

Aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället

Sexton framgångsfaktorer



Magnus Andersson
Evert Vedung



Aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. Sexton framgångsfaktorer.

Magnus Andersson

Evert Vedung

Cajoma Consulting
Ringgatan 7A
752 17 Uppsala
info@cajomaconsulting.se
www.cajomaconsulting.se

© Cajoma Consulting, Uppsala 2018
Layout: Magnus Andersson
Omslagsbild: Magnus Andersson
Tryck: Kph, Trycksaksbolaget AB, Uppsala 2018
ISBN 978-91-639-6699-6

Innehåll

Sammanfattning.....	5
Summary in English.....	9
Förord	11
1. Inledning och bakgrund.....	12
2. Nollvisionen och etappmålet – grunden för trafiksäkerheten i Sverige.....	17
3. Syften och avgränsningar.....	23
4. Metoder för datafångst.....	24
5. Fallstudie 1: Lokal samverkan i Barnarp, Jönköpings kommun.....	25
6. Fallstudie 2: Trygga och säkra skolvägar, Stockholm.....	38
7. Fallstudie 3: Cykelprojekt med lokal aktörssamverkan.....	54
8. Fallstudie 4: Safe Communities i Sverige.....	68
9. Framgångsrik lokal aktörssamverkan – en internationell litteraturöversikt.....	76
10. Framgångsrik lokal aktörssamverkan – en nationell litteraturöversikt	88
11. Slutsatser: Sexton framgångsfaktorer.....	101
Referenser.....	108
Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer	119
Bilaga 2. Intervjuguide	121
Bilaga 3. Möjliga samverkansmetoder vid trafikplanering.....	122
Bilaga 4. Sammanfattning av seminarium i Stockholm 2018-02-16.....	125

The safe system approach to road safety has renewed the focus on the need for an informed and engaged community to contribute to the adoption and application of effective road safety strategies.

A. Smithson

Road safety work cannot operate in isolation. Communities are increasingly seeking improvements in lifestyle, sustainability, environment and connectivity.

International Transport Forum

För att klara dagens utmaningar behöver vi stärka de mekanismer som gynnar samarbete och skapar tillit.

Gunnar Rundgren

Sammanfattning

Rapporten "Aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället – sexton framgångsfaktorer" har utförts av trafiksäkerhetskonsulten Magnus Andersson, Cajoma Consulting i samarbete med professor emeritus Evert Vedung, Uppsala universitet. Studien baserades på intervjuer och en litteraturstudie och finansierades med medel från Skyltfonden vid Trafikverket. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten är uteslutande författarnas egna och överensstämmer därmed nödvändigtvis inte med Trafikverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde.

Utgångspunkten för arbetet med säker vägtrafik i Sverige är nollvisionen. Den innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Riksdagen, regeringen, Trafikverket, kommunerna och alla andra systemutformare, har att hantera den officiella programteori som formulerades i riksdagens nollvisionsbeslut år 1997. Denna teori säger följande:

- (1) Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (2) Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (3) Om trafikanterna inte följer regelverket eller om personskador uppstår vid en olycka måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Den del i nollvisionen som avser trafikantansvaret – och i bredare bemärkelse civilsamhällets och lokalsamhällets ansvar – har inte definierats eller preciserats på ett tydligt sätt.

Den här studien försöker visa hur ett botten-opp-perspektiv skulle kunna se ut och vad det kan tillföra svensk trafiksäkerhetspolitik. Studien fokuserar därför på vad det civila samhällets organisationer och de enskilda medborgarna kan göra för att öka trafiksäkerheten i lokalsamhället och hur de kan bistås av kommuner och andra systemutformare.

Ett framgångsrikt arbete med att skapa ökad säkerhet för oskyddade trafikanter kräver ett tydligt fokus på trafiksäkerhetsproblemen i människornas närmiljö. Det är i lokalsamhällets närmiljöer som de oskyddade trafikanterna oftast är i rörelse – på väg till och från hemmet, arbetsplatsen, skolan, bussen, affären, vårdcentralen, idrottshallen, vänner och bekanta eller någon annanstans. För att åstadkomma trafiksäkerhetsförbättringar är det viktigt att ta till vara på det engagemang och den initiativkraft som kan mobiliseras lokalt, exempelvis i skolor, bostadsområden och pensionärsorganisationer. Föräldrars engagemang i de lokala trafikfrågorna är av stor betydelse. När föräldrar samverkar med skolor och andra aktörer i lokalsamhället kan starka koalitioner för trafiksäkerheten växa fram.

Det finns flera skäl till att öka allmänhetens aktiva engagemang och deltagande i lokala trafiksäkerhetsfrågor. Den behövs som en "vakthund för trafiksäkerheten i lokalsamhället. Lokal aktörssamverkan kan bidra till att åtgärder i lokalsamhället genomförs på ett effektivt sätt. Ett ökat engagemang på lokal nivå kan leda till ett ökat stöd från allmänheten för program och prioriteringar på regional och nationell nivå. Ökad delaktighet och ökat medborgarinflytande i lokala angelägenheter stärker civilsamhället och den lokala demokratin. När människor får tillträde till

"dialogiska gemenskaper" skapas nya förutsättningar för förändring, både på individnivå, i grupper och i samhället.

Studien redovisar två litteraturöversikter om framgångsrik lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten, en internationell och en nationell. Den *internationella* översikten genererade bland annat följande lärdomar:

- Dialoger och möten mellan aktörerna i lokalsamhället är viktiga framgångsfaktorer.
- Samverkan mellan skola, föräldrar och olika aktörer i närsamhället är en framgångsfaktor för det lokala trafiksäkerhetsarbetet.
- Fotgängares säkerhet kan förbättras genom skraddarsydda workshops, lokala task force-grupper och riskbedömningar som görs av fotgängarna själva i sina närområden.
- Home zones, eller hemmazoner, som finns i vissa städer i Storbritannien är ett effektivt redskap för att förbättra trafiksäkerheten, trivseln och den sociala samanhållningen i bostadsområden.

Den *nationella* översikten genererade bland annat följande lärdomar:

- Kartläggningar av äldres trafikmiljöer kan med fördel utföras av de äldre själva i samverkan med kommuner och andra parter.
- Skolornas elevråd är mycket viktiga men ofta outnyttjade resurser i det lokala arbetet för ökad trafiksäkerhet. Kommunen Porsgrunn i Norge skapade en plattform för permanent samverkan mellan elever och lokalpolitiker vilket resulterade i konkreta trafiksäkerhetsförbättringar.
- Medborgarlöften kan användas tillsammans av polis, kommuner och lokalsamhällen i syfte att samverka för ökad trafiksäkerhet och trygghet.

Studien innehåller vidare fyra fallstudier om hur aktörssamverkan i lokalsamhället kan bidra till ökad trafiksäkerhet. *Den första fallstudien* handlar om Barnarps utvecklingsgrupp i kommundelen Barnarp i Jönköpings kommun. I denna grupp samlas tolv intressenter i lokalsamhället för att tala om trafiksäkerhetsfrågor och andra lokala av betydelse för samhällets utveckling. Utvecklingsgruppen har bidragit till påtagliga trafiksäkerhetsförbättringar i Barnarp. Underhållet av de lokala trafikmiljöerna är effektivt tack vare det samarbete som har etablerats mellan utvecklingsgruppen, Barnarps vägförening och Jönköpings kommun. Skador på gator, cykelvägar, gatuskyltar och gatubelysning inventeras regelbundet, rapporteras till kommunen och åtgärdas snabbt. Avgörande framgångsfaktorer för arbetet i Barnarp har varit finansiellt stöd från Jönköpings kommun, ett nära samarbete med en projektledare från Jönköpings kommun och det breda deltagandet i Barnarps utvecklingsgrupp.

Den andra fallstudien behandlar arbetet för trygga och säkra skolvägar vid skolor i Stockholms stad. Den mest framgångsrika skolan är Ålstensskolan i Bromma. Ålstensskolans modell för lokal aktörssamverkan har initierats av en förälder som är verksam i föräldraföreningens trafikgrupp. Samverkan sker mellan tio aktörer där de viktigaste är föräldraföreningens trafikgrupp, elever, föräldrarådet, föräldrar, klasslärare, skolledningen och Trafikkontoret vid Stockholms stad. Samarbetet mellan föräldraföreningen och Trafikkontoret vid Stockholms stad har varit utomordentligt betydelsefullt. Flera lokala arenor för lokal aktörssamverkan har använts vid Ålstensskolan. Skolans trafiksäkerhetsarbete har inneburit att elevernas skolvägar har kartlagts av eleverna och så kallade trafikföräldrar tar varje morgon emot de ankommande barnen utanför skolan. I stort sett alla föräldrar deltar i detta projekt. Allt färre elever skjutsas till skolan med bil och antalet elever som går eller cyklar till skolan har ökat. Den minskade biltrafiken innebär renare luft, reducerad klimatpåverkan och minskat buller. Elever och föräldrar har fått ökad vardagsmotion och den sociala kontakten mellan föräldrarna har ökat. Avgörandet framgångsfaktorer för projektet har varit samarbetet med Trafikkontoret vid Stockholms stad, insatserna av en lokal eldsjäl och det breda deltagandet i den lokala samverkansprocessen.

Den tredje fallstudien handlar om två projekt för ökad säker cykling, "Cykelkök" och "Frihet på cykel". Båda är exempel på cykelfrämjande och trafiksäkerhetshöjande verksamheter som har tydliga inslag av aktörssamverkan i lokalsamhället. "Cykelkök" är en gör-det-själ-verkstad för cyklister som finns i bland annat Göteborg, Malmö, Stockholm och Jönköping. Cykelköket i Jönköping omfattar samverkan mellan elva aktörer, bland annat kommunen, organisationer i civilsamhället och enskilda

medborgare. Cykelköket är en social plattform för olika projekt och aktiviteter som är kopplade till cykling. Den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för cykelköket i Jönköping stödet från Jönköpings kommun. Cykelfrämjandets projekt "Frihet på cykel" handlar om cykelkurser för vuxna nybörjare. "Frihet på cykel" omfattar samverkan mellan fler än tretton aktörer. Verksamheten har spridit sig till flera kommuner i Sverige. De senaste åren har nyanlända och asylsökande varit viktiga målgrupper för verksamheten. Avgörande framgångsfaktorer för projektet har varit det ekonomiska stödet från Svenskt friluftsliv samt lokal samverkan mellan Cykelfrämjandet, kommuner, organisationer och enskilda volontärer.

Den fjärde fallstudien handlar om WHO-programmet Safe Communities där trafiksäkerheten är insatt i ett större sammanhang. Safe Communities baseras på fyra grundpelare. Medborgarna ska informeras om vad det är som orsakar människors olyckor och skador, olyckor och skador ska förhindras genom åtgärder som präglas av helhetssyn, arbetet ska vara grundat på partnerskap och samverkan och medborgarna ska vara aktiva deltagare i förändringsarbetet. År 2017 ingick femton kommuner i det svenska Safe Communities-nätverket. I *Tjörns kommun* har Safe Communities inneburit att lokala aktörer har utvecklat samverkan kring flera trafiksäkerhetsfrågor. Ett exempel är de trygghetsvandringar där kommunen, polisen, lokala vägföreningar, Tjörns Bostads AB och enskilda medborgare medverkar. Kommunen har återkommande möten med Tjörns Vägföreningars Samarbetsorganisation kring trafikplanerings-, trafiksäkerhets- och trygghetsfrågor. Tjörn är angelägen om ta tillvara den kunskap som finns i lokalsamhället. Borås Stad har tillsatt samverkansgrupper för ökad trygghet och säkerhet inom fem områden. Samverkansområdet Trygga miljöer inkluderar trygghetsmätningar och dialoger med kommuninvånarna. Tekniska nämnden för en dialog med invånare och andra berörda parter för att göra trafiken och bostadsområdena säkrare. Smedjebackens kommun delar ut säkerhetspaket till tre olika målgrupper: cykelhjälm till alla föräldrar med ettåriga barn, brandlarm till alla trettioåringar samt broddar och gästavar till alla 70-åringar.

Sexton framgångsfaktorer

I fallstudierna och de båda litteraturgenomgång noterades åtskilliga exempel på framgångsrik lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten. Sexton framgångsfaktorer har bidragit till denna framgång. Framgångsfaktorerna kan betraktas som rekommendationer till handling för berörda aktörer.

Sexton framgångsfaktorer för lokal aktörssamverkan för trafiksäkerhet

1. Att kommunen initierar lokala samverkansprocesser
2. Att kommunen finansierar lokala samverkansprojekt
3. Att kommunen utser personer att fungera som dialogpartner och rådgivare i lokal samverkansgrupp
4. Att kommunen informerar om vad som händer i andra grupper i kommunen, i länet, i riket, inom EU och internationellt
5. Att samverkansgruppen ingår i en kommunal förordning om kommunen är stor
6. I den mån föreslagna åtgärder ska implementeras kan också berörda statliga och regionala organ kontaktas, konsulteras, informeras och aktiveras
7. Att deltagare förbereder sig inför möten till exempel genom egna trafikobservationer i närområdet och diskuterar lämpliga förslag till åtgärder
8. Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då rekryterar man lättare en vidare grupp av intressenter
9. Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då kan flera problem adresseras samtidigt
10. Att samverkansgruppen verkar för ett brett deltagande av människor och sammanslutningar vilket främjar rikare samverkan
11. Eftersom äldres trafiksäkerhet måste särskilt främjas krävs medverkan av de äldre i lokal aktörssamverkan
12. Eftersom barns trafiksäkerhet är ett särskilt angeläget område måste föräldrar delta i lokal aktörssamverkan
13. Samverkansprocessen bör kännetecknas av dialogik
14. Att samverkansgruppen tydligt fokuserar på praktiska projekt och åtgärder som kan genomföras i närtid
15. Att en lämplig geografisk avgränsning av ett samverkansområde kan utgöra ett incitament för människors och föreningars aktiva deltagande
16. Att uppföljningar och utvärderingar görs och att positiva och negativa erfarenheter återförs till samverkansgruppen

Summary in English

The present report, entitled *“Co-creation for road safety initiatives in the local community – sixteen success factors”*, has been conducted by Magnus Andersson, road safety consultant at Cajoma Consulting, Sweden in collaboration with Emer. Prof. Evert Vedung, Uppsala University. Based on interviews and a literature study, the report has been financed with funds from Skyltfonden at the Swedish Transport Administration. Statements and conclusions in the report are solely the authors’ own and do not necessarily correspond with the Swedish Transport Administration’s positions in the subject area of the report.

The study contains two literature reviews and four Swedish case studies: Barnarp’s development group in the city of Jönköping, safe school roads to schools in Stockholm, safe cycling and the work with WHO Safe Communities in several Swedish municipalities.

According to Vision Zero, the government has entrusted the system designers and the road users with shared responsibility for road safety. However, the role of the road users – and in a wider sense civil society and local communities – has thus far not been sufficiently defined. The aim of this study is to show how a bottom-up perspective might contribute to Swedish road safety strategy. The study focuses on what local stakeholders can do to promote local road safety initiatives and how collaboration processes among these stakeholders could be promoted.

There are several reasons for increasing the public's active involvement and participation in local road safety issues. A “watch dog” is needed for road safety in local communities. Co-operation between local stakeholders can facilitate effective implementation of local government measures. Increased involvement in local affairs will strengthen civil society and local democracy. When people enter “dialogical communities” new prospects are created for change in the local neighbourhoods. Community road safety initiatives may generate positive spillover effects to other policy areas, such as sustainability, environment, health, employment and social integration.

Sixteen success factors

In the case studies and the two literature reviews, several examples of successful local co-operation between local stakeholders were noted. Sixteen success factors have contributed to this success. These success factors can be considered as recommendations for action.

