterier för insatstider för snöröjning av prioriterade cykelvägar där snöröjningen är färdigställd senast kl. 07.00 på vardagar eller inom 3-5 timmar från det att startkriteriet är uppfyllt.	0,25
Kommunen har startkriterium för halkbekämpning på prioriterade cykelvägar där halkbekämpning sker varje dygn då packad snö/is förekommer i kombination med blida/töväder och alltid vid plogning (t ex med samma maskin, s.k. kombiplogning). Risk för halka bedöms genom väderprognos.	0,25
Kommunen har kriterier för insatstider för halkbekämpning på prioriterade cykelvägar där halkbekämpningen är färdigställd senast kl. 07.00 på vardagar eller inom 3-5 timmar från det att startkriteriet är uppfyllt.	0,25
Punktåtgärder vidtas på särskilt utsatta platser när det gäller plogning (t ex där parallella eller korsande vägar skapar snövallar) och risk för halka (svallis, broar, kurvor, backar etc.). Kommunen utgår här från en lista över problempunkter för halka och plogning baserat på tidigare erfarenheter. Kommunen ställer också krav på moddplogning .	0,25
Plogning utförs med perforerad/tandad stål och halkbekämpning med saltsopning eller salt/saltlake.	0,25
Kommunen har tagit över ansvar för vinterväghållning av trottoarer och gångbanor från andra fastighetsägare, åtminstone i centrum, för att få sammanhängande gångstråk med hög och jämn standard.	0,25
K-5.3 Standardkrav för grus- och lövsopning	
Kommunen har tydliga och uppföljningsbara standardkrav för grus- och lövsopningen av de prioriterade cykelvägarna.	
<i>Nationell indikator: 10</i>	
<i>Kommentar</i>	
Se kommentar för K-5.1.	

<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 1).</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen har krav för när sand/grus senast ska vara upptagen på våren som är senast den 15 maj i Norrland, Dalarna och Värmland och den 15 april för övriga landet. Kommuner som saltar istället för att sanda/grusa erhåller full poäng.	0,25
Sopning av sand/grus görs under vintern eller våren vid en längre och stabil period med barmark , även om risk föreligger för ytterligare snö eller halka längre fram.	0,25
Kommunen har krav på att sopa och städa regelbundet under barmarkspanperioden, minst varannan vecka.	0,25
Kommunen ställer krav på lövsopning på hösten.	0,25
K-5.4 Standardkrav för ytstandard Kommunen har tydliga och uppföljningsbara standardkrav för underhållet av de prioriterade cykelvägarna vad gäller ytstandard. <i>Nationell indikator: 10</i>	
<i>Kommentar</i>	
Se kommentar för K-5.1.	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 1).</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen inspekterar GCM-nätet (åtminstone prioriterade cykelvägar) regelbundet med avseende på ytstandard, minst en gång per år.	0,25
Kommunen har startkrav för lagning av håll/gropar och sprickor som innebär maxdjupet 3 cm för håll/gropar (även maxbredd bör finnas) och maxbredden 2 cm för sprickor. Kommunen har även startkrav (en maxhöjd) för när ojämnheter och förhöjningar ska åtgärdas.	0,25
Kommunen ställer krav på maximal tid mellan anmälan/upptäckt och åtgärd som innebär en maxtid på 2-3 arbetsdygn för håll/gropar och 7 arbetsdygn för sprickor.	0,25
Kommunen ställer krav på när vägytan ska återställas (beläggas) efter grävning i mark som innebär att vägytan ska färdigställas snarast möjligt eller inom tre veckor. Kommunen ställer också kvalitetskrav på jämnhet efter avslutat arbete.	0,25
K-5.5 Kommunikation med allmänheten Kommunen kommunicerar sin inriktning och ambitioner vad gäller drift och underhåll med allmänheten och har ett system för att ta emot, åtgärda och följa upp synpunkter från allmänheten. <i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.5</i>	
<i>Kommentar</i>	

