



# Kommunal Trafiksäkerhetsrevision: Handledning för revisorer

## Innehåll

Inledning .....	3
Bakgrund .....	3
Syfte och mål.....	4
Avgränsningar .....	5
Bedömning av trafiksäkerhetsarbetet .....	6
Två dimensioner och sju ämnesområden .....	6
Revisionsmaterial .....	7
Deltagare i revisionen .....	7
Så genomförs en revision .....	8
Initiering .....	8
Startmöte (besök 1) .....	9
Inventering .....	10
Diskussion om nuläget (besök 2) .....	10
Analys och rapportering .....	11
Redovisning och framtidsdiskussion (besök 3).....	12
Avslutning av revisionen.....	13
Uppföljning .....	13
Förenklad trafiksäkerhetsrevisionen för mindre kommuner .....	14
Uppföljande trafiksäkerhetsrevision .....	15
Inventering och analys .....	15
Avstämningsmöte (besök 1).....	16
Nuläges- och framtidsdiskussion (besök 2) .....	16
Avslutning av revisionen.....	16

## Inledning

### Bakgrund

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit positiv de senaste decennierna i Sverige, åtminstone för biltrafiken har olyckstalen gått ner. Däremot har olyckorna bland oskyddade trafikanter varit mer konstanta över tiden. Cyklisterna utgör den största gruppen som skadades i trafiken och ca 70 % av skadorna beror på singelolyckor. För gående är fallolyckorna omfattande. En stor del av dessa olyckor sker i tätort på det kommunala vägnätet och kommunernas trafiksäkerhetsarbete är därför mycket viktigt för att minska olyckor och skador bland oskyddade trafikanter.

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har under det senaste decenniet skiftat från ett problem- och målorienterat arbetssätt till ett tydligare målinriktat arbetssätt. Kommunernas trafiksäkerhetsarbete ser ut på olika sätt och har kommit olika långt. En del kommuner behöver hjälp med att systematisera sitt arbete och etablera ett målinriktat arbetssätt, medan andra önskar en bekräftelse på om de förbättringsaktiviteter som genomförts gett avsedd effekt gentemot uppställda mål och om trafiksäkerhetsutvecklingen därmed går åt rätt håll i kommunen.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) utvecklade 2004 en metod som hjälper kommunerna att kvalitetssäkra trafiksäkerhetsarbetet: *trafiksäkerhetsrevisionen*. Trivector Traffic tog fram en första version som testades i Falu kommun. Dåvarande Vägverket och Vägtrafikinspektion deltog också i arbetet. För att standardisera metoden och göra den tillgänglig för fler kommuner bjöds ytterligare konsulter och kommuner in i arbetet. Dåvarande Vägverket Konsult gjorde en revision i Lidköping, WSP i Mellerud och Ramböll i Uppsala. Under våren 2006 sammanfogade SKL och revisorerna sina erfarenheter till en gemensam revision. 2007 reviderades revisionen utifrån erfarenheter från ca 15 genomförda revisioner.

Trafiksäkerhetsrevisionen ger en standardiserad och genomgripande analys av kommunens trafiksäkerhetsarbete och pekar ut styrkor och svagheter samt förbättringsmöjligheter. Den är dock inte bara en kartläggning, utan också ett avstamp för fortsatt arbete. Resultatet från revisionen gör att kommunen direkt kan fortsätta med aktiviteter som utgår från kommunens egna förutsättningar och som både på kort och lång sikt leder till positiva förändringar.

Trafiksäkerhetsrevisionen genomfördes under åren 2005-2009 i ett 40-tal kommuner. Erfarenheterna från revisionen var mestadels positiva visade en uppföljning som Vägtrafikinspektionen gjorde 2008.