Sixteen success factors for local co-operation for road safety

1. That the municipality initiates local co-operation processes
2. That the municipality finances local co-operation projects
3. That the municipality designates persons to act as dialogue partners and advisors in the local co-operation group
4. That the municipality informs the local group about what happens in other groups in the municipality, in the region, in the country, within the EU and internationally
5. Being part of a sub-municipality is advantageous to the local co-operation group if the municipality is large
6. In so far as proposed measures are to be implemented, relevant state and regional bodies may also be contacted, consulted, informed, and activated
7. That participants prepare for meetings, for example through their own traffic observations in the immediate area, and discuss appropriate proposals for measures
8. That collaboration is based on a broader mix of issues, and not just road safety, as it will easily recruit a wider group of stakeholders
9. That collaboration is based on a wider mix of questions, and not just road safety, because then multiple problems can be addressed at the same time
10. That the collaborative group acts for a broad participation of people and associations which promotes richer cooperation
11. As the road safety of older people must be promoted especially, the involvement of the elderly in local co-operation processes is required
12. Because children's road safety is a particularly important area, parents must participate in local actor co-operation
13. The co-operation process should be characterized by dialogics
14. The collaboration group should focus on practical projects and actions that can be implemented in the near future
15. That an appropriate geographical demarcation of an area of co-operation may provide an incentive for active participation of people and associations
16. Monitoring and evaluation should be made and positive and negative experiences returned to the collaborative group

Förord

Alla moment i undersökningen (frågeställningar, urval av fall, intervjuer, litteraturstudie och författande av preliminära versioner samt slutrapport) har utförts av Magnus Andersson, Cajoma Consulting, Uppsala. Evert Vedung, professor emeritus i statsvetenskap särskilt bostadspolitik vid Institutet för bostads- och urbanforskning (IBF), Uppsala universitet har läst och kommenterat det skrivna samt bidragit med särskilt förslag till fokusering, definitioner, teoriinramningar, behandling av källor samt tips om litteratur.

I referensgruppen för projektet har ingått Matts-Åke Belin, Trafikverket, Katarina Bokström, NTF och Tove Västibacken, Uppsala kommun. Många personer som välvilligt ställt upp för intervjuer och efterhandskontroller; de är listade med namns nämning under referenser i slutet av rapporten. Hillevi Ternström vid Väg- och Transportforskningsinstitutets (VTI) bibliotek har bistått med sökningar i internationella artikeldatabaser. Studien har utförts med ekonomiskt stöd från Trafikverkets Skyltfond. Till alla här ovan nämnda personer och institutioner vill vi rikta ett varmt tack.

För tydlighetens skull bör tilläggas att det endast är vi två författare som bär ansvar för rapportens innehåll och form. Undersökningen avslutades i januari 2018.

Uppsala i januari 2018

Magnus Andersson

Evert Vedung

1. Inledning och bakgrund

Den här studien fokuserar på vad civilsamhällets organisationer och de enskilda medborgarna kan göra för att öka trafiksäkerheten i lokalsamhället. Ett framgångsrikt arbete med att skapa ökad säkerhet för oskyddade trafikanter kräver ett tydligt fokus på trafiksäkerhetsproblemen i människornas närmiljö. För att lösa problemen är det viktigt att ta till vara på det engagemang och den initiativkraft som kan mobiliseras lokalt.

Världshälsoorganisationen (WHO) har sedan 1980-talet arbetat med "Safe Communities" i syfte att minska olyckor och öka trafiksäkerheten i olika länder. Sedan dess har hundratals internationella WHO-projekt genomförts där konceptet framgångsrikt har tillämpats.¹ "Safe Communities" använder ett systematiskt arbetssätt i fyra steg. I det första steget sker insamling av relevant information. Detta följs av uppbyggandet av ett partnerskap i lokalsamhället bestående av de boende och representanter från olika sektorer, exempelvis sjukvård, utbildning, rättsväsendet och aktörer från den privata sektorn. I den tredje fasen deltar medborgarna vid identifieringen och implementeringen av skadeförebyggande åtgärder. Slutligen, på basis av den erfarenhet och kunskap som erhållits i steg 1-3, etableras ett integrerat system för förebyggande av olycksrelaterade skador.

Världsbanken (2009) har i en trafiksäkerhetsrapport² slagit fast att så kallade "toppen-ner-interventioner" behöver kompletteras med partnerskap i lokalsamhället ("nerifrån-och-upp") för att öka medborgarnas känsla av ägarskap ("ownership") vilket är en mycket viktig förändringsfaktor. Enligt Världsbanken kan "community participation" motiveras av flera skäl.³ Det behövs för att förstå allmänhetens prioriteringar och behov, öka allmänhetens stöd för program och prioriteringar på nationell nivå, genomföra åtgärder i lokalsamhället på ett effektivt sätt och vara en "vakthund" för trafiksäkerheten i lokalsamhället.

Sveriges erfarenhet av "community participation" är relativt begränsad. Den svenska trafiksäkerhetspolitiken har, åtminstone de senaste årtiondena, präglats av ett tydligt toppen-ner-perspektiv. Nollvisionen, som antogs av riksdagen år 1997, betonar att det är systemutformarna – regering, riksdag, myndigheter, fordonsindustrin, kommunerna och andra aktörer – som har det yttersta ansvaret för trafiksäkerheten. Samtidigt sägs det i nollvisionen att systemutformarna och trafikanterna har ett *delat ansvar* för trafiksäkerheten. Men den del som avser trafikantansvaret – och i bredare bemärkelse civilsamhällets och lokalsamhällets ansvar – har inte definierats eller preciserats tillräckligt. Därför behöver den dimensionen av det delade ansvaret uppmärksammas i högre grad. Ambitionen med den här studien är att försöka visa hur ett botten-upp-perspektiv skulle kunna se ut och vad det kan tillföra svensk trafiksäkerhetspolitik.

Det är i lokalsamhällets närmiljöer, i närsamhället, som oskyddade trafikanter, såsom gående, cyklister och mopedister allra oftast är i rörelse – på väg till och från hemmet, arbetsplatsen, skolan, bussen, affären, vårdcentralen, idrottshallen, vänner och bekanta eller någon annanstans. Äldre oskyddade trafikanters behov av tillgänglighet, säkerhet och trygghet i trafiken blir allt viktigare. Den åldersgrupp som har högst risk att omkomma i trafiken är den över 75 år. Äldre är bräckliga om en olycka i träffar och äldre rör sig ofta som oskyddade trafikanter. Att cykla förespråkas av hälso-, miljö- och framkomlighetsskäl. Det totala trafikarbetet med cykel minskade dock med 16 procent mellan perioderna 1995-1998 och 2011-2014 (Trafikanalys, 2015). Samtidigt är cykling ett av de farligaste

¹ European Safe Community Network (ESCN, 2014) bildades år 1989 då Karolinska Institutet i Sverige utsågs till "WHO Collaborating Center on Community Safety Promotion". Detta centrum har certifierat mer flera hundra Safe Communities runt om i världen.

² World Bank (2009). *Global Status on Road Safety. Time for Action*. Community Participation in Traffic Safety. Washington D.C.

³ Världsbanken definierar begreppet community på följande sätt: "ett forum för samverkan mellan NGO:s, lokalt baserade organisationer och andra intresseorganisationer, t.ex. kyrkliga församlingar."

färdsätten utifrån ett personskadeperspektiv. Lokala satsningar för ett ökat cyklande behöver i ökad utsträckning ta säkerhetsaspekten i beaktande. När det gäller skolbarn är stillasittandet ett tilltagande hälsoproblem och det är utomordentligt angeläget att hitta sätt på vilka barn kan få mera motion i vardagen. Ett sätt är att få fler barn att gå och cykla till skolan vilket förutsätter att deras skolvägar är trafiksäkra och uppfattas som trygga.

Fler "trafiksäkerhetsprocesser" på lokal nivå kommer att generera *positiva bieffekter* för andra områden än bara trafiksäkerheten. Det skapar en bättre närmiljö med ökad trygghet, trivsel och tillgänglighet. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, i synnerhet sänkt hastighet, har en positiv miljöpåverkan genom att luftföreningar och buller från biltrafiken reduceras. Ökat medborgarinflytande stärker civilsamhället och den lokala demokratin.

Textruta 1.1. Röster om trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter

Maria Krafft, måldirektör, Trafikverket:

För att bli än mer framgångsrika i nollvisionsarbetet för de oskyddade trafikanterna går det inte att jobba med de gamla verktygen. Det krävs nya arbetssätt. De transportpolitiska målen talar om att transportsystemet ska vara trafiksäkert, miljövänligt och hälsosamt. Hittills har hälsoaspekten handlat om att inte försämra hälsan. Den nya utmaningen är att förbättra hälsan. Vi har en utmaning att fundera på hur vi ska utforma vårt transportsystem så att det verkligen stimulerar vardagsmotion. Enligt nya rön har stillasittandet samma hälsorisker som rökning. Sverige är ett av de mera stillasittande folken i Europa. Hur ska vi förhålla oss till det?

Johan Lindberg, projektledare, Trafikverket:

Vi ser att det är många som skadas allvarligt till följd av singelolyckor, både cykel och gång. Det perspektivet har vi inte haft på säkerhetsarbetet tidigare. När vi går in i tätort inser vi att här är det en komplex miljö, vi kan inte bara kavla ut trafiksäkerhetslösningar utan hänsyn till något annat. Vi måste ha ett integrerat och ett inkluderande perspektiv och därför prata mera om att bygga in trafiksäkerhetskvalitet i tätort.

Sonja Forward, Fotgängarnas förening, FOT:

Föreningen FOT verkar för att samhället ska lägga mer fokus på drift och underhåll och säkra passager för fotgängare. Trafikantansvaret behöver betonas mera. Det behövs mera satsningar på information, kampanjer och utbildning. Det behövs en hastighetsreform som innebär att gul 15 eller gul 20 införs som högsta tillåtna hastighet på områden med intensiv blandning av fotgängare, cyklisterna och motorfordon.

Källa: Andersson, 2016.

Definitioner: Aktörssamverkan, trafiksäkerhetsinitiativ och lokalsamhälle

Tre centrala begrepp i denna studie är *aktörssamverkan*, *trafiksäkerhetsinitiativ* och *lokalsamhälle* och innebörden av dessa begrepp förklaras nedan.

I. Aktörssamverkan. Ordet aktörssamverkan består av orden aktör och samverkan. En aktör är en agent som kan utföra handlingar. Listan på dessa aktörer omfattar a) offentliga sektorns myndigheter, b) civila samhällets organisationer och c) enskilda medborgare. Med samverkan menas här samarbete och samråd.⁴ Att samverka kan vara ett försök till att bilda av en allians för att driva en fråga. Samverkan kan också innebära att man för en dialog för att utföra en uppgift. Samverkan kan ske på skilda sätt och ha olika inriktning:

- Spontan eller organiserad (dvs. styrd) samverkan.
- Samverkan mellan ideella aktörer eller samverkan mellan aktörer i tjänsten eller en blandning av båda kategorierna.
- Öppen eller sluten samverkan.
- Kortsiktigt inriktad eller långsiktig inriktad samverkan.
- Probleminriktad eller lösningsinriktad samverkan.
- Samverkan kring en fråga eller flera frågor.

II. Trafiksäkerhetsinitiativ. Ett trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället kan idealtypiskt beskrivas som en process där samverkande aktörer identifierar ett trafiksäkerhetsproblem, diskuterar problemets orsaker och möjliga lösningar och sedan föreslår hur problemet skulle kunna lösas – antingen av ansvariga systemutformare, av de samverkande aktörerna själva eller båda parterna tillsammans. De lokala aktörerna i samverkansprocessen kan själva bidra till att förslaget genomförs. De kan även övervaka implementeringsprocessen och utvärdera åtgärdernas effekt.

III. Lokalsamhälle. Lokalsamhället är människornas närmiljö där de bor. Ett lokalsamhälle kan utgöras av en stadsdel, en förort, ett villaområde, ett samhälle eller en mindre ort i glesbygden. Det kan också syfta på ett område med hög grad av etnisk homogenitet eller en kulturell gemenskap, till exempel en bruksort.⁵ I lokalsamhället formas gemenskaper och identiteter. Lokala beroenden och utmaningar i lokalsamhället gör att det skapas incitament för människor att söka samarbete med varandra och finna gemensamma lösningar.

Det demokratiska värdet av aktörssamverkan i lokalsamhället

Ökad delaktighet och ökat medborgarinflytande i lokala angelägenheter stärker civilsamhället och den lokala demokratin. Aktörssamverkan i lokalsamhället kan vara politiskt mobiliserande. Deltagarna kan genom sin samverkan finna ny kunskap som hjälper dem att ta ställning politiskt och bli aktiva för att försöka driva igenom sina förslag. En dialog behöver inte innebära att man kommer överens men det kan bidra till att de inblandade personerna vidgar sina perspektiv. Dialoger anses ha en utvecklande inverkan på de människor som deltar. När människor får tillträde till "dialogiska gemenskaper" skapas nya förutsättningar för förändring, på individnivå, i gruppen och i samhället.

⁴ Samverkan kan stå för att gå samman, verka tillsammans, samförstånd, samspel, samarbete, samröre, konsensus, förenad ansträngning, synergi m.m. Begreppet avser ofta samarbete mellan jämlika parter.

⁵ Enligt Olsson och Vilhemson (1997) kan lokalsamhälle definieras som ett "område som utmärks av närhet och gruppsammanhållning, där ett visst mått av självförsörjning och kontroll över de egna resurserna är ett faktum."

Rikspolischef Dan Eliasson har betonat vikten av att flera aktörer än polisen engagerar sig i projekt och verksamheter i de så kallade utanförskapsområdena i Sverige. Enligt Eliasson står polisen för ensam och de andra myndigheterna är inte närvarande i tillräcklig omfattning. Han vill se storsatsningar från det offentliga sida när det gäller skola, omsorg, bostäder och hälsa för att skapa "innanförskap" (Metro, 2017). Även ökade satsningar kopplade till trafik och trafiksäkerhet skulle kunna beaktas i det här sammanhanget. Satsningarna från det offentliga sida skulle behöva kompletteras med dialogmöten och samverkansprocesser som stärker civilsamhället och utvecklar den lokala initiativkraften.

Ökad delaktighet och ökat medborgarinflytande i lokala angelägenheter innebär ytterligare en fördel. I dag inkluderas lokalbefolkningen huvudsakligen genom den samrådsprocess som är kopplad till den kommunala planeringen. Detta samråd har dock en begränsning: Medborgarnas kunskaper och åsikter inkluderas först *efter* att problemen för en planeringsprocess är fastställda. Utrymmet för alternativa problemdefinitioner är begränsat (Grell och Öberg, 2015).⁶ Flera lokala aktörssamverkansprocesser i policyprocessens allra tidigaste skeden skulle vara eftersträvanvärt för att problem ska kunna belysas på ett allsidigt sett eller överhuvudtaget upptäckas.

Lokalsamhällets trafiksituation är ett förhållandevis nytt forskningsområde. Ett viktigt bidrag till området är rapporten "Lokalsamhället och vardagens transporter" (Isaksson, 2010) som ger perspektiv på transport- och trafiksäkerhetsfrågor i tre mindre orter i Östergötlands län: Vadstena, Åtvidaberg och Ljura nära Norrköping. I rapporten gavs lokalbefolkningen möjligheten att berätta om hur de ser på transport- och trafiksäkerhetsfrågor där de bor. I Vadstena och Åtvidaberg betonades vikten av välfungerande gång- och cykelbanor. Trafiksäkerheten lyftes fram som en viktig transportkvalitet. Ljuraborna efterlyste ett bättre underhåll av gång- och cykelbanorna samt fler åtgärder för att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta, till exempel genom nedfasning av trottoarkanter. I rapporten beskriver äldre personer i flera av orterna hur de upplever faror i de lokala trafikmiljöerna, till exempel tillfällen då de varit mycket nära att bli påkörda på ett övergångsställe. Rapporten slår fast att det finns ett behov av att tydligare än vad som sker idag föra fram det lokala perspektivet i transportpolitiken. Isaksson efterlyser ökad kunskap om de lokalt formulerade perspektiven. Hon anser att de människor "som lever här och nu" bör kunna ges chansen till att bidra till att forma de visioner som anger riktningen för hur regionen och lokalsamhället bör utvecklas. Den övergripande slutsatsen är att det behöver gjutas nytt liv i de lokalt förankrade utvecklingsdiskussionerna.

⁶ Grell och Öberg (2015) undersökte planeringsprocessen i samband med ombyggnaden av Malmabergsgatan i Västerås. Undersökningen visade att de problem som formulerades av medborgarna hade en högre detaljnivå än de problem som tjänstepersonerna formulerade. Detta trots att det var samma grundproblem som de utgick från. Slutsatsen av denna studie var att en bredare inkludering av olika former av kunskap leder till mera resurseffektiva åtgärdsförslag och högre acceptans från medborgarnas sida.