Kundtjänstsystemet (eller liknande) kan med fördel också hantera andra frågor än drift och underhåll, t ex synpunkter på trafikmiljön och trafiksituationen i allmänhet samt trafiksäkerhetsåtgärder osv.	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 0,5)</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen vidtar förebyggande kommunikation där kommunens inriktning och ambitioner vad gäller drift och underhåll (vinter- och barmarksförhållanden) kommuniceras med allmänheten, t ex via webbplats, utskick och notiser i lokalpress.	0,25
Kommunen har ett system för att ta emot, åtgärda och följa upp synpunkter från allmänheten rörande drift och underhåll, t ex via ett kundtjänstsystem.	0,25
K-5.6 Gatuarbeten och andra tillfälliga störningar	
Kommunen har riktlinjer och rutiner för att säkerställa trafiksäkerheten (framförallt för gc-trafikanter) vid vägarbeten och andra tillfälliga störningar.	
<i>Kommentar</i>	
Kommunen bör ha riktlinjer och rutiner för omledning av trafik, skyltning, avspärrning, etc. vid gatuarbeten och tillfälliga störningar (t ex event), inklusive hur gående och cyklisters säkerhet och framkomlighet ska hanteras vid tillfälliga störningar. Dessa anger att gåendes och cyklisters framkomlighet ska prioriteras. Säkerhet vid grävning i gatan ingår som en viktig aspekt i riktlinjerna och rutinerna.	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 0,5)</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen har riktlinjer och rutiner för att säkerställa trafiksäkerheten (framförallt för gc-trafikanter) vid gatuarbeten och andra tillfälliga störningar .	0,25
Kommunen har riktlinjer för häckklippning (för att säkerställa siktförhållanden och framkomlighet på trottoarer och gångbanor) och rutiner för att säkerställa efterlevnaden av riktlinjerna.	0,25
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Drift och underhåll	7

Trafiksäkerhetstillstånd

T-5.1 Vinterväghållning av prioriterade cykelvägar

Kommunens standardkrav för vinterväghållningen på prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som genomförs.

Nationell indikator: 10

Kommentar

Här bedöms i vilken utsträckning kommunens standardkrav för vinterväghållningen på prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som kommunen genomför. Kommuner som inte ställer krav eller som inte genomför någon kontroll av levererad kvalitet kan inte heller erhålla poäng.

Kriterium

Poäng

Vid samtliga kvalitetskontroller uppfylls kraven på vinterväghållningen.

1

För minst 75 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på vinterväghållningen.

0,75

För minst 50 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på vinterväghållningen.

0,5

För minst 25 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på vinterväghållningen.

0,25

T-5.2 Grus- och lövsopning av prioriterade cykelvägar

Kommunens standardkrav för grus- och lövsopning av prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som genomförs.

Nationell indikator: 10

Kommentar

Här bedöms i vilken utsträckning kommunens standardkrav för grus- och lövsopning på prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som kommunen genomför. Kommuner som inte ställer krav eller som inte genomför någon kontroll av levererad kvalitet kan inte heller erhålla poäng.

Kriterium

Poäng

Vid samtliga kvalitetskontroller uppfylls kraven på grus- och lövsopning.

1

För minst 75 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på grus- och lövsopning.

0,75

För minst 50 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på grus- och lövsopning.

0,5

För minst 25 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på grus- och lövsopning.

0,25

T-5.3 Barmarksunderhåll (ytstandard) på prioriterade cykelvägar	
Kommunens standardkrav för barmarksunderhåll vad gäller ytstandard på prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som genomförs.	
<i>Nationell indikator: 10</i>	
<i>Kommentar</i>	
Här bedöms i vilken utsträckning kommunens standardkrav för ytstandard på prioriterade cykelvägar uppfylls enligt de kvalitetskontroller som kommunen genomför. Kommuner som inte ställer krav eller som inte genomför någon kontroll av levererad kvalitet kan inte heller erhålla poäng.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Vid samtliga kvalitetskontroller uppfylls kraven på ytstandard.	1
För minst 75 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på ytstandard.	0,75
För minst 50 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på ytstandard.	0,5
För minst 25 % av kvalitetskontrollerna uppfylls kraven på ytstandard.	0,25
T-5.4 Kvalitetssäkring genom utbildning	
Andel personal inom drift och underhåll som genomgått insiktsutbildning.	
<i>Nationell indikator: 10</i>	
<i>Krav i ISO 39001: 7.3</i>	
<i>Kommentar</i>	
Insiktsutbildning avser en kunskaps- och motivationshöjande utbildning som rör drift och underhåll av cykelvägar. Sammanräkning ska göras för personal som planerar, beställer och granskar/följer upp drift och underhåll <u>och</u> driftpersonal som arbetar i fält. Kommuner som inte har egen driftpersonal räknar entreprenörers personal istället.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Minst 95 % av personalen inom drift och underhåll har genomgått insiktsutbildning.	1
Minst 75 % av personalen inom drift och underhåll har genomgått insiktsutbildning.	0,75
Minst 50 % av personalen inom drift och underhåll har genomgått insiktsutbildning.	0,5
Minst 25 % av personalen inom drift och underhåll har genomgått insiktsutbildning.	0,25
Poäng, Trafiksäkerhetstillstånd för Drift och underhåll	4
Total poäng, Drift och underhåll	11