Under 2012-2013 uppggraderades Trafiksäkerhetsrevisionen av Trivector Traffic utifrån nationella mål och indikatorer för Nollvisionens etappmål 2020 och den internationella ledningssystemstandard för vägtrafiksäkerhet ISO 39001. Denna uppgrädering finansierades av Trafikverkets Skyltfonden. Under 2013 initierade SKL även en anpassning av trafiksäkerhetsrevisionen till TRAST-fördjupningen *Trafiksäkra staden* och de nationella indikatorer vars mätningar av utgångsläget gjordes först 2013. Efter en testning av en pilotrevision i Linköpings kommun under hösten/vintern 2013 finns revisionen från och med våren 2014 i en reviderad version.

Trafiksäkerhetsrevisionen har en tydlig koppling till det kommunala trafiksäkerhetsprogrammet genom att revisionen ger en nulägesbeskrivning och ett avstamp att utgå ifrån när kommunen tar fram (eller reviderar) programmet. Trafiksäkerhetsrevisionen anpassades 2013 till det fokus som tillämpas i TRAST-fördjupningen *Trafiksäkra staden*, SKL:s handbok för kommunala trafiksäkerhetsprogram. De förbättringsåtgärder och avsiktsförklaringar som revisionen resulterar i blir direkt input till trafiksäkerhetsprogrammet. Genom att samla representanter från de kommunala förvaltningar/avdelningar som påverkar trafiksäkerhetsarbetet, är dessutom förankringsarbetet redan igång.

### **Syfte och mål**

Det långsiktiga och övergripande målet med revisionen är att få en ökad trafiksäkerhet med färre dödade och skadade i trafiken. Revisionen syftar till att hjälpa kommunerna i detta arbete. Revisionen bidrar även till att tydliggöra kommunernas roll för att uppnå nationella mål för trafiksäkerheten.

Effekterna hos en enskild kommun är bland annat följande:

- Kommunen får en analys och bedömning av sitt trafiksäkerhetsarbete: styrkor och svagheter pekas ut. Det ger ett kvitto på om satsade pengar har haft avsedd effekt och en bild över läget i kommunen.
- Kommunen får utifrån sina förutsättningar förslag på avsiktsförklaringar och förbättringsaktiviteter och en antydning om var kommunen har störst möjlighet att genomföra kostnadseffektiva förbättringar. Det kan handla om allt från förändringar i organisation och styrning till genomförandet av fysiska åtgärder. Det leder till ökad effektivitet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet.
- Revisionen görs av en utomstående revisor som kan se kommunens trafiksäkerhetsarbete med objektiva ögon.
- Trafiksäkerhetsfrågorna lyfts fram i hela kommunen genom att flera verksamheter, och både tjänstemän och politiker, på olika sätt deltar i

revisionen. Det leder till en ökad samsyn och samverkan inom kommunen när det gäller trafiksäkerhetsfrågor.

- Resultatet blir ett dokument som på ett systematiskt och organiserat sätt kan användas i det fortsatta arbetet. Det har en helhetssyn och visar en inriktning för det framtida arbetet. Dokumentet kan således motivera varför en åtgärd genomförs och användas i kommunikation både internt och externt.
- Revisionen kan också utgöra ett avstamp för när kommunen tar fram (eller reviderar) ett kommunalt trafiksäkerhetsprogram, inte minst genom att revisionen är utformad i enlighet med *Trafiksäkra staden*.

### **Avgränsningar**

Vilka tätorter som revisionen omfattar får kommunen och revisorn komma överens om. Det beror på kommunens storlek, väghållningen i tätorterna och på tätorternas status. Tätorten behöver ha minst 500 invånare men i större kommuner kan det vara lämpligt att inkludera tätorter med minst 1000 invånare.

De bedömningskriterier som används i revisionen är valda med hänsyn till deras påverkan på trafiksäkerheten. Olycksstatistik är en av källorna till bedömningskriterier. Exempelvis visar statistiken att nästan hälften av de som omkommer i tätbebyggt område gör det på grund av ouppmärksamhet vid väjningsplikt eller stopplikt. Detta medför att kriteriet korsningspunkter värderas högt. Likaså har drift och underhåll en stor betydelse för att förhindra singelolyckor bland oskyddade trafikanter, vilket innebär att indikatorer för detta ämnesområde ges stor vikt.