Textruta 1.2. Aktörssamverkan i kommunernas energi- och klimatarbete

Aktörssamverkan kan förekomma inom olika samhällsområden. I en studie om kommunernas energi- och klimatstrategiarbete konstaterade Gustafsson et al. (2011) att aktörssamverkan utgör ett viktigt inslag i kommunernas arbete med dessa frågor. Det är viktigt att skapa arenor och processer där aktörer kan mötas och utveckla gemensamma strategier och mål. Aktörssamverkan har enligt rapportförfattarna flera fördelar:

- Det ger deltagarna vidgade perspektiv, både avseende problemdefinition och möjliga lösningar.
- Det bidrar till att man identifierar åtgärder och aspekter som annars hade kunnat missas.
- Det tenderar att leda till ett ökat engagemang hos de inblandade parterna.
- Det kan innebära en förstärkning av de demokratiska processerna.
- Det kan utgöra en utgångspunkt för att utveckla en gemensam vision och gemensamma mål.
- Det kan ge ökad legitimitet för de strategier/åtgärder som ska genomföras.

Aktörssamverkan kan även göra processer mera komplexa eftersom det kan leda till intressekonflikter och maktspel. Därför behöver man noga reflektera över vilka aktörer som ska ingå, varför de ska involveras och samt när och hur i processen de ska involveras. Det är möjligt att det krävs olika metoder och strukturer för olika aktörsgupper. En av studiens rekommendationer är att i samband med målformulering i kommunen se till att de aktörer som berörs av målen på ett tidigt stadium får chansen att göra sin röst hörd.

Källa: Gustafsson et al., 2011.

Sammanfattning

Nollvisionen slår fast att systemutformarna och trafikanterna har ett *delat ansvar* för trafiksäkerheten. Den del som avser trafikantansvaret – och i bredare bemärkelse civilsamhällets och lokalsamhällets ansvar – har ännu inte definierats eller preciserats i tillräcklig grad. Den här studien är ett försök att visa vad ett nerifrån-och-upp-perspektiv skulle kunna tillföra svensk trafiksäkerhetspolitik. Det är i lokalsamhällets närmiljöer som de oskyddade trafikanterna allra oftast är i rörelse och det är där de råkar illa ut. Tre typer av trafikanter är nyckelmålgrupper i lokalsamhället: de äldre, cyklisterna och barn i skolåldern. Det behövs en vakthund för trafiksäkerheten i lokalsamhället. Lokal aktörssamverkan kan bidra till att trafiksäkerhetsproblem uppmärksammas i lokalsamhället och åtgärder genomförs på ett effektivt sätt. Lokal aktörssamverkan kan också bidra till att stärka civilsamhället och utveckla den lokala demokratin. Det behöver gjas nytt liv i lokala utvecklingsdiskussioner.

2. Nollvisionen och etappmålen – grunden för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige

Utgångspunkten för arbetet med säker vägtrafik i Sverige är nollvisionen. Den innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetspolitiken i Sverige är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Riksdagen, regeringen, Trafikverket, kommunerna och alla andra systemutformare, har att hantera den officiella programteori som formulerades i riksdagens nollvisionsbeslut år 1997. Denna teori säger följande:

- (1) Systemutformarna har det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (2) Trafikanterna har ansvar för att följa det regelverk som gäller för vägtransportsystemets utformning, skötsel och användning.
- (3) Om trafikanterna inte följer regelverket eller om personskador uppstår vid en olycka måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.⁷

I detta beslut definierades systemutformare som de aktörer som professionellt utformar, sköter eller försörjer vägtrafiksystemet med produkter eller tjänster. Innan 1997 års riksdagsbeslut var det trafikanterna, och inte systemutformarna, som hade det yttersta trafiksäkerhetsansvaret. Nollvisionens programteori gäller för all trafik på väg och för alla trafikantgrupper.

År 2009 antog riksdagen propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Regeringens proposition 2008/09:93). Detta beslut innebar att hittillsvarande sex transportpolitiska delmål ersattes av två jämbördiga mål: Tillgänglighet (funktionsmålet) och Säkerhet, miljö och hälsa (hänsynsmålet). Hänsynsmålet formulerades på följande sätt: "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa." Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades på följande sätt: antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 (Trafikverket, 2011b).⁸

Säkerhetsförbättringar ska ske successivt och kontinuerligt och ska styras genom systematik, kunskap och hantering av avvikelser och indikatorer. Många aktörer ska involveras i säkerhetsarbetet. Icke säkra beteenden ska förhindras och rätt beteenden stödjas (Tingvall, 2011).

År 2009 beslutade riksdagen om nya etappmål för trafiksäkerheten för vägtrafiken i Sverige. Etappmålet innebär en halvering av antalet dödade i vägtrafiken från år 2007 (då 471 personer omkom i vägtrafiken)⁹ till år 2020. Antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska med en fjärdedel under samma period. De nationella trafiksäkerhetsmålen för år 2020 sattes till 220 döda respektive 4 100 allvarligt skadade. Under 2016 omkom 270 personer i vägtrafikolyckor medan antalet allvarligt skadade uppgick till 4 600. Trafiksäkerhetsutvecklingen ligger inte i linje med nödvändig utveckling för att målen för år 2020 ska kunna nås. Sedan 2010 har den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige stagnerat (Trafikverket, 2017).

⁷ Källa: Regeringens proposition 1996/97:137. *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

⁸ År 2007 omkom 471 personer omkom i vägtrafiken i Sverige (Transportstyrelsen, 2017, Trafikverket, 2017).

⁹ Transportstyrelsen, 2017.

Nationella indikatorer

Trafikverket använder tolv nationella indikatorer för de områden som är viktigast att arbeta med för att Sverige ska nå sina trafiksäkerhetsmål. Dessa är: andel trafikarbete inom hastighetsgräns (statligt vägnät), andel trafikarbete inom hastighetsgräns (kommunalt vägnät), andel trafikarbete med nyktra förare, andel bältade i framsätet i personbil, andel cyklister med hjälm, andel mopedister med rätt använd hjälm, andel trafikarbete utfört av personbilar med högsta Euro NCAP-klass, ökad regelefterlevnad bland motorcyklister,¹⁰ andel trafikarbete på vägar med över 80 km/tim och fysisk mittseparering, andel säkra, gång-, cykel- och mopedpassager, andel av kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar och systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001.¹¹ För kommunerna är det framför allt fyra av dessa indikatorer som är viktiga: hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet, cykelhjälmsanvändning, säkra gång-, cykel och mopedpassager (gcm-passager)¹² samt god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägnätet.¹³ Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att åtminstone två av dessa indikatorer – hastighetsefterlevnad och cykelhjälmsanvändning – för närvarande inte förändras i tillräcklig takt. Andelen kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar uppgick år 2016 till 40 procent vilket kan jämföras med målet för år 2020 som uppgår till 70 procent. Endast en av fyra gång-, cykel- och mopedpassager bedömdes vara säkra år 2016 (Trafikverket, 2017).

Vissa kommuner, exempelvis Malmö, använder de nationella indikatorerna som en utgångspunkt i sitt trafiksäkerhetsarbete. Få kommuner använder dock indikatorerna vid uppföljningar av trafiksäkerhetsåtgärderna (Västibacken, 2014).¹⁴

Tabell 2.1. Nationella indikatorer av särskild betydelse för kommunerna Källa: Trafikverket, 2017.

Indikator	Utgångsläge 2007	Läget 2016	Mål för år 2020	Utveckling
Andel trafikarbete inom hastighetsgräns, kommunalt vägnät (start 2012)	64	67	80	Ej i linje med nödvändig utveckling.
Andel cyklister med hjälm	27	36	70	Ej i linje med nödvändig utveckling.
Andel säkra gång-, cykel- och mopedpassager	19	26	35	I linje med nödvändig utveckling.
Andel kommuner med god kvalitet på underhåll av gång- och cykelvägar	18	40	70	Senaste mätresultat från 2015. Utvecklingen bedömdes därför inte.

Försök till att länka samman det lokala trafiksäkerhetsarbetet med nationella indikatorer har bland annat gjorts i Australien (Cairney, 2002).

¹⁰ Mäts inte ännu.

¹¹ Mäts inte ännu.

¹² En GCM-passager definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna kör maximalt 30 km/tim. Det senare kan åstadkommas genom farthinder i anslutning till övergångsställen. Enligt Trafikverkets djupstudier omkommer mellan 10-20 personer varje år på GCM-passager i tätort (Trafikverket, 2017).

¹³ Med god kvalitet avses kvalitet i enlighet med standardkrav för vinterväghållning, barmarksunderhåll, grus- och lövsopning samt god kvalitetssäkring av ställda standardkrav (Trafikverket, 2017).

¹⁴ Försök till att länka samman det lokala trafiksäkerhetsarbetet med nationella indikatorer har bland annat gjorts i Australien (Cairney, 2002).

Vägverkets sektorsansvar för trafiksäkerheten på väg

Vägverkets sektorsansvar för trafiksäkerheten på väg¹⁵ preciserades i en regeringsproposition från mitten av 1990-talet (Regeringens proposition 1995/96: 131). Ledorden för uppdraget var att Vägverket skulle agera samlade, stödjande och pådrivande i trafiksäkerhetsarbetet. Propositionen resulterade i att Vägverket initierade ett omfattande påverkansarbete för att främja olika aktörsinitiativ för trafiksäkerheten. Vägverket riktade sig till offentliga och privata aktörer på nationell, regional och lokal nivå.

Ett viktigt processinriktat verktyg som användes var OLA-processerna som pågick mellan 2000 och 2015. OLA betyder Objektiva fynd, Lösningar och Avsikter och var en interaktiv arbetsmetod som användes för att utveckla trafiksäkerhetslösningar inom olika områden. Det fanns t.ex. nationella OLA för tung trafik, äldre personer, idrottsresor, motorcykel, soptransporter och en mängd andra områden. OLA-processerna genomfördes också regionalt och lokalt. Verktyget OLA har idag ersätts av åtgärdsvalsstudier.¹⁶ Inom ramen för sitt sektorsansvar drev Vägverket under många år projektet Kvalitetssäkra transporter som handlade om hur ett systematiskt arbete för miljö och trafiksäkerhet skulle etableras inom yrkestrafiken. Vidare ansvarade Vägverket för "Nationell samling" som samlade de centrala aktörerna inom trafiksäkerhetsområdet på nationell nivå. Trafiksäkerhetssamlingar etablerades även på regional och lokal nivå.

Den statliga utredningen "Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar" (SOU 2008), slog fast att det fanns oklarheter kring begreppet sektorsansvar och att sektorsuppgifterna inte utvärderades på ett systematiskt sätt. Denna utredning låg till grund för beslutet att Vägverket/Trafikverket förlorade sitt sektorsansvar och att det ersattes av nya arbetssätt¹⁷ (Västibacken, 2014). Verket skulle istället utgå från åtgärder som bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. I vissa sammanhang kunde dock Trafikverket fortfarande ha en stödjande roll i olika nätverk och projekt (Andersson, 2012). Under 2016 fick Trafikverket ett uppdrag av Näringsdepartementet att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik (Näringsdepartementet, 2016). Detta innebär en ny möjlighet för utvecklandet av olika slags samverkansprocesser i trafiksäkerhetspolitiken på de nationella och regionala nivåerna. Regeringens nya giv avsåg emellertid inte den lokala nivån.

Lärdomar från Vägverkets samverkansprocesser

Erfarenheterna från Vägverkets samverkansprocesser med olika aktörer var både positiva och negativa. Enligt Helena Höök, som var verksam vid Vägverket då OLA och de andra aktörsprocesserna genomfördes, var OLA-konceptet framgångsrikt inom flera områden och lade en grund för framtida samarbete genom att aktörerna träffades och förde en dialog med varandra. I flera processer uppfattade hon att motorcykel-, moped- och cykelorganisationerna var högljudda och hade starka åsikter. "Motkrafterna i processerna var väl förberedda med bakgrundsinformation och de var dessutom vältaliga." Enligt Helena Höök var processen kring Nationell samling "gles och otydlig" och processen kring projektet Kvalitetssäkra transporter var "problematisks" eftersom det var allt för få aktörer inom yrkestrafiken som "orkade vara uthålliga."¹⁸

¹⁵ En sektorsmyndighet är i Sverige en myndighet på central nivå som av regeringen har utsetts till att ha ett särskilt ansvar inom sitt område. Sektorsansvaret kan exempelvis avse hur mål skall uppnås eller ansvar för tillsyn över verksamhet i speciella sektorer. Källa: www.wikipedia.se

¹⁶ En åtgärdsvalsstudie är en metod som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. Metoden används tidigt i planeringen för att skapa en helhetsbild och hitta förslag på åtgärder. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller annan aktör. Källa: www.trafikverket.se

¹⁷ Flera kommuner vittnar om att efter att Trafikverket förlorade sitt sektorsuppdrag slutade de att arbeta med "mjuka" trafiksäkerhetsfrågorna dvs. beteendepåverkansåtgärder (Västibacken, 2014).

¹⁸ Källa: Intervju med Helena Höök, Trafikverket, 2017.

Enligt Jörgen Persson, projektledare vid Trafikverket och tidigare vid Vägverket, fanns det en tydlig logik i OLA-verksamheten som återspeglas i det sätt på vilket åtgärdsvalstudierna har utformats: Första steget är att samla aktörerna, andra och tredje stegen är att diskutera förutsättningar och klara ut vad problemet är och det sista steget är att ta reda på vad aktörerna är villiga att göra under gällande förutsättningar. På basis av detta försöker man hitta lösningar och göra prioriteringar bland dessa. Samverkan används för att ta fram nya strategier och planer. Jörgen Persson betonar vikten av att få med rätt aktörer i arbetet med nya strategier. Det är också viktigt att ha bra fakta om effektsamband. Erfarenheten av Vägverkets samverkansprocesser visade att de mindre lyckade processerna tenderade att haka upp sig tidigt och man hade svårigheter att nå fram till en gemensam bristbeskrivning. Viktiga aktörer saknades i processen och aktörerna kunde ha olika uppfattningar om vad som är fakta. Enligt Jörgen Persson var Kvalitetssäkra transporter ett projekt som lades ned för tidigt. "Acceptansen för sänkta hastigheter och företagens eget ansvar för sina egna transporter fanns inte hos vissa viktiga aktörer, ändå lades projektet ned".¹⁹

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter

Tre av fyra av dem som dör och skadas allvarligt på de kommunala gatorna är oskyddade trafikanter. De oskyddade trafikanterna kan indelas i tre kategorier:

1. *Fotgängare*. Sjukhusbaserad skadestatistik visar att singelolyckor med fotgängare är mycket vanliga. I sådana olyckor skadas nästan lika många allvarligt som i samtliga andra typer av olyckor. En stor del av dessa sker när det är halka och skulle kunna undvikas med bättre vinterväghållning på gångvägar, broddar på skor m.m.
2. *Cyklister*. I Sverige finns ungefär fyra miljoner cyklister. Cirka 2,5 miljoner cyklister är över 15 år och cirka en miljon barn cyklar regelbundet. Cyklisterna utgör den största gruppen som skadas i trafiken. Den största andelen är singelolyckor. De allvarligaste skadorna är skullskador vilka framför allt drabbar de cyklister som inte använder hjälm. Cirka 700 personer skadas årligen i kollisioner mellan fotgängare och cyklister.
3. *Mopedister*.

Bland de oskyddade trafikanterna är äldre en särskild riskgrupp. Medelåldern på de omkomna i tätortstrafik är hög. Äldre är speciellt utsatta som oskyddade trafikanter. Därför krävs att trafikrytm, korsningar, gång- och cykelbanor, övergångsställen och kollektivtrafik utformas med hänsyn till äldres förutsättningar. Antalet äldre i Sverige ökar med ungefär 40 000 personer per år. En annan riskgrupp är barn- och ungdomar. Yngre trafikanter har ofta blivit påkörda på väg till eller från en busshållplats. I tonåren börjar barnen röra sig fritt i trafiken. Den ökade riskexponeringen återspeglas i statistiken över antal dödade och allvarligt skadade ungdomar.

Ytterligare en riskgrupp bland de oskyddade trafikanterna är personer med funktionsnedsättning. Över en miljon svenskar har någon form av funktionsnedsättning. Inom gruppen med funktionsnedsättning har de med rörelsehinder, synskada, hörselskada och förståndshandikapp störst problem i trafiken. Med stigande ålder ökar funktionsnedsättningarna i form av försämrad syn, hörsel och rörelseförmåga (SKL och Trafikverket, 2013).