6. Fordon, resor och transporter

Trafiksäkerhetskultur

K-6.1 Resepolicy för tjänsteresor

Kommunen har en resepolicy som uttrycker arbetsgivarens syn på trafiksäkerhet vid personalens tjänsteresor.

Indikator i ISO39001: 5.2, 6.3, 7.4, 7.5

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Kommunens resepolicy innehåller krav och information/råd för följande delar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Val av transportsätt vid tjänsteresa • Säkra fordon vid tjänsteresor, dvs. hjälp vid val av ett säkert fordon¹² (då privat fordon ska användas i tjänsten eller fordon ska hyras eller leasas) • Trafiksäkert beteende i trafiken, t ex hur man kör säkert (och miljövänligt) och på andra sätt betar sig och tar hänsyn till i trafiken. • Erbjudande (behöver ej vara krav) för de anställda att gå en vidareutbildning på körskola eller liknande som en del i arbetsmiljöarbetet. <p>Poängavdrag ges om någon del saknas.</p>	<p>0,5</p>

¹² **Personbilar** med hög säkerhet ska ha följande egenskaper (ur Trafiksäkra staden):

- Alkolås
- Säkerhet mot pisksnärtskada bedömd som minst gul enligt Trafikverkets bedömning
- Tjänstevikt mellan 1 000–1 500 kg
- Bra skydd för passagerarna vid frontal- och sidokollision (uppfylls om bilen har minst 5 stjärnor enligt Euro NCAP).
- Minst två stjärnor i Euro NCAP:s bedömning för fotgängarsäkerhet
- Däckmönsterdjup som inte understiger 3 mm
- Eventuella drag avtagbara alternativt möjliga att fälla in
- Förbandslåda
- Antisladdsystem (ESP, ESC, DSTC)
- Hastighetsstyrningssystem, ISA
- Högt sittande bromsljus
- Krockkuddar
- Låsningfritt bromssystem
- Trepunktsbälte, bältessträckare och nackstöd på samtliga platser i fordonet.

Tunga fordon med hög säkerhet ska ha följande egenskaper (ur Trafiksäkra staden):

- Hastighetsstyrningssystem
- Alkolås
- Förbandslåda och brandsläckare
- Däckmönsterdjup om minst 3 cm
- Utföra kontrollbesiktning enligt lag, genomgått en extra bromskontroll sex månader efter ordinarie tidpunkt för kontrollbesiktning

K-6.2 Krav på föreningar	
Kommunen ställer krav på resepolicy, eller motsvarande dokument som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen för en dialog med föreningslivet och ställer krav på resepolicy, eller motsvarande dokument som har betydelse för trafiksäkerheten, för att föreningar ska få verksamhetsbidrag.	0,5
K-6.3 Krav för gods- och varutransporter	
Kommunen ställer trafiksäkerhetskrav för egna och upphandlade godstransporter och gör regelbundna uppföljningar av kraven som finns i gällande avtal eller som ställts vid senaste upphandlingen av gods- och varutransporter.	
<i>Indikator i ISO39001: 6.3</i>	
<i>Kommentar</i>	
<p>Med gods- och varutransporter avses både fordon och förare inom renhållning, snöröjning m.m., samt varor som levereras med budbil och lastbilar.</p> <p>För kommunens egna transporter bör motsvarande krav som anges i resepolicyn gälla, t ex vad gäller krav på fordon och fordonsstandard (se K-6.1), körbeteende och användning av säkerhetsutrustning.</p> <p>Upphandlade företag ska redovisa till exempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Policy för fordonsval, fordonsstandard, körbeteende, användning av säkerhetsutrustning och val av färdvägar. Se K-6.1 för specifika krav på fordon och fordonsstandard. • Egenkontroller av hastighetsefterlevnad, trafikflöden och antal körda mil. • Resultat hos bilprovningen • Kontroll att deras förare inte har några polisrapporteringar om trafikregelöverträdelser. 	
<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 1).</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen ställer trafiksäkerhetskrav på gods- och varutransporter som utförs i egen regi.	0,25
Kommunen ställer som beställare trafiksäkerhetskrav vid upphandling av gods- och varutransporter.	0,25
Kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav, t ex kontroll av leverantörernas policy och annat kvalitetsarbete, resultat hos bilprovningen, lagöverträdelser osv.	0,25
Leverantörerna utför egenkontroller av transporternas trafiksäkerhetsstandard och redovisar resultatet till kommunen.	0,25