Merparten av kriterierna har en mätbar och dokumenterad effekt, både på kort och lång sikt. Kommunen har också ett ansvar för, eller en direkt möjlighet att, påverka det som kriteriet berör.

## Bedömning av trafiksäkerhetsarbetet

### Två dimensioner och sju ämnesområden

I revisionen beskrivs och bedöms kommunens trafiksäkerhet utifrån två dimensioner: trafiksäkerhetskultur och trafiksäkerhetstillstånd. Dessa dimensioner kan beskrivas enligt följande:

- **Trafiksäkerhetskultur** avser hur systematiskt kommunen som organisation och arbetsgivare arbetar med trafiksäkerhetsfrågorna. Här avses de så kallade ”mjuka delarna” av trafiksäkerhetsarbetet, t ex om kommunens organisation och styrning underlättar trafiksäkerhetsarbetet, vilka mål- och styrdokument som finns samt hur olika samarbeten fungerar. En god trafiksäkerhetskultur är en förutsättning för ett systematiskt och framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.
- **Trafiksäkerhetstillstånd** avser den faktiska trafiksäkerhetsnivån i kommunen, t ex hur många som skadas eller dödas i trafiken samt vilka konkreta åtgärder och aktiviteter som har gjorts och görs för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetstillståndet är således *utfallet* av trafiksäkerhetskulturen.

I revisionen görs en bedömning av kommunens trafiksäkerhetsarbete inom följande sju ämnesområdena:

- Olyckor och skador
- Organisation och styrning
- Fysisk planering
- Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter
- Drift och underhåll
- Fordon, resor och transporter
- Externt samarbete

För flertalet ämnesområden görs både en bedömning av trafiksäkerhetskulturen (arbetssättet) och trafiksäkerhetstillståndet (utfallet). ”Organisation och styrning” och ”Externt samarbete” bedöms dock enbart inom trafiksäkerhetskultur, medan ”Olyckor och skador” enbart bedöms inom trafiksäkerhetstillstånd.

## Revisionsmaterial

När en trafiksäkerhetsrevision genomförs används följande dokument som stöd. Samtliga dokument finns samlade på SKL:s webbplats ([www.skl.se](http://www.skl.se)).

1. **Handledning** för revisorer (detta dokument)
2. **Bedömningsmodell** med indikatorer och kriterier för bedömning av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen
3. **Frågeenkät** (sju delar) med frågor för vart och ett av de sju ämnesområden som ingår i revisionen och som besvaras av kommunen
4. **”Minienkät”** med värderingsfrågor för trafiksäkerhet – används vid intervjuer med tjänstemännen (besök 2)
5. **”10 frågor”** som används vid intervjuer med politikerna (besök 2)
6. **Rapportstruktur**
7. **Olycksstatistik** med uppgifter om antalet dödade och skadade på kommunalt vägnät för Sveriges kommuner (används för beräkning av olyckstal, se bedömningsmodellen)

## Deltagare i revisionen

Från kommunens sida bör revisionen drivas av tjänstemän på den förvaltning som handlägger trafiksäkerhetsfrågor tillsammans med ansvariga politiker. Förvaltningar och nämnder samt kommunala bolag där bland annat drift- och underhåll, upphandling eller skolfrågor finns, kommer också att beröras. Nedan ges exempel på verksamheter (förvaltningar/bolag samt nämnder/styrelser) som berörs av en trafiksäkerhetsrevision:

- 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

Kommunens kontaktperson har en viktig roll. Den hjälper till med att förmedla dokument till revisorn, bjuda in till möten och vara pådrivande i enkätbehandlingen.

Kommuner bör ta hjälp av en utomstående revisor som kan se kommunens trafiksäkerhetsarbete med objektiva ögon. Alla revisorer ska arbeta enligt metoden i denna handledning.

## Så genomförs en revision

Revisionen består av följande åtta moment. Upplägget bygger på en standardiserad metod, även om viss anpassning kan ske beroende på kommunens specifika behov och förutsättningar.