Noterbart är att hälften av trafikolyckorna i tätort inträffar på gång- och cykelbanor.

För att åstadkomma ökad trafiksäkerhet behövs flera olika typer av åtgärder. Skriften Trafiksäkra staden skiljer mellan fysiska, administrativa och kommunikativa åtgärder. *Fysiska åtgärder* handlar om förändringar av trafikmiljön, exempelvis gupp, busskuddar och avsmalningar, för att till exempel dämpa hastigheten, förhindra mötesolyckor eller för att separera olika trafikslag. *Administrativa åtgärder* omfattar lagar och regler samt andra typer av bestämmelser, till exempel

¹⁹ Källa: Intervju med Jörgen Persson, Trafikverket, 2017.

hastighetsbegränsningar och förbud mot viss trafik. *Kommunikativa åtgärder, eller styrmedlet information*, omfattar informationskampanjer tillsammans med aktiviteter för att skapa dialog och utbildningsinsatser. Ett exempel på en möjlig informationsinsats är att rikta en uppmaning till bilister att inte använda mobiltelefon i samband med bilkörning. Dessa tre typer av åtgärder kan verka var för sig men kan också kombineras med varandra. Ett exempel är en informationsinsats som genomförs i samband med införandet av en ny trafikregel (SKL och Trafikverket, 2013, Vedung, 1998: 113-122, Vedung, 2002: 96-103).

Under 2017 arbetade Trafikverket med en ny inriktning för ökad säker cykling som även inkluderar moped. Sedan tidigare finns en inriktning för ökad säkerhet för gångtrafik.²⁰

Hastigheten

I tätort är två tredjedelar av dem som dör i trafiken oskyddade trafikanter. Äldre fotgängare är särskilt utsatta eftersom de inte har samma tolerans mot krockvåld som yngre personer. Risken för att en kollision ska inträffa i trafiken ökar med hastigheten. Vilka skadeföljder en trafikolycka får beror på det krockvåld som trafikanten utsätts för. Risken att en fotgängare dödas i en kollision vid 30 km/tim uppskattas till ca 10 procent medan motsvarande risk vid 50 km/tim är upp till 70 procent. Senare studier har emellertid visat att fotgängares risk att dödas och skadas varierar betydligt mellan olika åldersgrupper (SKL och Trafikverket, 2013). Hastighetsdämpande åtgärder påverkar hastigheterna i viktiga punkter. Övervakning med fartkameror på särskilt utsatta platser kan också övervägas.

En annan faktor som påverkar oskyddade trafikanters säkerhet är passagens längd över gatan. Cirka 30 procent av alla allvarliga trafikolyckor med dödade eller svårt skadade inom tätort har historiskt sett skett på övergångsställen, bevakade eller obevakade. Mindre frekventerade övergångsställen anses skapa falsk trygghet och bör tas bort. Vid de övergångsställen som behålls finns ofta en ambition att vidta fysiska åtgärder för att säkerställa att hastigheten inte kan överskrida 30 km/tim (SKL och Trafikverket, 2013).

Drift och underhåll

Fotgängarna är den trafikantkategori som vid is- och snöväglag drabbas av flest skador som kräver sjukvård. Skaderisken ökar med 5-15 gånger. År 2010 uppgick antalet som efter fall uppsökt sjukvård till nästan 27 000 personer i Sverige. Ojämnheter på gång- och cykelbanor orsakar cirka 25 procent av skadorna under sommarmånaderna och under hela året cirka 12 procent av skadorna. Under våren orsakar kvarbliven sandningssand under enstaka månader upp till 5 procent av skadefallen. Det är framför allt äldre personer som drabbas av allvarliga skador när de halkar omkull (SKL och Trafikverket, 2013).

Trafiksäkerheten och den hållbara staden

Trafiksäkerheten i den hållbara staden betonar vikten av ökad säker mobilitet för fotgängare och cyklister. Det handlar om att integrera trafiksäkerhetsfrågorna i samhällsplaneringen (Lindberg, 2014), att närmare koppla samman trafiksäkerhetsagendan med miljö- och hälsoområdena och att öka fokus på de allvarliga skadorna i tätortstrafiken (Eriksson, 2014). I Sverige bor 85 procent av befolkningen i tätort och urbaniseringen fortsätter att öka. Det ökande resandet i städerna innebär nya trafiksäkerhetsutmaningar för de oskyddade trafikanterna. Vägtrafiken har en betydande klimatpåverkan eftersom den svarar för ungefär 30 procent av Sveriges koldioxidutsläpp. Vägtrafiken genererar buller och partikelföroreningar som är negativt för livakvalitet och folkhälsa. De positiva miljö- och hälsoeffekterna av att gå och cykla betonas mer och mer. En inaktiv person i medelåldern som börjar gå/cykla till sin arbetsplats fem kilometer om dagen, i stället för att ta bilen, minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med upp till 50 procent. Ett byte från att vara

²⁰ Intervju med Jörgen Persson, projektledare, Trafikverket, 2017.

bilist till cyklist eller fotgängare, skapar i genomsnitt en positiv hälsa trots den stora hälsoförlust som trafikolyckor innebär (SKL och Trafikverket, 2013).

Sammanfattning

Svensk trafiksäkerhetspolitik baseras på nollvisionen, nationella etappmål till år 2020 samt tolv nationella indikatorer. För kommunerna och de lokala trafikmiljöerna är fyra av indikatorerna särskilt viktiga: hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet, cykelhjälm användning, säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt drift och underhåll på gång- och cykelvägnätet. När Vägverket förlorade sitt sektorsansvar för trafiksäkerheten på väg avvecklades flera viktiga samverkansföretag som fanns för trafiksäkerhetsaktörerna. Under 2016 fick Trafikverket ett nytt uppdrag av regeringen att leda övergripande samverkan inom trafiksäkerhetsområdet.

3. Syften och avgränsningar

Detta kapitel redovisar studiens syften och avgränsningar.

Studien har tre övergripande syften. Dessa är:

1. Att definiera begreppet aktörssamverkan i lokalsamhället och att beskriva centrala aktörer i lokalsamhället. Att beskriva och analysera vad lokal aktörssamverkan kan åstadkomma i form av lokalt förankrade trafiksäkerhetsinitiativ och vad dessa skulle kunna ge för resultat på olika trafiksäkerhetsområden, i första hand dessa:
 - säkra skolvägar och andra åtgärder som främjar barn och ungas trygghet och säkerhet i trafiken,
 - ökad säker cykling,
 - trafiksäkerhetsåtgärder i bostadsområden,
 - trafiksäkerheten för äldre oskyddade trafikanter,
 - utbildnings- och informationsinsatser för olika målgrupper i lokalsamhället.
2. Att i möjligaste mån, utifrån fallstudier och litteraturöversikter, identifiera faktorer som främjar framgångsrik lokal samverkan, så kallade framgångsfaktorer.
3. Utifrån identifierade framgångsfaktorer ge rekommendationer för hur aktörssamverkan för trafiksäkerheten i lokalsamhället kan utvecklas.

Studien har flera avgränsningar. För det första görs inga anspråk på att täcka in alla de faktorer som har betydelse för vägtrafikens säkerhet i lokalsamhället. Därför behandlas exempelvis inte ämnen såsom trafiksäkerhetslagstiftning, fordonens säkerhetsmässiga beskaffenhet eller övergripande infrastrukturpolitik. För det andra behandlar inte studien olika former av samråd om olika planer som sker medborgare i kommunal regi.²¹ Samråd om detaljplaner, översiktsplaner och kommunala trafikplaner behandlas följaktligen inte. I bilaga 3 sammanfattas Trafikverkets publikation "Samverkansmetoder. Samråd och dialog vid trafikplanering". Den publikationen ger en bred och insiktsfull översikt över de olika former av samråd med allmänheten som Trafikverket använder inför planerade förändringar inom transportsystemet (Trafikverket, 2011a). Slutligen, samverkan som *endast* inkluderar aktörer från företag, myndigheter, kommunen, forskningsinstitut och som utövar samverkan i sin profession inkluderas heller inte. Samverkansprocesser på regional och nationell nivå behandlas endast på ett övergripande sätt.

²¹ Kommunens samråd syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslag och överväger dessa i ett tidigt skede av detaljplanearbetet. Kommunen ska samråda om ett förslag till detaljplan med bland andra länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och boende som berörs.

4. Metoder för datafångst

Två metoder har använts för att genomföra projektet: intervjuer och litteraturstudie. Det viktigaste källmaterialet är inhämtat via enskilda intervjuer, vilka har genomförts med 21 personer som har bedömts besitta särskilt goda kunskaper om aktörssamverkan och lokalt trafiksäkerhetsarbete. En förteckning över intervjupersonerna återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 redovisas den frågeguide som använts vid intervjuerna. Intervjuandet har gjorts per telefon och e-postkommunikation. Telefonintervjuerna har spelats in med hjälp av bandspelare. Materialet har transkriberats ordagrant och sedan skickats tillbaka till intervjupersonerna för godkännande. Informanterna har i efterhand fått möjlighet att korrigera och komplettera respektive intervju.

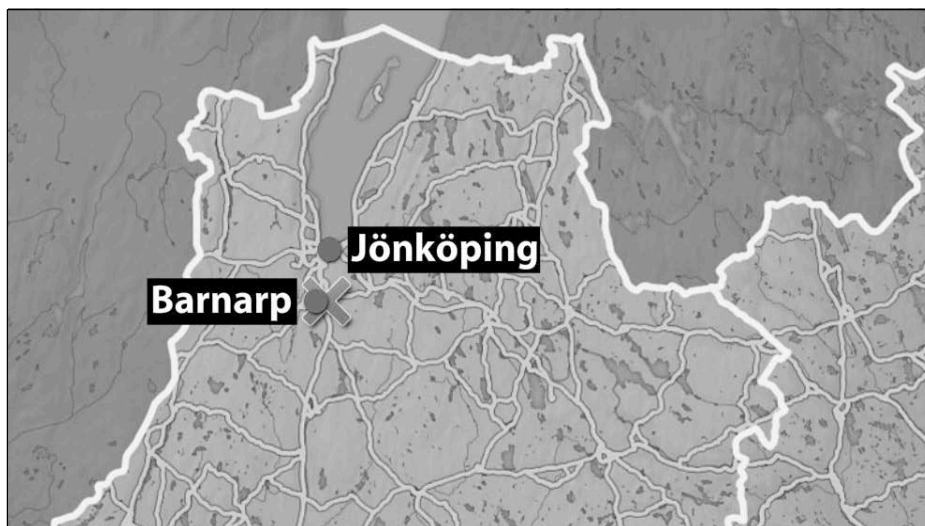
Studien är även baserad på analys skriftliga dokument, i första hand av forskningsartiklar, forskningsrapporter och policydokument. Dessa har kompletterats med tidningsartiklar, konsultrapporter samt information från olika hemsidor.

I samarbete med biblioteket vid VTI genomfördes en sökning i fyra internationella artikeldatabaser: TRID (artiklar om transportforskning), TRIS (artiklar om transportinformation), ITRD (artiklar om transportforskning) och PubMed (artiklar om hälsa och medicin). Artikelsökningen resulterade i en sammanställning över drygt 200 internationella artiklar och rapporter som på olika sätt anknyter till temat för detta projekt.

5. Fallstudie 1: Lokal samverkan i Barnarp, Jönköpings kommun

År 2009 beslutade kommunfullmäktige att Jönköpings kommun skulle göra en satsning på utvecklingsarbete i kommundelarna. Som ett resultat av detta beslut bildades Barnarps utvecklingsgrupp. I samverkan med kommunen arbetade utvecklingsgruppen fram en lista av åtgärder till en handlingsplan för fysiska åtgärder i närmiljön. Handlingsplanen handlade om större projekt i miljonklassen som var viktiga för Barnarp och som kommunen var beredda att satsa pengar på.

Barnarp är ett samhälle med drygt 2 600 invånare²² beläget cirka 10 km söder om Jönköpings stadskärna och är en av tolv kommundelar i Jönköpings kommun. Samhället Barnarp har tre delar: Kronheden, Odensjö och Lunden. Industriområdet Torsvik tillhör geografiskt Barnarp. God kollektivtrafik och närheten till E4 strax väster om Barnarp gör att det snabbt går att transportera sig till och från Barnarp. Barnarp har ett livaktigt föreningsliv.²³



Karta 5.1. Barnarp i Jönköpings kommun. Källa: www.svt.se

Den lokala utvecklingsgruppen i Barnarp har sedan starten bedrivit ett aktivt arbete i samarbete med Jönköpings kommun. Utvecklingsgruppen har öppna diskussioner som leder fram till enighet om de projekt och åtgärder som man vill prioritera. Jönköpings kommun bidrar varje år med pengar, en varierande summa beroende på gruppens idéer och önskemål, till olika projekt i Barnarp. Pengarna är huvudsakligen öronmärkta för förbättringar och underhåll av den offentliga miljön, inklusive trafikmiljöerna. I utvecklingsgruppen i Barnarp är trafiksäkerhetsinitiativen integrerade i ett bredare sammanhang som handlar om lokal utveckling. De trafikprojekt som har initierats av utvecklingsgruppen har inkluderat nya parkeringsplatser, säkra gångpassager över gator, förbättrad belysning vid busshållplatserna, utbyggnad av gång- och cykelbanorna samt avsmalningar av den centrala väg som går rakt genom samhället, Lövsjövägen, i syfte att få ned hastigheten på fordonstrafiken.²⁴

²⁴ Barnarp är ett långdraget samhälle med stora avstånd mellan korsningarna där det lätt blir höga hastigheter trots att hastigheten är begränsad till 40 km/tim eller 60 km/tim.

²² Källa: SCB, 2016-12-31. På landsbygden runt Barnarp bor det dessutom drygt 800 personer.

²³ Källa: www.jonkoping.se

Andra projekt har handlat om nya planteringar, informations- och välkomstskyltar samt iordningställande av anläggningar för sport och rekreation såsom lekplatser, utomhusgym och bouleanor. En promenadslinga på 2,7 kilometer har anlagts i skogen i anslutning till den lokala idrottsplatsen.

Intressentanalys

Utvecklingsgruppen i Barnarp består i skrivande stund (december 2017) av tolv intressenter:

Barnarps vägförening. Barnarps vägförening är ingen samfällighetsförening vilket en vägförening vanligtvis är utan en intresseförening. Vägföreningen bevakar Barnarps intressen inom trafikområdet och då vägföreningen upptäcker fel och brister som behöver åtgärdas i väg- och gatusystemet rapporteras detta till Jönköpings kommun. Vägföreningen har en styrelse med sju medlemmar.²⁵

Barnarps IF. Barnarps IF, bildad 1936, är en idrottsförening i Barnarp. Verksamheterna omfattar fotboll, innebandy och gymnastik.²⁶

Furubackskyrkan. Furubackskyrkan är en ekumenisk församling i Barnarp som är ansluten till Svenska Alliansmissionen och Pingströrelsen. Församlingen har sina rötter i 1800-talets väckelserörelse, Missionsförbundet och Pingstkyrkan.²⁷

Svenska kyrkan. Svenska kyrkans verksamhet i Barnarp bedrivs genom Barnarp Ödestugu Pastorat. I pastoratet finns två medeltida kyrkor. Aktiviteterna omfattar bland annat caféverksamhet, öppet hus-verksamhet och öppen förskola.²⁸

Barnarps scoutkår. Barnarps scoutkår, som bildades 1951, är en religiöst och politisk obunden scoutkår. Scoutkåren har tre avdelningar och bedriver verksamhet för barn och ungdomar mellan 8 och 25 år.²⁹

PRO Barnarp. PRO är Sveriges största pensionärsorganisation med närmare 400 000 medlemmar. PRO Barnarp är en lokalavdelning som har ett par hundra medlemmar.

barnarp.com. barnarp.com är en hemsida som förser Barnarpsborna med information om aktuella händelser i Barnarp. Hemsidan har en förslagslåda som Barnarpsborna kan använda för att skicka synpunkter och förslag direkt till utvecklingsgruppen och kommunstyrelsen i Barnarp.³⁰

Barnarps hembygdsförening. Barnarps hembygdsförening har bland annat utgett publikationer om samhällets historia.

Enskilda Barnarpsbor. I utvecklingsgruppen ingår ett par personer som är invånare i Barnarp men som inte representerar någon förening eller någon annan verksamhet.