K-6.4 Krav för persontransporter

Kommunen ställer trafiksäkerhetskrav på egna och upphandlade persontransporter och gör regelbundna uppföljningar av kraven som finns i gällande avtal eller som ställts vid senaste upphandlingen av persontransporter.

Nationell indikator: 6

Krav i ISO 39001: 6.3

Kommentar

Exempel på persontransporter är skolskjuts, färdtjänst, sjukresor och hemtjänstens resor.

För kommunens egna transporter bör motsvarande krav som anges i resepolicyn gälla, t ex vad gäller krav på fordon och fordonsstandard (se K-6.1), körbeteende och användning av säkerhetsutrustning.

Upphandlade företag ska redovisa till exempel:

- Policies för val av fordon, fordonsstandard, körbeteende, användning av säkerhetsutrustning (för färdtjänst även säker fastsättning av rullstolar och liknande hjälpmedel och för skolskjuts sittplatser med bälte till samtliga elever) och val av färdvägar. Se K-6.1 för specifika krav på fordon och fordonsstandard.
- Rutiner relevanta för transporten. T ex för skolskjuts: att avlämning inte sker på olämpliga platser som 80/90-vägar, föraren informerar resenärer om att använda bältet, upphämtning/avlämning sker såsom beställts osv. T ex för färdtjänst: att säker fastsättning av rullstolar och liknande hjälpmedel görs, upphämtning/avlämning sker såsom beställts osv.
- Resultat från egenkontroller av hastighetsefterlevnad, trafikflöden, antal körda mil och efterlevnad av relevanta rutiner
- Resultat hos bilprovningen och kontroll av att deras förare inte har några polisrapporteringar om trafikregelöverträdelser.

<i>Kriterium. Observera att poängen nedan kan adderas (max poäng: 1).</i>	<i>Poäng</i>
Kommunen ställer trafiksäkerhetskrav på persontransporter som utförs i egen regi.	0,25
Kommunen ställer som beställare trafiksäkerhetskrav vid upphandling av persontransporter.	0,25
Kommunen följer upp trafiksäkerhetskrav, t ex kontroll av leverantörernas policies och annat kvalitetsarbete, resultat hos bilprovningen, lagöverträdelser osv.	0,25
Leverantörerna utför egenkontroller av transporternas trafiksäkerhetsstandard och redovisar resultatet till kommunen.	0,25
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Fordon, resor och transporter	3

Trafiksäkerhetstillstånd

T-6.1 Säkra personbilar i trafik

Kommunens personbilar (egna, inhyrda, leasade eller anlitade) är säkra, dvs. har 5 stjärnor i Euro NCAP och minst 2 stjärnor i Euro NCAP:s bedömning av fotgängarsäkerhet.

Nationell indikator: 6

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Minst 95 % av personbilarna som kommunen ägt, hyrt, leasat eller anlitat under det gångna året är säkra.	0,5
Minst 50 % av personbilarna som kommunen ägt, hyrt, leasat eller anlitat under det gångna året är säkra.	0,25

T-6.2 Säkra tunga fordon

Kommunens tunga fordon (egna, inhyrda, leasade eller anlitade) uppfyller ställda trafiksäkerhetskrav.

Kommentar

Se K-6.1 för krav på tunga fordon.

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Minst 95 % av de tunga fordonen som kommunen ägt, hyrt, leasat eller anlitat under det gångna året är säkra.	0,5
Minst 50 % av de tunga fordonen som kommunen ägt, hyrt, leasat eller anlitat under det gångna året är säkra.	0,25

T-6.3 Säkra tjänsteresor och egna transporter

Medarbetarna känner till kommunens resepolicy och tillämpar vid sina resor (och transporter) de krav som resepolicy anger.