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

### Initiering

Innan kommunen anlitar en revisor måste beslutet att genomföra en revision vara förankrat i ansvarig politisk instans och gärna i kommunstyrelsen. Om ansvaret är delegerat till en nämnd är det viktigt att den kontaktas i första läget. Kommunstyrelsen ska också involveras bland annat för deras inflytande och möjligheter att sprida information vidare. Andra förvaltningar som antas bli berörda bör också informeras.

Låt den politiska och förvaltningsövergripande förankringen ta tid, ingen tjänar på att stressa in i revisionen. Om förutsättningarna är svåra – börja med att prata om trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsarbetet generellt innan själva revisionen startar. En hjälp kan vara att få med en ledande politiker eller tjänsteman som kan lobba inåt och vidare i sina led och bland sina kontakter. I samband med förankringen kan ett dokument som berättar om revisionen och som beskriver kommunens arbetsinsats (när, vem, hur) underlätta. Utgå gärna från det material finns på SKLs webbplats ([www.skl.se](http://www.skl.se)).



Kommunen bör tänka igenom hela processen innan arbetet startas upp. Det är viktigt att man definierar sitt eget mål, varför man vill göra revisionen och hur man ska hantera resultatet. En bra idé är också att göra en plan för hur revisionen ska följas upp.

När den första kontakten tas mellan kommunens kontaktperson och revisorn behöver man prata om revisionens olika moment samt klargöra en del formaliteter. Det kan handla om t ex:

- vilken inriktning och omfattning man tänker sig för revisionen (om det är en uppföljande revision där revisorn ska förhålla sig till en tidigare revision, hur omfattande man vill göra dokumentanalysen, om ytterligare intervjuer/avstämningar ska göras än de som föreskrivs i detta dokument),
- tidplanen för revisionens olika moment,
- vilka förvaltningar/avdelningar som bör finnas representerade i revisionen,
- hur man tänker sig startmötets upplägg (se mer nedan) osv.

I initieringsfasen läser revisorn också på om kommunen. Detta innebär att tillgodogöra sig information på kommunens webbplats och material som kontaktpersonen skickar, t ex översiktsplan, trafikstrategi, trafiksäkerhetsprogram trafiknätsanalys osv.

### **Startmöte (besök 1)**

Kommunens behov av förankring och information präglar det första mötet. Det finns två alternativ. Det första är ett möte där kommunen och revisorn träffas och diskuterar revisionen mer djupgående samt att revisorn samlar in ytterligare dokument. Mötet bör ligga i samband med att politikerna har ett ordinarie sammanträde så att man på ett smidigt sätt också kan informera och samla in kommenterar från dem.

Det andra alternativet är att kommunen och revisorn avhandlar så mycket som möjligt om planering per telefon och att det första besöket blir ett uppstarts- och informationsmöte för alla berörda. Då bjuder kommunens kontaktperson in alla berörda till ett möte där revisorn medverkar och presenterar revisionens syfte, olika arbetssteg och tidsplanen för arbetet. Genom ett uppstartsmöte har man lagt en bra grund och det kommande arbetet kan förhoppningsvis ske lättare.

Om alternativ två inte genomförs måste all information till de berörda ske i samband med de enskilda momenten; enkätutdelning och samtal/intervjuer.

## Inventering

Inventeringen är en nulägesanalys av trafiksäkerhetsarbetet baserat på frågeenkät och dokument med relevans för trafiksäkerheten. Denna analys genomförs huvudsakligen av revisorn, medan kommunens kontaktperson är behjälplig med att samla in och tillhandahålla det underlag som behövs.

**Frågeenkäten** är indelad i sju ämnesområden. Områdena är desamma som i bedömningsmodellen med undantag för ämnesområdet ”Olyckor och skador” som i enkäten är utbytt mot ”Bakgrundsfakta”.