²⁵ Källa: Intervju med Eyvind Sahlberg, Barnarps vägförening.

²⁶ Källa: www.wikipedia.se

²⁷ Källa: www.furubackskyrkan.se

²⁸ Källa: www.svenskakyrkan.se/barnarp-odestugu

²⁹ Källa: www.barnarp.scout.se

³⁰ Källa: www.barnarp.com

Barnarps kommunaldelsråd. Jönköpings kommun har tio kommunaldelsråd. De utgör en kontaktlänk mellan Jönköpings kommun och de olika kommunaldelarna. Kommunaldelsrådets uppgift är att arbeta för den egna kommunaldelen och dess intressen. De ska lyfta fram lokala frågor, föra fram önskemål från invånarna och ordna offentliga diskussioner och informationsmöten. Kommunaldelsråden har rätt att väcka ärenden i nämnder. De har ingen beslutanderätt men ska vara remissinstans i frågor som gäller deras område. Barnarps kommunaldelsråd har två representanter i utvecklingsgruppen i Barnarp.³¹

Barnarpsskolan. Barnarpsskolan är en kommunal F-6-skola i Barnarp. F-6 innebär att det finns sex årskurser samt förskoleklass på skolan.³²

Stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun. Stadsbyggnadskontoret ansvarar på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden för att inom Jönköpings kommun driva utvecklingsprojekt i kommunens tätorter. Dessutom är kontoret myndighet i trafikfrågor. Kontoret ska utveckla och samordna stadsbyggnadsfrågorna och utveckla trafikinfrastrukturen.³³ Lena Claesson från Stadsbyggnadskontoret i Jönköpings kommun deltar i 3-4 tillfällen per år i utvecklingsgruppens möten för att ge stöd och råd och vara en dialogpartner.³⁴

³¹ Källa: www.jonkoping.se

³² Källa: www.jonkoping.se

³³ Källa: www.jonkoping.se

³⁴ Information från Lena Claesson, Jönköpings kommun.

Figur 5.1. Samverkande aktörer i Barnarps utvecklingsgrupp, Jönköping



Källa:

<https://www.jonkoping.se/byggabomiljo/kommunensplanarbetestadsplaneringochutveckling/kommundelsutveckling/barnarpkommundelsutveckling.4.74fef9ab15548f0b8001bdf8.html>

Enligt Lena Claesson är avsikten att med utvecklingsgruppen i Barnarp ska kunnas finnas kvar långt in i framtiden. ”Det gynnar samhället att vi jobbar vidare tillsammans med olika frågor på det här sättet”.

Textruta 5.1. Kommunalsutveckling i Jönköping

Jönköpings kommun har arbetat med kommunalsutveckling sedan 1999. Det övergripande syftet med kommunalsutvecklingen är att stärka kommunernas identitet och framtidstro. Det finns idag 12 kommunaldelar i Jönköpings kommun, huvudsakligen tätorter på landsbygden med upp till 9 000 invånare. Gränna är en kommunal, dock inte Huskvarna.

Källa: Lena Claesson, Jönköpings kommun.

Lena Claesson berättar att utvecklingsgruppen bildades då kommunfullmäktige i Jönköping beslutade att satsa på kommunalsutveckling i Barnarp. Utvecklingsgruppen har ingen styrelse och är alltså ingen förening utan det är ett nätverk som jobbar med ett underifrånperspektiv.³⁵ De flesta som är med i utvecklingsgruppen är män som har en ganska hög medelålder. Försök görs att föryngr gruppen och att få fler kvinnor att komma med. Skolan är en bra plattform för att få in barns och ungdomars tankar och idéer. Gruppen talar mycket om de trafikproblemen som finns i Barnarp. Folk blir upprörda när bilister kör för fort i villaområdena eller när det körs bil på cykelbanorna. Trafikfrågorna är en viktig del av utvecklingsgruppens arbete eftersom trafikmiljön en väsentlig del av det offentliga rummet.

I utvecklingsgruppen träffas personer med olika bakgrunder. Tidigare visste de inte så mycket om varandras föreningar och verksamheter. Gruppens möten har varit förlagda i de olika föreningslokalerna. Ibland träffas man i Barnarps IF:s klubbhus, vid andra tillfällen i församlingsgården eller någon annanstans. Den som är mötesvärd får tillfälle att berätta om den egna verksamheten.

Arbetet i utvecklingsgruppen sker på möten där det sker ett utbyte av kunskap och erfarenheter. Det pågår ett lärande i gruppen. Deltagarna har lärt sig om varandras verksamheter och har ökat sin kunskap om hur samhället fungerar i stort. Lärandet leder till ökade insikter om de problem som finns i samhället och hur de kan lösas. Gruppen fångar upp nya frågor och ser nya möjligheter. Det är en intressant och rolig process att delta i.

Det faktum att Jönköpings kommun varje år skjuter till pengar till utvecklingsgruppen gör att personerna i gruppen tänker efter lite djupare vad man vill åstadkomma. Diskussionerna blir konkreta och samverkansprocessen är effektiv. Utfallet är konkreta åtgärdsförslag som sedan kan genomföras av gruppen eller kommunen beroende på vad det är.³⁶

³⁵ Se Vedungs nätverksstudie, 2006: 13-14.

³⁶ Källa: Intervju med Lena Claesson, Jönköpings kommun, 2017.

Intervjuer

Björn Bybro, Barnarps IF och Barnarps utvecklingsgrupp

Björn Bybro är en av veteranerna i Barnarps utvecklingsgrupp där han representerar den lokala idrottsföreningen, Barnarps IF. Björn Bybro berättar att utvecklingsgruppen i Barnarps kommun arbetar för att förbättra miljön, både fysiskt och mentalt, och skapa en ökad allmän trivsel i samhället. Utvecklingsgruppen försöker tillgodose olika önskemål från individer i samhället. Utvecklingsgruppen samlar in information från folk på flera sätt. "Genom enkäter och möten får gruppen reda på vad folk önskar sig och sedan jobbar vi på att försöka förverkliga det. Ett mervärde som skapas genom vår lokala samverkan är trivsel och sammanhållning, eftersom vi jobbar mot gemensamma mål. Utvecklingsgruppen och de boende i Barnarp är i de flesta frågor eniga om vilka åtgärder som ska prioriteras", säger Björn Bybro.

Enligt Björn Bybro var lastbilstrafiken genom samhället under många år en stor fråga för Barnarpsborna. Lastbilstrafiken hade ökat under en längre tid och skapade svåra buller- och trafiksäkerhetsproblem för de boende. Som mest passerade 800 lastbilar per dygn, tillsammans med 3000 personbilar, genom centrala samhället – bara 15-20 meter från de närmast belägna husen. Den tunga trafiken passerade två korsningar där skolbarn gick mellan busshållplatsen och sina hem. Tanken väcktes att försöka leda den tunga trafiken utanför samhället genom att bygga en förbifart. Detta förverkligades 2016 efter många års påtryckningar från de boende i Barnarp. Förslaget kom från de invånare som hade störst problem med den tunga trafiken i de södra delarna av Barnarp. Björn Bybro berättar:

"Det var en granne till mig som drog igång det. Han jobbade hemifrån och upptäckte att trafiken ökade. Det var i slutet av 1980-talet. Sedan blev jag engagerad också och efterhand flera andra boende i området. Vi började arbeta för att få bort lastbilstrafiken på något sätt. Men det var inte så lätt på den tiden. Vi jobbade mest enskilt. Vi skickade skrivelser till Vägverket och kommunerna."³⁷

Ett problem var att den ena delen av vägen tillhörde Vägverket medan den andra tillhörde kommunen vilket gjorde att de båda parterna skyllde på varandra till att börja med. År 2009 bildades Barnarps utvecklingsgrupp och då kom frågan upp på gruppens agenda. Kommunstyrelsen i Barnarp hade redan 2003 börjat jobba med frågan. Genom dessa kanaler lyckades Barnarpsborna driva fram en förändring.

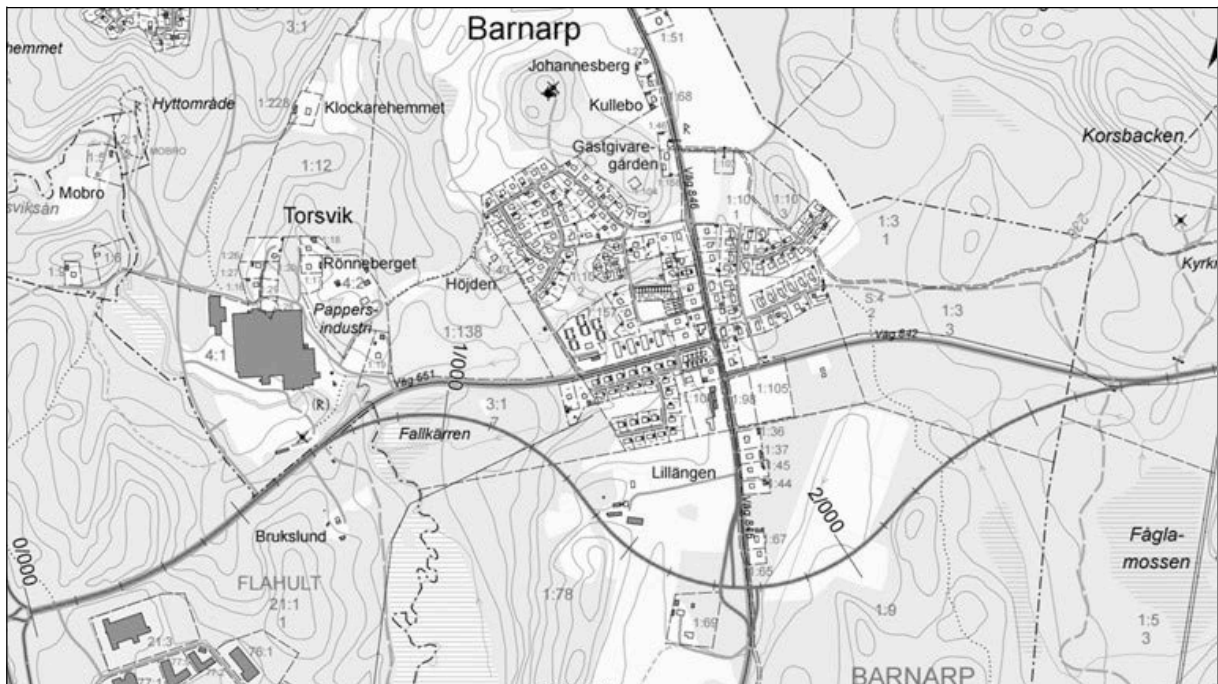
År 2011 bjöd utvecklingsgruppen in kommunen och Trafikverket till ett möte vilket ledde till en öppning för förbifarten. Kommunen och Trafikverket hade inte samarbetat om det här projektet tidigare. Kommunen ville att Trafikverket skulle täcka hela kostnaden medan Trafikverket tyckte att kommunen skulle göra det. År 2011 enades de båda parterna om att dela på investeringskostnaden på 35 miljoner kronor. Förbifart Barnarp invigdes 2016.

³⁷ Källa: Intervju med Björn Bybro, Barnarp, 2017.

Textruta 5.2. Förbifartens tillkomst i Barnarp

”Redan 1989 fick kommunen information om att den ökande trafiken blivit ett problem i södra Barnarp. Anledningen till ökningen stod nog huvudsakligen att finna i att Torsviks industriområde hade börjat byggas. Trafiken ökade i takt med att industriområdet växte. Och att lastbilarna utrustades med GPS. Med hjälp av denna uppfinning hade lastbilstrafiken nämligen hittat en ’smitväg’ genom vårt samhälle. Enskilda invånare kontaktade både Jönköpings kommun och Trafikverket med begäran om förbättring av trafiksituationen. I början på 2000-talet hade problemen vuxit och det ledde till att förbifarten kom med i Länsstyrelsens länstransportplan för 2004-2015. Enligt planen skulle förbifarten byggas 2012. Så blev det dock inte. En omprioritering gjordes av Regionförbundet Jönköping 2010 och beslutet från 2004 gällde inte längre. Nu var ombyggnaden av vägen framskjuten på obestämd tid. Detta ledde till protester och både Barnarps utvecklingsgrupp och Kommunstyrelsen i Barnarp agerade. År 2011 kom ett möte till stånd där man från Trafikverkets sida informerade om att förbifarten skulle byggas men att det skulle dröja ytterligare tio år. Efter nya protester och konstruktiva samtal med företrädare för Jönköpings kommun och Trafikverket beslutades om en ny tidplan. Arbetet med förbifarten påbörjades sedan hösten 2015. Efter ett år var den färdigbyggd och hösten 2016 kunde förbifarten tas i bruk.”

Källa: Intervju med Björn Bybro, Barnarp.



Karta 5.2. Förbifart Barnarp är belägen söder om Barnarp och går i öst-västlig riktning. Väster om Barnarp ser vi Torsviks industriområde. Väster om industriområdet skimtar E4 i nord-sydlig riktning. Jönköping ligger strax norr om Barnarp. Källa: Trafikverket.



Bild 5.1. Den två kilometer långa Förbifart Barnarp togs i drift år 2016. Foto: Håkan Eng, Sveriges Radio.

Enligt Björn Bybro är det största mervärdet av den lokala samverkansprocessen att Barnarpsborna har fått en bra kontakt med kommunen och att de får gehör för de synpunkter och utvecklingsmöjligheter som finns i kommundelen. Han anser att det är en styrka att det inte finns några politiska bindningar i utvecklingsgruppen utan vi är samhällsintresserade människor som jobbar tillsammans.

Finns det personer i utvecklingsgruppen som du skulle vilja karaktärisera som eldsjälar?

Kanske inte eldsjälar men det är människor som är intresserade av att utveckla samhället. Det är inte riktigt samma engagemang som de eldsjälar som kan finnas i exempelvis en idrottsförening men det är ett bra engagemang från alla som är med i gruppen.

Hur mycket betyder för er grupp att kommunen kan erbjuda en summa pengar för olika åtgärder och projekt? Är det en viktig drivkraft?

Jag tror att pengarna från kommunen är viktiga för att det behövs ekonomiska resurser och det skulle vara svårt att jobba fram de pengarna på annat sätt. Att få människor att jobba "för egen maskin", dvs. utan pengar, tror jag är svårt i samhället idag. Vissa saker gör vi ideellt men lite större projekt kan vi inte klara utan att det finns pengar.

Blir ni mera motiverade och kreativa av att ni vet att kommunen stödjer er verksamhet?

Ja, det är tveklöst så. Det är inte jättemycket pengar från kommunen men det är viktigt ändå. Varje år talar utvecklingsgruppen om vad det är vi kan förbättra på olika platser i Barnarp. Sedan pratar vi med kommunens projektledare och sedan får vi reda på hur mycket pengar som vi skulle kunna få för de föreslagna projekten. Utvecklingsgruppen har även en påverkan för större projekt. Kombinationen av att vi har pengar att röra oss med och att veta det redan från början och att kunna påverka större projekt, som till exempel Förbifart Barnarp, är viktig för oss. Kombinationen av att ha vissa pengar och att vi känner att vi har en direktkontakt till kommunledningen gör att vi känner att det fungerar.

Utvecklingsgruppen är huvudsakligen ett nätverk. Hur går det till när beslutade projekt och åtgärder ska genomföras i Barnarp?

Utvecklingsgruppen är en ganska löst sammansatt grupp. Vi har inget organisationsnummer etc. Det går till på det sättet att vi gör en handlingsplan där vi presenterar projekten. Sedan tar vi upp detta med projektledaren från kommunen som i sin tur förankrar projekten inom Stadsbyggnadsförvaltningen. Vid projekt debiteras oftast kommunen direkt för det arbete som utförs. Ibland anlitas entreprenörer och då betalar kommunen direkt till dem. Det har också gjorts mindre upphandlingar genom Barnarps IF. Det blev ett lägre pris om det uppdraget beställdes av utvecklingsgruppen istället för av kommunen.

Hur samverkar ni med kommunedelsrådet i Barnarp?

Varje år eller vartannat år brukar utvecklingsgruppen och kommunedelsrådet ha ett gemensamt möte där vi går igenom vad vi jobbar och diskuterar hur vi ska kunna utveckla samarbete. Det sker ett informationsutbyte på ett naturligt sätt eftersom det finns representanter för kommunedelsrådet i utvecklingsgruppen.