Indikator i ISO39001: 7.4

Kommentar

Indikatorn avser både medarbetarnas tjänsteresor och de transporter som utförs av kommunens medarbetare inom renhållning, snöröjning, hemtjänsten, färdtjänst, skolskjuts osv. (om kommunen har sådana transporter i egen regi).

Uppföljning av kännedom av resepolicy och självskattad efterlevnad av kraven i resepolicy kan göras genom regelbundna medarbetarenkäter.

<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
Minst 95 % av medarbetarna känner till resepolicyen och uppger att de alltid följer kraven i resepolicyen vid sina tjänsteresor.	1
Minst 75 % av medarbetarna känner till resepolicyen och uppger att de alltid följer kraven i resepolicyen vid sina tjänsteresor.	0,75
Minst 50 % av medarbetarna känner till resepolicyen och uppger att de alltid följer kraven i resepolicyen vid sina tjänsteresor.	0,5
Minst 25 % av medarbetarna känner till resepolicyen och uppger att de alltid följer kraven i resepolicyen vid sina tjänsteresor.	0,25
T-6.4 Säkra upphandlade gods- och varutransporter Kommunens trafiksäkerhetskrav på upphandlade gods- och varutransporter uppfylls. <i>Indikator i ISO39001: 6.3</i>	
<i>Kommentar</i>	
<p>Exempel på gods- och varutransporter är renhållning, snöröjning och leverans av varor med budbil och lätta lastbilar.</p> <p>Se K-6.3 för krav på gods- och varutransporter.</p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
I samtliga gällande avtal uppfylls ställda krav.	1
I minst hälften av gällande uppfylls ställda krav.	0,5
T-6.5 Säkra upphandlade persontransporter Kommunens trafiksäkerhetskrav på upphandlade persontransporter uppfylls. <i>Indikator i ISO39001: 6.3</i>	
<i>Kommentar</i>	
<p>Exempel på persontransporter är skolskjuts, färdtjänst och sjukresor och hemtjänstens resor.</p> <p>Se K-6.4 för krav på persontransporter.</p>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
I samtliga gällande avtal uppfylls ställda krav.	1
I minst hälften av gällande avtal uppfylls ställda krav.	0,5

Poäng, Trafiksäkerhetstillstånd för Fordon, resor och transporter

4

Total poäng, Fordon, resor och transporter
--

7

7. Externt samarbete

Trafiksäkerhetskultur

<p>K-7.1 Främja trafiksäkra beteenden och förebygga trafikbrott</p> <p>Kommunen bedriver tillsammans med Polisen och andra aktörer ett systematiskt och kontinuerligt arbete på lokal nivå för att främja hastighetsefterlevnad, bältesanvändning, hjälmanvändning, trafiknykterhet, säkra fordon och andra trafiksäkra beteenden.</p> <p><i>Nationell indikator: 2, 3, 4, 5, 6, 7</i></p>	
<p><i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.1</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>Det finns flera aktörer som bör involveras i trafiksäkerhetsarbetet. Förebygga trafikbrott är en del i det lokala brottsförebyggande arbetet. Det kan också handla om informations- och kommunikationsinsatser för att främja hastighetsefterlevnad i det kommunala vägnätet, bilbältesanvändning och hjälmanvändning (för cyklister, mopedister och motorcyklister), trafiknykterhet (SMADIT bedöms i K-7.2) samt att verka för säkra fordon i trafik (cykellykter och reflexer, lagenliga mopeder osv.). Det förebyggande arbetet kräver en formaliserad och kontinuerlig samverkan med flera aktörer, inte minst Polisen. Andra aktörer är Trafikverket, Räddningstjänsten, Landstinget, näringslivet och intresseorganisationer.</p>	
<p><i>Kriterium</i></p>	<p><i>Poäng</i></p>
<p>För full poäng krävs ett systematiskt och kontinuerligt samarbete tillsammans med Polisen och andra aktörer för samtliga ovan nämnda områden. Att överhuvudtaget nämna trafikbrott i det lokala brottsförebyggande arbetet ger 0,5 p.</p>	<p>2</p>
<p>K-7.2 SMADIT (Samverkan mot alkohol och droger i trafiken)</p> <p>Ett systematiskt och kontinuerligt arbete för nykter trafik, inte minst inom SMADIT, bedrivs av kommunen och i samverkan med berörda aktörer (Polisen, Kustbevakningen och Tullverket samt frivilligorganisationer och liknande).</p> <p><i>Nationell indikator: 3</i></p>	
<p><i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.1</i></p>	
<p><i>Kommentar</i></p>	
<p>SMADIT (samverkan mot alkohol och droger i trafiken) är en samverkan mellan flera myndigheter. Den som rapporteras för ratt- eller sjöfylleri kan snabbt få professionell hjälp. Polisen, Kustbevakningen, Tullverket erbjuder personen som misstänks för rattfylleri ett samtal med socialtjänsten/beroendevården. Kontakten ska ske snabbt, helst inom 24 timmar.</p>	
<p><i>Kriterium</i></p>	<p><i>Poäng</i></p>