Vanligtvis analyserar revisorn enkätsvaren. Då bedömningen till stor del grundar sig på enkätsvaren och tillhörande dokument så det är viktigt att de som ska fylla i enkäten är förberedda och ges tid att fylla i enkäten. Det är viktigt att de olika delarna besvaras av dem som ansvarar för respektive område. Om kommunens kontaktperson besvarar hela enkäten själv kan svaren bli felaktiga, olika synsätt missas och tillfället att få fler förvaltningar engagerade går förlorat. Eventuella oklarheter kan med fördel följas upp och kontrolleras under arbetets gång.

Det kan vara värt att diskutera om någon extra fråga ska läggas till. Är man extra intresserad av något område, t ex skolan/skolvägarna och vet att man vill satsa extra på det området i framtiden kan enkäten ge en bra nulägesbeskrivning inför det. Det stimulerar också den aktuella förvaltningen.

En del av revisorns grundläggande arbete handlar om gå igenom **dokument** med direkt eller indirekt trafiksäkerhetsinnehåll. Genomgången kan bland annat visa att dokument finns men att de inte är kända av hela organisationen eller att det finns synergieffekter då liknande skrivningar återkommer i flera olika dokument.

## Diskussion om nuläget (besök 2)

Det andra besöket utgörs av fördjupade diskussioner om kommunens trafiksäkerhetsarbete. Det delas förslagsvis upp på tre möten under en och samma dag. Det är viktigt att representanter från alla de förvaltningar/avdelningar som påverkar (och påverkas av) trafiksäkerhetsarbetet deltar i revisionen. Om möjligt ska man ändå begränsa deltagarantalet till ca 10 personer för respektive möte. Följande indelning av mötena föreslås:

- **handläggande tjänstemän** från berörda förvaltningar/avdelningar
- **chefstjänstemän** från berörda förvaltningar/avdelningar
- **ansvariga politiker**, lämplig sammansättning kan vara arbetsutskottet i den nämnd som ansvarar för trafiksäkerhetsfrågor samt representanter från kommunstyrelse och andra berörda nämnder. Exakt sammansättning avgörs från kommun till kommun och kan bero på vilken

nämnd/förvaltning som har initierat revisionen. Det är dock viktigt att representanter för både majoritet och opposition deltar så att revisionen och det kommande trafiksäkerhetsarbetet får en bred och långsiktig politisk förankring.

För att minimera kostnaderna för revisionen är det av betydelse att alla intervjuer kan genomföras på en dag. För att underlätta för politikerna att delta; försök att förlägga mötet i samband med ordinarie politikermöte.

Upplägget med att skilja på handläggare, cheftjänstemän och politiker kan diskuteras. Det har både sina och för- och nackdelar att strikt skilja grupperna åt. Det kan vara nödvändigt att ha skilda grupper för att deltagarna ska våga prata öppet och för att all information ska framkomma. Det kan också vara en lämplig indelning för att inte få för många deltagare per grupp. Å andra sidan ger mixade grupper möjlighet till direkt feedback och att eventuella konflikter kan lösas direkt. Om man väljer att mixa grupperna bör man, för att hålla kvar fokus, undvika sakfrågor där kunskapsnivåerna är olika.

Inför samtalen/intervjuerna pratar kommunens kontaktperson och revisorn om det är något särskilt man vill ta upp. Annars bör man diskutera enkätsvar som ”stack ut” eller där frågeenkäterna och olika dokument var oklara/motsägande. Under samtalen/intervjuerna kan revisorn också föreslå förbättringsåtgärder och man kan börja diskutera om de skulle vara möjliga att genomföra.

Man kan också låta tjänstemannagrupperna besvara ”**Minienkäten**”. Blir det skillnader i hur grupperna besvarat frågorna är det intressant och viktigt att lyfta till diskussion då det visar hur kommunikationen mellan politiker och tjänstemän fungerar. Mellan de olika mötena är det bra att ha lite tid, exempelvis till att sammanställa svaren på minienkäterna. Om ytterligare underlag för diskussion behövs kan politikerna svara på ”**10 frågor**” (kommer från boken ”Ett ögonblick”).