Utvecklingsgruppen består huvudsakligen av män med relativt hög medelålder. Hur skulle man kunna få in flera kvinnor och flera unga i det lokala utvecklingsarbetet?

När utvecklingsgruppen bildades märkte vi ganska snart att det var mest män med hög medelålder som kom på mötena. Vi gjorde tidigt vissa försök att få med yngre Barnarpsbor och kvinnor och det kom med några men de försvann efter hand. Nu är det dags att ta tag i den här frågan igen och försöka få med framför allt mera kvinnor. Ungdomar har vi kontakt genom kontakter med idrottsföreningen och skolan. Men det är svårt att få människor att engagera sig. På Barnarpsdagen försöker vi värva yngre personer men tyvärr är det svårt. Man måste aktivt bearbeta dem man tror skulle kunna engagera sig. Men det är svårt att hinna med om man är barnförälder och har heltidsjobb.

Varifrån kommer era idéer att göra olika projekt för unga – lekplatser, trafiksäkerhetsåtgärder, idrottsplaner etc.?

Vi försöker exempelvis få in förslag på den årliga Barnarpsdagen. Vi har varit ute på Facebook och frågat. De kommer också in förslag på det stormöte vi brukar ha varje år. Sedan får vi idéer genom våra vardagliga kontakter med invånarna i Barnarp. Det är viktigt när man får förslag att man ger feedback och försöker genomföra de förslag man får in. Tanken är ju att vår utvecklingsgrupp ska jobba för invånarna i samhället. Egentligen ska ju alla förslag komma utifrån men så blir det inte.

Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna och vad är det största hindret för framgång?

Den största framgångsfaktorn är utan tvekan att vi har en god kontakt med kommunen, att vi känner att vi kan påverka, att vi kan utveckla den här delen av kommunen. Det är det allra viktigaste tycker jag. Det känns viktigt att ta tillvara på ungdomarnas önskemål. Sedan är det trafikfrågorna som är viktiga. Gruppsammansättningen är i någon mån ett hinder. Vi behöver förnygra och förkvinliga. Men när det gäller verksamheten ser jag inga hinder.

Hur ser du på framtiden? Hur länge planerar utvecklingsgruppen att finnas kvar?

Den frågan ställer jag mig också. Många av oss som har varit med hela tiden och vi blir äldre. Vi jobbar ett år i taget. Men det finns ingen tanke att vi ska upphöra med gruppen utan tvärtom vill vi försöka utveckla den. Men då måste vi ta in nytt blod hela tiden. Vi tror att gruppen kommer att fortleva och att den kommer att förnyas efterhand. Det känns som att kommunen tycker att det här är en bra verksamhet. Vi känner ett stöd från kommunen.

Magnus Pettersson, kommunedelsrådet i Barnarp, Jönköpings kommun och Barnarps utvecklingsgrupp i Barnarp.

Magnus Pettersson representerar socialdemokraterna i Barnarps kommunedelsråd och har varit medlem av Barnarps utvecklingsgrupp sedan dess tillkomst.

Vilka lokala frågor har varit viktigast för dig?

Lokala, små frågor som kanske aldrig blir gjorda om man tar direkt kontakt med kommunen. Vi kan driva på och folk ser att det händer någonting, exempelvis cykelbanor. Vi har även gjort lite mindre projekt, till exempel ordnat till en grillplats. Det är viktigt att folk ser att det händer något i närmiljön.

När det gäller trafiksäkerhetsområdet i Barnarp, vilka projekt har utvecklingsgruppen drivit som du vill du nämna i första hand?

En del cykelbanor har byggts men det återstår fortfarande en del att göra. Ett nytt stort projekt är på gång för vilken det har inletts en förstudie. Det handlar om länken mellan den norra delen av samhället och ner mot Jönköping. Det har blivit populärt med elcyklar och det är väldigt många som cykelpendlar från Barnarp. Det har delvis att göra med att de som är anställda inom kommunen har haft möjlighet att köpa in elcyklar med bruttolöneavdrag. Fortfarande saknas en riktig cykelbana från Barnarp ända ner till centrala Jönköping.

Vi har fått länstrafiken att inrätta en ny busslinje som är en direkt förbindelse mellan Barnarp och järnvägs- och busstationen i centrala Jönköping. Den har blivit väldigt populär och bussåkandet från Barnarp har ökat. Tidigare var man tvungen att byta buss i Råslätt. Tillkomsten av Förbifart Barnarp innebär att den tunga trafiken minskade genom samhället.

Vad är mervärdet av att ha en samverkan mellan de aktörer som finns i ert lokalsamhälle?

Man fångar upp väldigt mycket som man kanske inte tänker på annars. Alla föreningar är representerade – fotbollsföreningen, scouterna med flera – så man håller koll på samhället på ett helt annat sätt än om man bara hade suttit med i kommunedelsrådet. Man får reda på saker och ting på ett helt annat sätt. Det tycker jag är värdefullt.

Blir det mera gjort tack vare att det finns en lokal utvecklingsgrupp i Barnarp?

Ska man driva en fråga inom kommunedelsrådet blir det rätt tungrovt och det tar lång tid. Den lokala utvecklingsgruppen kan få till de mindre grejerna på ett snabbare sätt. I och med att man har lagt en budget för nästkommande år är det bara att dra igång de mindre projekten med folk som har ork och tid.

Vad gör kommunedelsrådet som utvecklingsgruppen inte gör?

Det handlar mera om de större frågorna. En del beslut måste gå via kommunfullmäktige. Utvecklingsgruppen behandlar mindre saker som man inte behöver dra upp i fullmäktige som bara har möten en gång i månaden. Genom utvecklingsgruppen kan man bolla idéer med de olika nämnderna och få till mindre projekt.

Vad jag förstår har utvecklingsgruppen ingen egen budget utan kostnaderna läggs på kommunen som betalar de entreprenörer som utför arbetet?

Det stämmer. De projekt vi får till genom utvecklingsgruppen får vi mer eller mindre sköta om själva. Det arbetet gör vi helt ideellt.

Ser du någon annan fördel med att det finns en samverkansprocess i ert samhälle?

Man får till de små arbetena som kanske aldrig blir gjorda annars. Folk som bor i samhället ser att saker och ting sköts om. Ofta när vi är ute och gör någonting så kommer boende i närområdet ut till oss och hjälper till. Då berättar vi för dem att vi är där för att snygga till och då tycker de det är kul att få hjälpa till. Om det till exempel dyker upp ungdomsgång som börjar förstöra olika saker kan man lättare och snabbare rapportera det. Utvecklingsgruppen har en Facebook-sida med drygt 1 500 medlemmar och via den sidan får man ut information väldigt lätt. Om det är något som har förstörts av det vi gjort i ordning då får vi snabbt reda på det.

Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna för ert arbete?

Framför allt att alla föreningar är representerade i den lokala utvecklingsgruppen. På det sättet får alla en liten del av det här. I och med att Barnarp är ett mindre samhälle där många är aktiva i olika föreningar så innebär det att de flesta i samhället känner igen de personer som är med i utvecklingsgruppen. Det bidrar till att folk vet vart de ska vända sig om de upptäcker något fel eller om de har några önskemål. Det kanske inte alltid är lätt att ringa till kommunen, det är inte lätt att prata med någon man inte känner igen. Det känns alltid bättre när man känner till den person man pratar med när det är någonting man vill föreslå eller ha någon synpunkt på.

Hur ser framtiden ut för utvecklingsgruppen?

Jag vet inte vad Jönköpings kommun har sagt rent politiskt men än så länge verkar man vilja fortsätta att driva de här utvecklingsgrupperna i kommunen. Vi håller på att försöka få lite yngre folk i gruppen för just nu börjar det bli ganska hög medelålder. Det behövs fler kvinnor. Vi försöker engagera föräldrar till elever i skolan och förskolan och bygga för framtiden.

Vad har det betytt för gemenskapen och för framtidstron i Barnarp att ni jobbar på det här sättet?

Det har betytt jättemycket. Man märker att de som bor här trivs och det är en väldigt stor inflyttning till orten. Folk tycker att det är ordning och reda och snyggt och det betyder mycket.

Eyvind Sahlberg, ordförande i Vägföreningen i Barnarp och medlem i Barnarps utvecklingsgrupp

Eyvind Sahlberg har varit med i Vägföreningen i 35 år, de sista 15 åren som ordförande i styrelsen. Medelåldern i styrelsen i vägföreningen är 78 år. Samtliga är äldre män som har bott i Barnarp i många år och är väl kända i samhället.

Hur arbetar Vägföreningen?

Vi får in rapporter av grannar och bybor om olika fel. Om någon säger att det ser illa ut på någon plats då brukar jag åka ut och titta lite och skapa mig en uppfattning. Sedan brukar jag prata med den som gjort anmälan. Om jag anser att det är lönt att prata med kommunen om det ringer jag till kommunen. Kommunen vidtar sedan åtgärd om så behövs. Det är många frågor som dyker upp på värkanten då snöröjningen har upphört. Då finns det gång- och cykelvägsskyltar som har körts ner, fordon av olika slag har kört av stolpar till gångpassager och kört sönder sträckstenskanter och sådana saker. Jag och vår sekreterare brukar åka en runda på samtliga vägar gator och gång- och cykelbanor, det rör sig om två och en halv mil ungefär. Vi kör omkring i Barnarp och dessutom i Lockebo och Odensjö. Vi kollar upp läget och sedan skriver sekreteraren en rapport som vi skickar till kommunen. Sedan dröjer det ett år ungefär till nästa vägsyn och då har i regel 95 procent av de skador som vi har påpekat reparerats.

Kan du beskriva lite mera i detalj de problem och skador som ni upptäcker?

Det kan exempelvis ha varit en vattenskada i någon fastighet då det har grävts på en cykelbana, på en gångbana eller mitt i gatan. Då arbetet avslutats har det fyllts igen men sedan har man inte lagt på asfalt. Då gör vi en notering om skadan och dess plats. Det händer att snöröjningsfordon kör på sträckstenskanter, dvs. cementbitar som ligger utmed kanterna. Det är lätt gjort att man kör på kanterna med stjälkbladet och då flyttar sig ett par, tre sådana här cementklumpar. Det kan handla om stolpar till gångpassager som körs av. Sådana skador rapporterar vi också. Vi rapporterar om gatulyktor som inte hålls tända ordentligt. Vi kollar upp busshållplatserna. Vid varje busshållplats finns små kiosker för väntande resenärer och där händer det att lamporna slocknar. Vi rapporterar söderslagna rutor och skadegörelse på skyltar. Det kan även handla om långtidsparkerade bilar som står på samåkningsplatser. Jag brukar notera hur länge bilen stått där och kontaktar Jönköpings kommun som vidtar åtgärder.

Har Vägföreningen varit engagerad i andra trafiksäkerhetsåtgärder?

Trafiksäkerhetsåtgärderna i centrala Barnarp har främst diskuterats i utvecklingsgruppen. Ofta är det Vägföreningen som har samlat in synpunkter och påpekanden från de boende i Barnarp och sedan diskuterar vi de frågorna i hela utvecklingsgruppen. Vi presenterar våra förslag till kommunen och tycker kommunen att det är vettiga förslag så vidtas det åtgärder.

Vad återstår att göra när det gäller trafik- och trafiksäkerhetsfrågor?

Vi har fått så mycket gjort här i Barnarp, exempelvis när det gäller gång- och cykelvägar, så det finns egentligen ingenting som behöver förbättras eller förändras i tätorten. Ett nytt stort projekt är på gång och det handlar om att förlänga den gång- och cykelväg som börjar i södra delen av Barnarp och går genom hela samhället men som sedan tar slut.

Vägföreningen och utvecklingsgruppen har båda en ganska hög medelålder och männen är i klar majoritet. Hur ser du på behovet av föryngring och mera kvinnor?

Vägföreningen har en medelålder på 78 år. Det finns tyvärr inget intresse bland de yngre i Barnarp att bli aktiva i Vägföreningen. Utvecklingsgruppen har hela tiden haft en underrepresentation av kvinnor. Frågan har diskuterats återkommande men det är svårt att få med kvinnor.

Sammanfattning och analys

Det här kapitlet har handlat om det lokala utvecklingsarbetet i samhället Barnarp i Jönköpings kommun. "Barnarpsmodellen" för lokal aktörssamverkan kan beskrivas som en modell bestående av åtta delar:

1. Samverkan mellan föreningarna i lokalsamhället sker genom den utvecklingsgrupp som har bildats i Barnarp.
2. En arena för lokal samverkan har etablerats. Utvecklingsgruppens möten äger rum i olika föreningslokaler och föreningarna delar på värskapet.
3. Kommunikation med invånarna i samhället sker via personliga möten, en Facebook-sida med drygt 1 500 medlemmar (mer än 50 procent av invånarna i Barnarp!) och i samband med olika events i anslutning till den årliga Barnarpsdagen.
4. Ett väl fungerande samarbete har etablerats med en projektledare i Jönköpings kommun. "Den största framgångsfaktorn är utan tvekan att vi har en god kontakt med kommunen, att vi känner att vi kan påverka, att vi kan utveckla den här delen av kommunen."
5. Ett kontinuerligt tillflöde av pengar från kommunen säkerställer att prioriterade projekt och underhållsåtgärder i Barnarp kontinuerligt kan implementeras i närtid.

6. Genomförandet av utvecklingsgruppens beslut sker genom att kommunen skjuter till pengar, arbetet utförs av entreprenörer som får betalt direkt från kommunen. Åtgärderna implementeras i närtid.
7. Vid behov av kompletterande underhållsåtgärder kan dessa utföras av frivilliga krafter i lokalsamhället som mobiliseras av utvecklingsgruppen.
8. Utvecklingsgruppen har en viss påverkan på inriktningen av större projekt som kommunen planerar att genomföra i kommundelen.

Utvecklingsgruppen i Barnarp har bidragit till betydande åtgärder inom trafiksäkerhetsområdet:

- Tillkomsten av Förbifart Barnarp år 2016 innebär att den tunga trafiken från och med detta år kunde ledas utanför samhället vilket innebar en stor trafiksäkerhetsförbättring
- Etablerandet av en direkt bussförbindelse mellan Barnarp och järnvägs- och busstationen i centrala Jönköping. Den nya linjen har inneburit att bussåkandet från Barnarp har ökat.
- En cykelväg genom samhället har byggts och en förlängning av cykelvägen till centrala Jönköping är planerad.
- Fysiska åtgärder har vidtagits för att reducera hastigheten genom avsmalningar på vägen som går genom samhället.
- Underhållet av trafikmiljön är mycket gott tack vare samarbete mellan Vägföreningen, utvecklingsgruppen och Jönköpings kommun. Skador på gator, cykelvägar, gatuskyltar och gatubelysning inventeras regelbundet, rapporteras till kommunen och åtgärdas snabbt.

Intervjuerna med medlemmarna i utvecklingsgruppen illustrerar de mervärden som har skapats genom den lokala samverkansprocessen i Barnarp. Ett sådant mervärde är det lärande som pågår i gruppen. Deltagarna har lärt sig om varandras verksamheter och har ökat sin kunskap om hur samhället fungerar i stort. Lärandet leder till ökade insikter om de problem som finns i samhället och hur de kan lösas. Gruppen fångar upp nya frågor och ser nya möjligheter.

6. Fallstudie 2: Projekt "Trygg och säker skolväg", Stockholm

Inledning

Det är en allmän önskan att fler barn ska gå eller cykla till skolan istället för att bli skjutsade med bil. Barn som är aktiva på vägen till skolan mår bättre och presterar bättre i skolan (Westman, 2017). Trafikkontoret i Stockholms stad bedriver sedan drygt tio år ett projekt om trafikmiljön runt skolor för skolor som vill främja tryggare skolvägar för att få flera barn att gå eller cykla till skolan. Projektet handlar om hur staden tillsammans med skolor och föräldrar kan skapa förutsättningar för att ställa bilen och istället börja gå eller cykla med sina barn mellan hemmet och skolan.³⁸ Det primära syftet är att öka trafiksäkerheten men projektet vill också främja bra rörelse- och resvanor, miljö, hälsa, barns inlärningsförmåga och deras möjlighet att röra sig fritt.³⁹ För närvarande deltar ett tjugotal skolor i Stockholms stad i "Trygg och säker skolväg". Sedan 2005 har sammanlagt ett femtiotal skolor deltagit i projektet.