För full poäng krävs ett systematiskt SMADIT-arbete i samarbete med alla aktörer.	0,5
K-7.3 Nätverk, innovation och erkännande Kommunen utbyter kunskap med andra kommuner och bidrar till att ta fram ny kunskap inom trafiksäkerhet genom medverkan i forsknings- och utvecklingsprojekt. Kommunen är också erkänd för sina trafiksäkerhetsinsatser. <i>Krav i ISO 39001: 4.2, 7.3</i>	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Bedömningen grundas på följande aspekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen utbyter kunskap med andra kommuner, t ex deltar i olika nätverk tillsammans med andra kommuner och på andra sätt samverkar inom trafiksäkerhet • Kommunen bidrar till att ta fram ny kunskap inom trafiksäkerhet genom medverkan i forsknings- och utvecklingsprojekt, t ex i referensgrupper eller som initiativtagare till FoU-projekt, arbetar med demonstrationsstråk för att testa nya lösningar osv. • Kommunen har fått formellt erkännande för sina trafiksäkerhetsinsatser av extern och oberoende part, t ex utmärkelser, omnämningen, blivit högt placerade i rankinglistor osv. 	1
K-7.4 Samarbete med andra väghållare Kommunen för en aktiv dialog med enskilda väghållare, Trafikverket (statlig väghållare) och viktiga fastighetsägare för att stimulera till trafiksäkerhetsåtgärder på deras ansvarsområden. <i>Krav i ISO 39001: 4.1, 7.1</i>	
<i>Kommentar</i>	
Kommunen informerar den enskilde väghållaren om vad som gäller inom det kommunala vägnätet och vilka program, strategier och mål som finns uppsatta. Kommunen behöver inte nödvändigtvis finansiera trafiksäkerhetsåtgärder på enskilt vägnät för att det enskilda vägnätet ska vara bra.	
<i>Kriterium</i>	<i>Poäng</i>
<p>Kommunen har rutiner för ett formaliserat samarbete med enskilda väghållare, Trafikverket (statlig väghållare) och viktiga fastighetsägare för att stimulera till trafiksäkerhetsåtgärder på deras ansvarsområden. Samarbetet ska leda till återkommande insatser. Samverkan med Trafikverket kan ske t ex i fråga om automatiskt hastighetskontroll (ATK) och gemensamma åtgärder för det statliga och kommunala vägnätet.</p> <p>För full poäng krävs dialog med alla tre aktörerna. Om kommunen saknar enskilt eller statlig vägnät erhålls full poäng.</p>	0,5
Poäng, Trafiksäkerhetskultur för Externt samarbete	4

Trafiksäkerhetstillstånd

Endast trafiksäkerhetskulturen bedöms för ”Externt samarbete”.

Total poäng, Externt samarbete

4

Sammanställning och poängfördelning

Område	Trafiksäker- hetskultur	Trafiksäker- hetstillstånd
1. Olyckor och skador	-	3
2. Organisation och styrning	7	-
3. Fysisk planering	3	-
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter	6	14
5. Drift och underhåll	7	4
6. Fordon, resor och transporter	3	4
7. Externt samarbete	4	-
Total poäng	30	25
Totalt antal stjärnor*	★★★★★	★★★★★

*) Totalt antal stjärnor = (Kommunens poäng / maxpoäng) * 5