## **Analys och rapportering**

Styrkor och svagheter i kommunens trafiksäkerhetsarbete identifieras och arbetet poängbedöms med hjälp av den standardiserade **bedömningsmodellen**. Bedömningsmodellen är indelad i sju ämnesområden (se s. 6), några av dem återfinns bara inom trafiksäkerhetskultur eller trafiksäkerhetstillstånd.

I bedömningsmodellen listas de kriterier som kommunen blir bedömd efter samt vilken maxpoäng respektive kriterier ger. Krav som krävs för poäng anges också. Några kriterier har inte konkreta eller exakta krav utan en maxpoäng ihop med en stödjande kommentar. Detta gäller bland annat kriterier som rör de kommunala dokumenten. Revisorn har alltid möjlighet att sätta halva poäng för att få en så

rättvis bedömning som möjligt.

Avsnitt/frågor som inte är aktuella i den granskade kommunen bedöms inte. Kommunen erhåller full poäng för dessa indikatorer och revisorn noterar att bedömningen inte gjorts. Detta gäller till exempel samarbete med andra väghållare om kommunen saknar vägnät som annan väghållare ansvarar för. Det kan också gälla egna respektive upphandlade fordon, resor och transporter beroende på hur man ordnat detta i kommunen. I bedömningsmodellen framgår hur bedömningen görs för dessa avsnitt/frågor.

Kommunens poäng summeras inom respektive ämnesområde och sammanställs totalt för trafiksäkerhetskultur respektive trafiksäkerhetstillstånd. Maxpoäng för trafiksäkerhetstillstånd är 30 poäng och för trafiksäkerhetstillstånd 25 poäng. Poängen räknas sedan om till stjärnor för att underlätta kommunikationen utåt och vid jämförelse med andra kommuner. Kommunens antal stjärnor beräknas enligt följande:

$$\text{Totalt antal stjärnor} = (\text{Kommunens poäng} / \text{maxpoäng}) \times 5$$

Om antalet poäng inte är jämt delbart med fem kan halva stjärnor delas ut. Revisorn har möjlighet att avrunda uppåt eller nedåt. Det kan behövas särskilt i de kommuner där bedömningsmodellen inte lyckats täcka in allt trafiksäkerhetsarbete som kommunen bedriver, t ex belyningsprogram.

Redovisningen av revisionen sker skriftligt och muntligt (se beskrivning av besök 3 nedan). Kommunen får en rapport där nulägesbeskrivningen, bedömningen och föreslagna förbättringsaktiviteter redovisas. Listan med förbättringsaktiviteter är viktig och bör vara relevant och tydlig. Till rapporten kan också minnesanteckningar från möten, deltagarlistor, dokumentöversikt, ifyllda enkäter och annat material som använts bifogas. Se dokumentet **Rapportstruktur** för förslag på vad som bör ingå i revisionsrapporten. Rapporten skickas i ett granskningsexemplar till kontaktpersonen så denne får möjlighet att kontrollera uppgifterna innan slutversionen levereras. Kontaktpersonen och revisorn kommer överens om granskningsexemplaret ska levereras före eller efter framtidsdiskussionen (besök 3). Slutversionen levereras efteråt.

### **Redovisning och framtidsdiskussion (besök 3)**

Revisorn presenterar resultatet för de politiker och tjänstemän som deltagit i revisionen och som fortsättningsvis ska jobba med trafiksäkerheten i kommunen. Detta sker vid ett möte som kallas framtidsdiskussion då syftet är att ”blicka framåt” och diskutera de avsiktsförklaringar och förbättringsaktiviteter som ges.

Presentation kan också göras i ordinarie nämnd till vilken (delar av) kommunstyrelse och andra berörda nämnder har bjudits in. Det är väsentligt att både majoritet och opposition deltar vid presentationen. Revisorns roll som utomstående kan här vara en fördel då revisorn kan konkret och opartiskt förklara eventuella kontroversiella frågor eller förbättringsförslag där skiljaktigheter finns inom kommunen och svara vid diskussion och på frågor om bedömningen och förbättringsförslagen.