Projektet använder metoder och verktyg som anpassas i enlighet med målgruppernas behov och önskemål. Vid de skolor som en sämre trafikmiljö används både fysiska åtgärder och beteendepåverkande åtgärder. Vid skolor som har en mera gynnsam trafiksituation genomförs endast den beteendepåverkande delen. Hur projektet utformas beror också på den kunskapsnivå och det intresse som finns lokalt. Projektet har en tydlig processinriktning och vänder sig till elever, skolpersonal och föräldrar. Fariba Daryani, projektledare vid Trafikkontoret i Stockholms stad betonar vikten av att kommunicera på ett positivt sätt och lägga fram olika alternativ. "Vi tänker processinriktat och gör målgruppsanpassningar." Enligt Fariba Daryani är dialogen med människor den enskilt viktigaste framgångsfaktorn för projektet. Dialog är viktigare och mera effektivt än information. Hon tycker att det är viktigt att till exempel kunna samtala om varför beteendepåverkande åtgärder är viktiga.

Fariba Daryani berättar att när hon kommer till en ny skola som vill samarbeta ber hon skolpersonalen och föräldrarna att berätta om hur elevernas skolväg ser ut och vilka avstånden är mellan hem och skola. Hon använder kartor där hon ritar in ringar med 500 meters intervall för att illustrera avstånden. "Ofta tror föräldrarna att de bor betydligt längre bort från skolan än vad som framkommer av markeringarna på kartan. Det leder till samtal som kan bli början på ett fortsatt samarbete", säger Fariba Daryani.

Projektet använder tre arbetsmetoder för att engagera barn i processen: gåturer, workshops och uppdrag.

Gåturerna innebär att eleverna arbetar med att kartlägga de lokala trafikmiljöerna. Vid vissa skolor har Fariba Daryani gått tillsammans med barnen på deras väg till skolan. Under gåturen har barnen fått peka ut saker i trafikmiljön som de uppfattar som problem, till exempel snöhögar eller buskar som skymmer sikten för dem. Ibland har dessa observationer följts upp med information till boende i närområdet som har blivit ombudade att vidta åtgärder för att förbättra sikten.

³⁸ "Trygg och säker skolväg" har sitt ursprung i det regionala projektet "Samverkan för hållbara transporter", som genomfördes 2004.

³⁹ Enligt Fariba Daryani, Trafikkontoret, Stockholms stad har skolorna ett tydligt ansvar för barnens säkerhet på deras väg mellan hemmet och skolan. Skolorna i förorterna har i regel mindre trafikproblem än de skolor som finns i villaområdena, som till exempel Ålstensskolan i Bromma, eller skolor belägna i de centrala delarna av Stockholm. Det har att göra med att trafikslagen separerades då förorterna byggdes under 1970-talet. I förorterna är det dessutom få elever som blir skjutsade till skolan med bil. Ett problem i vissa förorter kan dock vara biltrafikens höga hastigheter i närheten av skolorna.

Workshops handlar om att eleverna får i uppdrag att utföra olika uppgifter. Det handlar om att observera och kartlägga trafikmiljöerna. I några skolor har trafikmiljöerna filmats. Eleverna har blivit ombudda att göra observationer av sin skolväg, oavsett om de går, cyklar eller färdas med bil. Deras uppdrag är att lägga märke till både det som är bra och det som är mindre bra. Sedan har barnen redovisat sina intryck skriftligt till Trafikkontoret. Vissa skolor har filmat trafiksituationen längs skolvägarna och utanför skolan. Filmerna har visats på föräldraföreningens möten och andra möten i skolan. "Filmerna har varit en verklig ögonöppnare för föräldrarna om hur barnen upplever trafikmiljön. Det är viktigt att förmedla barnens perspektiv till de vuxna. Det berör föräldrarna när det kommer från barnen själva", säger Fariba Daryani. Workshops har ofta genomförts i samarbete med klasslärarna. Man har frågat de barn som reser med bil till skolan hur lång sträcka från skolan de skulle kunna tänka sig att gå istället för att resa med bil. Sedan har barnen fått prova på att gå den sträckan till fots. Efter att ha gått den sträckan säger barnen ofta att de skulle kunna tänka sig att gå ännu längre.

Uppdrag handlar om olika saker, till exempel vandrande skolbuss. Att gå till skolan med en vandrande skolbuss är tidseffektivt för hela familjen och det är tryggare för barnen att gå i grupp än en och en.

Textruta 6.1 Trafikprojekt för gymnasiet

Inom ramen för projektet "Smarta val" finns ett delprojekt som riktar sig till ungdomar i gymnasieåldern. Thorildsplans gymnasium i Stockholm har deltagit på ett mycket aktivt sätt. Projektet har integrerats i skolans ordinarie undervisning. Projektets fokus är framtidens smarta transporter samt offentliga rum. Eleverna har tagit fram ett stort antal fantasieggande idéer om framtidens resor. De har fått träffa tjänstepersoner vid Trafikkontoret i Stockholms stad och redovisat sina förslag för dem. De har även deltagit i flera seminarier, bland annat i en videokonferens med Mälardalsrådet. För Trafikkontoret är mervärdet av samarbetet med Thorildsplans gymnasium tydligt. "Nya tankar har väckts hos oss och vi har fått ett bra underlag när vi tar fram planer och långsiktiga strategier. Vi blir mera kostnadseffektiva när vi väljer trafik- säkerhetsåtgärder", säger Fariba Daryani.

Källa: Intervju med Fariba Daryani, Trafikkontoret, Stockholms stad.

Trafikkontorets samarbete med elevråd

Alla elevråd i aktuella skolor Stockholms stad har inbjudits att samarbeta med Trafikkontoret i projektet "Smarta val". De flesta elevråd arbetar oftast bara med ett projekt. "Elevråden vid skolorna består av representanter från alla klasser. Det är enklare för oss att kommunicera med elevrådet än med varje enskild klass. Efter det att elevrådsrepresentanterna träffat mig får de berätta för sin klass vad som sagts och beslutats, de tar med uppdraget till klassen," säger Fariba Daryani.

Textruta 6.2 Webbenkät till skolor

Trafikkontoret skickar ut en webbenkät till elever och föräldrar vid de skolor som deltar i projektet "Trygg och säker skolväg". De får svara på hur de upplever skolan, hur de tar sig till och från skolan och ange positiva och negativa aspekter av skolvägen. I anslutning till en fråga som ingår i webbenkäten visas ett filmklipp på hur en vandrande skolbuss fungerar.

Källa: Fariba Daryani, Trafikkontoret, Stockholms stad.

Aktörssamverkan för trygga och säkra skolvägar vid Ålstensskolan i Bromma

Ålstensskolan i Bromma var en av första skolorna i Stockholm som deltog i Stockholms stads projekt om trafikmiljön runt skolor. Det är också en skola som etablerat ett mycket framgångsrikt arbetssätt för att skapa trygga och säkra skolvägar och förtjänar därför att lyftas fram. Ålsten är en stadsdel i Västerort inom Stockholms stad och är en del av Bromma trädgårdsstad. Ålstensskolan är en F-5 skola med cirka 600 elever. I årskurserna 1-4 finns fyra parallellklasser och i årskurs 5 finns tre parallellklasser.



Bild 6.1 Ålstensskolan i Bromma. Källa: Stockholms stad.

Vid Ålstensskolan har ett omfattande trafiksäkerhetsarbete utvecklats. Den drivande aktören i detta arbete har varit föräldraföreningen och dess trafikgrupp. Föräldraföreningen har huvudsakligen samverkat med elever, elevråd, föräldraråd, föräldrar, lärare, skolledning, boende i närområdet och Trafikkontoret vid Stockholms stad. Flera lokala arenor för denna samverkan har använts där föräldraföreningens och föräldrarådets möten har varit särskilt betydelsefulla. Samarbetet mellan föräldraföreningen och Trafikkontoret vid Stockholms stad har varit utomordentligt betydelsefullt.

Nedan följer en analys av de nio viktigaste intressenterna som har samverkat för trafiksäkerheten i Ålstensskolans närområde.

Föräldraföreningen vid Ålstensskolan. Alla föräldrar som har barn vid Ålstensskolan blir automatiskt medlemmar i skolans föräldraförening. Föräldraföreningen har en trafikgrupp som arbetar med att förbättra trafiksäkerheten i skolans närområde. Trafikgruppen vill uppnå en säker och trygg trafikmiljö för de barn som går och cyklar till skolan.⁴⁰

Föräldrarådet vid Ålstensskolan. Föräldrarådet vid Ålstensskolan är öppet mötesforum för informationsutbyte mellan föräldrar, elever och skolans representanter. Under dessa möten redovisas ärenden av skolans rektor/skolledning, skolans personal, elevrådet och föräldraföreningen.⁴¹

Enskilda föräldrar. Det finns uppskattningsvis drygt tusen föräldrar som har barn vid Ålstensskolan. Alla dessa föräldrar är medlemmar i föräldraföreningen och de flesta föräldrarna har på något sätt engagerats i föräldraföreningens trafiksäkerhetsarbete genom att vara trafikföräldrar.

Skolledningen vid Ålstensskolan. Skolledningen vid Ålstensskolan utgörs av en rektor och två biträdande rektorer.

⁴⁰ Källa: www.alstensskolan.se/aktiviteter/trafik

⁴¹ Källa: www.alstensskolan.se

Lärare vid Ålstensskolan. Lärarna vid Ålstensskolan är antingen klasslärare eller lärare med särskilt inriktning: idrott, musik och slöjd. Det finns fyra förstelärare på skolan med olika inriktningar.⁴²

Boende i närområdet. Ålsten i Bromma är ett villaområde med inslag av radhus. De flesta av eleverna vid Ålstensskolan bor i Ålsten.

Trafikkontoret, Stockholms stad. Trafikkontoret är en av 15 fackförvaltningar inom Stockholms stad. Organisationen bildades i sin nuvarande form år 2005, då dåvarande Gatu- och fastighetskontoret delades upp i flera nya förvaltningar. Trafikkontoret ansvarar för Stockholms trafik- och utemiljö. Detta ansvar innefattar bland annat barmarksrenhållning och städning, vinterväghållning, belysning, trafikplanering, trafiksäkerhet, parkeringsövervakning, samordning av parkinvesteringar, samt utformning av och investeringar i stadens offentliga rum. Kontoret ansvarade år 2017 för cirka 4 000 gator och drygt 2000 kilometer gång- och cykelbanor.⁴³

Elevrådet vid Ålstensskolan. Elevrådet vid Ålstensskolan består av representanter från sammanlagt femton klasser. I årskurserna 1-4 finns fyra parallellklasser och i årskurs 5 finns tre parallellklasser.

Elever vid Ålstensskolan. Ålstensskolans elever finns i förskoleklasser och årskurserna 1-5. I årskurserna 1-4 finns fyra parallellklasser och i årskurs 5 finns tre parallellklasser. Så gott som alla elever bor i Ålsten.

⁴² Källa: www.alstensskolan.stockholm.se/forstelarare-alstensskolan

⁴³ Källa: www.wikipedia.se

Figur 5.1. Aktörer i samverkansprocessen för trygga och säkra skolvägar vid Ålstenskolan i Bromma



Källa: Intervju med Christina Nordlind Hejdenberg, Ålstenskolas föräldraförening, Bromma.

Intervju med Christina Nordlind Hejdenberg, förälder, Ålstenskolas föräldraförening, Bromma

Ålstenskolan i Bromma har aktiv en föräldraförening med en trafikgrupp till vilken Christina Nordlind Hejdenberg anslöt sig när hennes barn började i Ålstenskolan för fem år sedan. Sedan dess har hon arbetat med att skapa trafiksäkrare skolvägar för att få fler barn att gå eller cykla till skolan istället för att bli skjutsade av sina föräldrar. Hennes arbete har bland annat resulterat i bilfria månader vid skolan och att det finns så kallade "trafikföräldrar" som varje morgon tar emot eleverna på gatan utanför skolans entré. De flesta föräldrarna på skolan deltar i denna verksamhet.

Vad har varit Ålstenskolas föräldraförenings viktigaste mål i trafikarbetet?

Vi har fokuserat på att försöka skapa en trygg och säker väg till och från skolan. Barnen har rätt till det. Det är vårt huvudbudskap. Vi talar mycket om att föräldrarna inte ska köra sina barn med bil till skolan utan att gå och cykla med dem. Detta vill vi för att förbättra trafiksäkerheten utanför skolan. Det finns ingen skolskjuts eftersom de flesta eleverna bor i skolans närområde. Vi har inte gjort några mätningar men vi kan se skillnaden mellan hur det ser ut utanför skolan på morgonen idag och hur det såg ut för några år sedan. Det är en jättestor skillnad. Det är betydligt färre bilar på morgnarna på grund av att det är mycket färre föräldrar som skjutsar sina barn. Det är många föräldrar som talar om den här frågan och lyfter det själva. Det har kommit upp i deras medvetande.

Vi införde trafikföräldrar första gången på prov vårterminen 2016 och efter det har det permanentats. Det fungerar jättebra. Trafikföräldrar innebär att varje morgon mellan klockan 07.45 och 08.15 står minst fyra föräldrar i gula västar utanför skolans entré. Det är ett roterande schema med nya föräldrar varje dag. De flesta föräldrarna får ställa upp en gång per år, för ett mindre antal föräldrar handlar det om två gånger per år.

Vad gör trafikföräldrarna?

Genom sin närvaro bidrar trafikföräldrarna till en lugnare trafikmiljö. Föräldrarna står vid övergångsställena vid skolan. Trafikföräldrarna hälsar på barnen när de kommer till skolan på morgonen. Det finns material att dela ut men de flesta föräldrar avstår från att göra det. De som kommer med sin bil till skolan får lov att stanna bilen och släppa av sitt barn. Men man får inte parkera. Det kommer bilar men de är inte många. Vi använder oss av låtsas-p-böter med gul färg och samma form som en p-bot med texten: "Här står du inte så bra. Ålstensskolans föräldraförening arbetar för en säkrare trafikmiljö." Dessa lappar fäster vi på vindrutan till bilar som finns parkerade vid skolan.

Det är inte meningen att trafikföräldrarna ska agera skolpolis. Tidigare fanns skolpolis som höll ut med armarna när barnen skulle stå stilla och visade med armarna när de kunde gå. Så gör inte trafikföräldrarna för vi vill att barnen själva ska ha det ansvaret. De ska själva titta till vänster och höger och förstå när det är möjligt att gå över gatan.



Bild 6.2. Trafikföräldrar tar emot elever utanför Ålstensskolan i Bromma.
Källa: Ålstensskolans föräldraförening.

Är det inte svårt att få alla föräldrar att ställa upp på att vara trafikförälder?

Varje klass har en klassrepresentant i skolans föräldraråd. Jag skickar ut information till dessa personer i varje klass som i sin tur förmedlar informationen till föräldrarna i klassen. Då vet föräldrarna i respektive klass när det är dags för dem att ställa upp. Vi uppmanar att klassrepresentanten fyller i ett schema som anger de tider då föräldrarna kan ställa upp.⁴⁴ De föräldrar som inte vill eller har möjlighet att ställa upp får lösa den frågan i samråd med andra föräldrar i klassen. Jag gör i ordning ett schema för varje termin, vecka för vecka. Det är få föräldrar som inte ställer upp.

Arrangerar ni vandrande skolbussar eller något liknande för barnen som går till skolan?

Vi förmedlar information om att det är bra att ha ett gåtåg eller en vandrande skolbuss. Men föräldraföreningen organiserar inte det. Däremot uppmanar vi föräldrar att ta kontakt med grannar och folk som bor i närheten så att de själva kan dra igång. Det som är många föräldrar som har sina barn i vandrande skolbussar. Under 2016 och 2017 har trafikgruppen lämnat information vid skolans föräldramöten till de föräldrar som har barn som börjar i F-klasserna på hösten. Föräldraföreningen tar fram kartor och namnlistor, inklusive adresser och telefon, till de nya barnens föräldrar som får titta på kartorna och listorna för att se vilka föräldrar som bor i närheten av varandra och som därför skulle kunna starta ett gåtåg eller vandrande skolbuss tillsammans. Vi i föräldraföreningen bäddar bara för detta genom att sprida information om att det här är ett smart sätt att spara tid och undvika bilåkande. Sedan uppmanar vi föräldrarna att själva ta kontakt med varandra.

På föräldraföreningens hemsida står det att ni arbetar med bilfri september och bilfri april. Vad innebär dessa aktiviteter?