Framtidsdiskussionen syftar till att bli ett tydligt avstamp för kommunens fortsatta arbete utifrån de analyser och förbättringsförslag som tagits fram i samband med revisionen. Den syftar också till att diskutera en prioritering av de förbättringsaktiviteter som ges, vilket innebär att den slutliga revisionsrapporten inte kan färdigställas förrän efter detta möte.

Formen för framtidsdiskussionen bestäms av kontaktpersonen tillsammans med revisorn. En workshopliknande mötesform uppmuntras där deltagarna aktiveras i diskussionen om framtiden och i att ta ställning till förbättringsaktiviteternas genomförbarhet och nytta, dvs. underlag för prioriteringen av förslagen.

SKL vill ta del av poäng- och stjärnbedömningen, men även hela resultatet om kommunen samtycker. Det är viktigt för uppföljningen av det sammanlagda arbetet med revisionerna att SKL har vetskap om hur många revisioner som genomförts. Genomförda revisioner, framförallt poäng- och stjärnbedömningen, presenteras på SKL:s webbplats ([www.skl.se](http://www.skl.se)) och eventuellt även i nyhetsblad. Det finns därigenom möjlighet för kommuner att jämföra sig med varandra och inspireras och dra lärdom av varandras insatser. Samtidigt ska man komma ihåg att poäng- och stjärnbedömningen är just en *bedömning* och att en objektiv mätning med millimeterprecision inte alltid är möjlig. Det är också viktigt att man jämför resultat från revisioner genomförda med samma bedömningsmodell (bedömningsmodellen har reviderats 2007 och 2014).

### **Avslutning av revisionen**

Avslutning av revisionen innebär att revisionsrapporten justeras utifrån framtidsdiskussionen och kontaktpersonens synpunkter för att sedan levereras till kommunen för fortsatt förbättringsarbete. Avslutet av revisionen innebär således nystarten för kommunens trafiksäkerhetsarbete.

### **Uppföljning**

En uppföljning av revisionen görs efter ca 1 år där revisorn kontaktar kommunens kontaktperson och stämmer av hur trafiksäkerhetsarbetet fortgår efter revisionen och hur det går med genomförandet av förbättringsaktiviteterna.

### **Förenklad trafiksäkerhetsrevisionen för mindre kommuner**

För kommuner med färre än 15 000 invånare finns möjlighet att genomföra en förenklad trafiksäkerhetsrevision. Arbetsgången är i princip densamma, den största skillnaden är att i den förenklade revisionen görs två istället för tre besök och att kommunen sköter arbetet med frågeenkäten själva (om inte annat avtalas med revisorn).

**Möte med kontaktpersonen (Besök 1):** Här får kommunen den information som behövs för att komma igång med revisionen, inte minst med tanke på att det är kommunen som sköter arbetet med att sammanställa resultatet från frågeenkäten. Bestäm när dialogbesöket ska ske och vilka som ska bjudas in. Förbered kommunen på att det är de själva som ska presentera resultatet för sina ansvariga politiker.

**Dialog (besök 2):** Här vidareutvecklas och kompletteras resultatet från frågeenkäten och sådant som inte framgår av enkäten diskuteras, t.ex. hur styrande dokument verkligen tillämpas. Besöket delas upp i två möten:

- **Tjänstemän:** Mötet inleds med att analys/bedömning presenteras. Deltagarna diskuterar och rättar eventuella felaktigheter. En viktig del av mötet är att ta fram förslag på förbättringsaktiviteter (och koppla dessa till kopplas till ansvarig förvaltning/person). Revisorn har förberett några förslag, särskilt inom ”svaga områden”. För att revisionen ska få genomslag är det bra om förvaltningschefer eller personer med ett tydligt mandat från respektive förvaltning deltar.
- **Politiker:** Mötet inleds med en redovisning av analys/bedömning. Mest tid ägnas dock åt att reagera på förslagna förbättringsaktiviteter och åt politikernas frågor och funderingar. Innan mötet med politikerna behövs därför lite tid för revisorn att sammanställa de förbättringsaktiviteter som framkom under mötet med tjänstemännen.

**Slutredovisning:** Sker endast skriftligt från revisorn. Kommunen får en rapport där analys/bedömning och förbättringsaktiviteter redovisas. Annat material som använts bifogas (se dokumentet Rapportstruktur).

I den förenklade revisionen är kontaktpersonen på kommunen föredragande för ansvarig nämnd/nämnder (om inte annat avtalas med revisorn).

## Uppföljande trafiksäkerhetsrevision

De kommuner som genomfört en trafiksäkerhetsrevision har möjlighet att göra en uppföljning av bedömningen efter revisionen. Denna revision är något förenklad till sitt utförande jämfört med den ”vanliga” revisionen, men samtidigt är revisorns insats i analysarbete och rapportering ungefär densamma. En uppföljande revision görs med fördel vart fjärde år, förslagsvis i anslutning till en ny mandatperiod i kommunen då finns anledning till lägesrapport och omtag i arbetet.

**VIKTIGT:** Om det dröjer alltför många år mellan revisionstillfällena, eller om flera nya personer tillkommit i organisationen (särskilt om den tidigare kontaktpersonen inte längre finns kvar), rekommenderas att man gör en ”vanlig” trafiksäkerhetsrevision igen för att säkerställa den värdefulla förankringen som är grunden för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete.

Skälet till att göra en uppföljande revision kan vara att kommunen vidtagit åtgärder till följd av den första revisionen och att man vill få detta arbete bedömt av en oberoende part. Uppföljningen ska ske utifrån gällande bedömningskriterier, vilket kan innebära att kommunens arbete i vissa delar bedöms utifrån nya kriterier beroende på när den ursprungliga revisionen genomfördes (bedömningsmodellen har reviderats 2007 och 2014).

Arbetsgången för en uppföljande revision är i princip densamma som ”vanligt”; den största skillnaden är att det görs två besök istället för tre. Det är viktigt att komma ihåg att revisorns insats i form av analys och rapportering ändå är ungefär densamma som vid en ”vanlig” revision. Revisorn måste även stämma av mot det tidigare revisionsresultatet.

Nedan beskrivs de moment som ingår i en uppföljande trafiksäkerhetsrevision:

### Inventering och analys

Kommunen besvarar frågeenkäten (alla sju delarna) igen. Kontaktpersonen ser över listan över dokument som ingick i den förra revisionen och återkommer till revisorn om det tillkommit (eller reviderats) dokument sedan sist. Revisorn analyserar och bedömer enkätsvaren och ev. tillkommande dokument med hjälp av bedömningsmodellen. Se även beskrivningen av *Inventering* samt *Analys och rapportering* ovan.

### **Avstämningsmöte (besök 1)**

Revisorn träffar kontaktpersonen på kommunen och går igenom den handlingsplan som togs fram vid förra revisionstillfället. Här noteras vad som genomförts hittills och vad som kvarstår – samt vilka ytterligare relevanta aktiviteter som genomförts sedan dess. Revisorns första analys av nuläget och bedömningen av trafiksäkerhetsarbetet diskuteras med kontaktpersonen.

### **Nuläges- och framtidsdiskussion (besök 2)**

Precis som för den ”vanliga” revisionen presenteras och diskuteras resultatet från revisionen på en framtidsdiskussion (se beskrivning av detta moment ovan). Då detta är det enda tillfället som revisorn träffar alla berörda politiker och tjänstemän från kommunen, bör man planera in gott om tid, t ex ett pass på ca 2 h för genomgång av nuläget, styrkor och svagheter och poängbedömningen (där jämförelse med förra revisionstillfället görs) samt ett pass på ca 4 h för diskussion och prioritering av förbättringsaktiviteter (och eventuell revidering av avsiktsförklaringar).

### **Avslutning av revisionen**

Rapportutkast levereras till kontaktpersonen för granskning. Därefter revideras denna och en slutlig revisionsrapport levereras. Presentation av resultatet på kommunen, t ex i ansvarig nämnd, står kontaktpersonen för (om inte annat avtalas med revisorn).