Det är återkommande aktiviteter som vi har för att fokusera lite extra på de här frågorna och lyfta dem extra mycket. För varje gång det arrangeras en bilfri månad skärper vi tonen lite grand. Vi säger att vi vill att bilfriheten helst ska omfatta årets alla skoldagar, inte bara att det ska vara bilfritt just i september eller april. Vi uppmanar de andra föräldrarna att skaffa sig nya smarta vanor under de bilfria månaderna. Under de bilfria månaderna pratar vi extra om det här. Under hela den bilfria månaden finns gröna banderoller och beachflaggor, dvs. fristående flaggor som placeras på marken, vid skolan som syns väldigt tydligt. Här förmedlas budskap som till exempel "bilfri månad", "gå och cykla till skolan" och andra korta och tydliga budskap. Det blir väldigt tydligt och det går inte att komma undan. Vi informerar också föräldrarna via mejl och veckobrev där vi berättar om trafikarbetet. Men det är alltid vissa föräldrar som inte tar del av den informationen. Men varje gång de kommer till skolan kan de i varje fall se vad som står på banderollen och beachflaggorna. Dessa syns så pass tydligt så att man inte kommer undan informationen.

Hur många arbetar med att sätta upp banderoller och göra utskick?

Det gör jag själv. Vi är sju personer i föräldraföreningens styrelse där jag har ansvaret för trafikfrågorna. Jag har också tagit på mig att skriva om föräldraföreningen i det veckobrev som skolledningen ger ut varje fredag där skolledningen och respektive klasslärare informerar om aktuella frågor. Dessutom har föräldraföreningen fått en spalt i veckobrevet där jag skriver något varje vecka och då försöker jag också få med trafikinformation.

Finns det andra trafiksäkerhetsfrågor som ni har drivit?

Inte så mycket. En stor del av trafiksäkerhetsproblemen är förknippad med biltrafiken. Det största problemet är bilåkandet. Bilarna är stora, hårda, tar mycket utrymme, skymmer sikten och är snabba i förhållande till de oskyddade trafikanterna.

Ålstensskolan har varje år en cykeldag för årskurs 4 och 5 som arrangeras av skolans idrottslärare. Det handlar om att träna sig i trafiken, cykla mellan koner, lära sig räcka ut handen, se till att cykeln är i ett bra skick osv. Ett år deltog Cykelfrämjandet, ett annat år deltog personal från Cykloteket som mekade med cyklar på skolgården.

⁴⁴ Det schema som ska fyllas i är tillgängligt på föräldraföreningens hemsida.

Vilken roll har Trafikkontoret i Stockholms stad spelat för föräldraföreningens engagemang för säkra skolvägar?

Trafikkontoret har spelat en stor roll. Min kontaktperson där heter Fariba Daryani och hon har varit mycket uppmuntraande. Vi har haft flera möten där vi talat om trafikfrågorna. Allra viktigast har varit Trafikkontorets uppmuntrande stöd och att vi har fått en bekräftelse på att vi tänker rätt, att vi gör rätt. I början av vår kontakt handlade mycket om föräldraföreningens olika krav som till exempel, gupp, sänkta hastighetsgränser, 30-markeringar målade i gatans asfalt och andra fysiska åtgärder. Trafikkontoret påpekade då vikten av att arbeta med beteendepåverkande åtgärder genom information. Vi har följt detta råd genom att informera föräldrarna och upprepa budskapet. Det är nu vi ser att det verkligen gör skillnad. Det räcker inte att tala om de här sakerna en gång utan man måste upprepa det gång på gång. Och det är på Trafikkontorets tydliga rekommendation vi har gjort det. Trafikkontoret har främst fungerat som vägledare och påhejare. Speciellt eftersom jag drivit arbetet på egen hand och ibland gått mot strömmen men då har jag i varje fall haft Fariba Daryani som hejat på mig.

Har det genomförts några fysiska åtgärder i trafikmiljön vid Ålstensskolan?

Innan jag började i föräldraföreningen gjorde Trafikkontoret en upphöjning i korsningen, precis utanför skolans huvudentré, för att dämpa hastigheten. Föräldraföreningen har drivit ett par andra frågor som åtgärdades efter våra påtryckningar. Vi fick till ett stoppförbud för biltrafiken utanför skolan. Tidigare fanns det ett stoppförbud men vi ville inte att det skulle vara möjligt att stanna till bilen över huvud taget. Tidigare var det möjligt att stanna till utanför skolan och lämna av sitt barn men vi tyckte det var fel. Det andra vi lyckades få igenom var borttagandet av den avsläppningsficka som fanns precis framför skolans huvudentré. Den var totalt kontraproduktiv.

Har det förekommit att föräldrar protesterat mot föräldraföreningens trafikåtgärder eller föräldrar som inte har respekterat de nya förhållningssätten?

Det är några som inte blir så glada och höjer rösten, men inte särskilt många. Vi har bemött reaktionerna med att säga att det handlar om barnens säkerhet och då tar argumenten slut för de föräldrar som fortfarande skjutsar sina barn med bil.

Du har tidigare sagt att ert trafikprojekt vid Ålstensskolan egentligen handlar om miljö och hälsa men att dessa frågor inte är lika lätta att kommunicera som trafiksäkerhet. Kan du utveckla detta?

Min personliga drivkraft som ligger bakom det jag gör i föräldraföreningen handlar om miljön. Det handlar om förvaltandet av vår gemensamma gröna jord. Idag är det fler som skriver under på de här tankegångarna än tidigare. Mitt forum för mitt engagemang är vår lokala skola och men där är det lämpligast att utgå från säkerheten. Jag känner att föräldraföreningen inte kan ägna sig åt ett miljöarbete i så stor utsträckning.

Vad kommer att hända den dagen du inte är kvar i föräldraföreningen?

Långsiktigheten ligger i att det finns en hemsida där jag försöker lägga in information, olika länkar och blanketter. Föräldraföreningen har en drop box där vi samlar information så att det ska vara lätt för den kommande styrelsen att ta vid. Dokumentation finns. Men det svåra är ju att det är bara jag som driver på. Vi försöker hela tiden hitta fler personer till trafikgruppen men det är inte lätt.

Har det funnits samverkan med några fler aktörer än dem du redan har nämnt?

Vi har haft kontakt med Smedslättsskolan i Bromma, en grannskola, där det finns en föräldraförening som består av i stort sett en enda person. Vi har haft ett erfarenhetsutbyte som handlat om trafikfrågor. Flera personer från andra skolor har hört av sig. Jag har bland annat talat med personer från skolor i Bromma, Hässelby och centrala Stockholm. Privat är jag engagerad i Cykelfrämjandet och Naturskyddsföreningens cykelgrupp och har ett informellt informationsutbyte med personer i dessa kretsar.

Kan du peka på de viktigaste faktorerna för att lyckas i det lokala arbetet för ökad trafiksäkerhet vid en skola?

Det första är att hitta stöd. Stöd kan komma från skolledningen eller trafikkontoret. Det andra är att upprepa informationen, att upprepa budskapet regelbundet. Det tredje är att hitta en scen eller en plattform för att förmedla budskapet. Min scen för trafikarbetet är det veckobrev som går ut till föräldrarna på skolan en gång i veckan. Varje vecka står det något om trafik. Vi skriver till exempel om våra trafikföräldrar, vilken klass det är som ska stå utanför skolan på morgonen. En annan plattform är informationsmötena med föräldrar till barn i de nya klasserna som ska börjar på skolan. När föräldrarna samlas i aulan får föräldraföreningen alltid vara med och tala. Då har vi en scen och en plattform där. En ytterligare scen eller plattform är de banderoller och flaggor som vi använder under de bilfria månaderna. Banderollerna hänger på byggnader inne på skolans område så att de syns väl ut mot gatan och flaggorna är placerade utanför skolans grindar vid huvudentrén.

Vid en skola jag pratade med fanns det inte någon föräldraförening. Då kan det bli svårare men då behöver de hitta ett annat sätt och en annan plattform. Man får hitta sin plattform. Antingen är det via föräldraföreningen eller via skolledningens kanaler då de kommunicerar med föräldrarna. Man kan också tänka sig en stor anslagstavla med regelbunden information som en plattform.

Vad har ni för budget för ert trafikarbete?

Senaste omgången av beachflaggor av banderoller sponsrades av Trafikkontoret, jag själv tog fram design och gjorde original. Sedan handlar det om mängder av obetalda arbetstimmar. Så är det med allt ideellt arbete.

Skulle ert upplägg kunna kopieras och användas av andra skolor?

Det tror och hoppas jag. Men det kommer inte av sig själv. Det måste finnas en grupp som driver det hela framåt, annars händer ingenting. Standarden idag är att man tar bilen till jobbet och på vägen lämnar man barnen i skolan. Bilen är normen. För att ändra på det krävs att någon berättar att det finns alternativ.

Andra skolor i Stockholmsregionen

I det följande avsnittet presenteras arbetet med trygga och säkra skolvägar vid två andra skolor i Stockholmsregionen: Hässelby Villastads skola i Stockholms stad och Sundby skola i Ekerö kommun. Hässelby Villastads skola har en föräldraförening som arbetar aktivt med trafikfrågorna och som vill prova att introducera trafikföräldrar enligt den modell som finns vid Ålstensskolan i Bromma. Sundby skola i Ekerö kommun ligger utanför Stockholms stad och kan därför inte delta i projektet "Trygg och säker skolväg". Skolan har dock en mycket aktiv föräldraförening som i många år har kämpat för ökad trafiksäkerhet för eleverna utanför skolan. Sundby skola illustrerar problem som kan uppkomma när samarbetet mellan skolan/föräldraföreningen och kommunen (i det här fallet Ekerö kommun) inte fungerar optimalt.

Hässelby Villastads skola, Hässelby

Hässelby Villastads skola är belägen i Hässelby som är en förort i Stockholms stads västra delar. Föräldraföreningen vid skolan har i flera års tid bedrivit ett aktivt arbete med trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. I samarbete med skolledningen har föräldraföreningen genomfört bilfria veckor då föräldrarna uppmanats att gå till skolan med sina barn istället för att skjutsa dem med bil. Skoldagens starttider har justerats så att alla elever inte ska börja samtidigt och därmed orsaka trängsel utanför skolan. Skolan har verkat för att få en tätare kollektivtrafik i anslutning till skolan och föräldraföreningen har genomfört en trafikenkät till föräldrarna. Christer Solman är en av de föräldrar vid Hässelby Villastads skola som har engagerat sig i trafikfrågorna.

Vilka trafikfrågor är allra viktigast för er skola just nu?

Min önskan är att vi ska få trafikföräldrar på skolan. Det innebär att föräldrarna tar ansvar för att ta emot eleverna utanför skolan under hela läsåret. På det sättet får föräldrarna en uppfattning om hur det kan se ut utanför skolan. Jag har talat med Ålstensskolans föräldraförening i Bromma som har börjat med trafikföräldrar och har fått ett go ahead för att starta trafikföräldrar på Villastads skola från föräldraföreningen. Nu går vi vidare till skolledningen. Arbetet kommer att fokusera på att försöka få bilisterna att ta det lugnt när de hämtar och lämnar sina barn vid skolan. Man kan stävja ganska mycket genom att det finns föräldrar som faktiskt står och ser folks beteende. Vi ska börja hela arbetet med att en grupp föräldrar, tillsammans med elevrådet, ska observera beteenden i trafiken utanför skolan på morgonen. Sedan vet vi bättre vad vi ska jobba mot.

Det skulle också vara kul att ha en liten trafikutbildning med våra elever i skolan, att lära dem några enkla trafikregler. Jag är utbildad trafiklärare så jag brinner för det här. Det kan bli mycket frustration i trafiken, det blir höga hastigheter och dumma situationer.

Hur kom ni på idén att involvera elevrådet?

Jag tror att idén kom från Ålstensskolan, det var så de gjorde. Föräldrarna ställde sig utanför skolan med representanter för elevrådet och observerade trafiken. Det var startskottet för trafikföräldrarnas verksamhet.

Kan Ålstensskolans modell sprida sig till fler skolor i Stockholmsregionen?

Får man alla föräldrar att bli engagerade och det måste vara med och titta då sprider det sig. Det var det som Ålstensskolan upplevde. Det är mycket lättare när alla föräldrar får vara med och faktiskt hjälpa till. Då kanske man kommer fram till att man själv måste lämna bilen. Det räcker att man lämnar bilen en eller ett par gånger månaden så blir det mindre trafik, det sprider sig som ringar på vattnet.

Det gäller att få med sig folk på ett enkelt sätt genom att betona trafiksäkerheten för barn. Sedan blir bonusen att det blir en bättre miljö runt skolan med mindre avgaser. Dessutom behöver ju våra barn mera motion. Många föräldrar, inklusive mig själv, har visionen om att alla barn ska gå till skolan men av olika anledningar blir man sen på morgonen och då tar man bilen till skolan. Då får man tänka till hur man kör. Det är stressen som skapar problemen.

Om man ska tänka i termer av mest tidseffektivitet, win-win för alla, då är det bäst att ställa bilen. Om man ska ta bilen från hemmet till jobbet är det lämpligt att ställa bilen en bit bort från skolan. Den sista biten går man med barnet. Vi pratar om en tilläggstid på fem minuter. Det kanske inte ens blir tillägg för att alla kommer fram till skolan och märker då att det är trafikstockning och jag får leta parkeringsplats. De föräldrar som går till skolan med sina barn är aldrig stressade och de som är beredda att parkera längre bort har lättare att hitta en parkeringsplats. Det blir lugnare trafik runt skolan. Bara man får folk att göra det några gånger kommer de att märka att det blir lugnare för alla. Det är alltid det som är problemet när man tar bilen in till Stockholm city, man svär varje gång man inser att all tid som man vann på att ta bilen den försvinner på att leta efter en parkeringsplats. Om man bara får folk att testa tror jag man kommer att lyckas. Om det står en massa föräldrar som jag känner eller är bekant med som tittar på mig när jag kommer med bilen på morgonen till skolan och så upptäcker jag att jag kan inte parkera lagligt eller bra. Jag orkar inte det den fjärde dagen i rad utan då kanske jag ställer bilen längre bort eller lämnar den hemma. De flesta som gör så här kommer inte att förlora någon tid på det. Det gäller att långsamt få in en beteendeförändring.

Vilka fördelar ser du med samverkan med olika intressenter, till exempel elevrådet, skolledningen, Stockholms stad med flera?

Jag tror man måste engagera alla. Ålstensskolans erfarenhet visar också att man måste nöta, nöta, nöta. Kanske gå ut med lite information då och då om hur det fungerar med trafiken så att det ligger i bakhuvudet hos folk. Det är annars så lätt att allting glöms bort efter ett tag. Man måste enträget fortsätta att informera om hur det fungerar och vad man göra själv. Alla måste vara med, elevrådet, elever och alla andra.

Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna för det här arbetet?

Jag tror att det handlar om delaktighet. Man måste få alla att vara delaktiga. På Ålstensskolan gjorde trafikföräldrarna så att alla föräldrar blev delaktiga. Den förälder som kör bil på det värsta sättet kanske inte kommer på föräldramötena, då når du inte den människan ändå. Men om du får den föraren att någon gång gå med sina barn till skolan och uppleva hur det känns när bilarna kör förbi då tror jag att man trummar in budskapet ganska effektivt utan att behöva säga något. Man måste bara uppleva det. Delaktighet och egna upplevelser. Om det exempelvis är 25 föräldrar som ska dela på att vara trafikföräldrar under fem skoldagar är det inte så många minuter varje förälder behöver ägna åt det här per år men ändå blir de delaktiga.

Kan det komma andra positiva effekter ur en process där föräldrar samarbetar kring trafikfrågor?

Jag tror inte att man gör en massa dumma saker i trafiken om man känner folk, om man blir igenkänd. Jag tror att om man blir mera tajta som föräldrar, om man lär känna folk, så är det positivt i alla bemärkelser. Om man står några morgonar tillsammans utanför skolan blir det gemensamma diskussioner. När man får med i princip alla föräldrar kommer det att stärka hela andan kring det här. Dessutom får både föräldrar och barn mera motion.

Sundby skolas föräldraförening, Ekerö

Sundby skola vid Nyckelby är belägen i en lantlig miljö cirka fem kilometer väster om Ekerö, centralorten i Ekerö kommun. Sammanlagt finns det 200 barn i grundskolan och förskolan. Utanför skolan passerar den hårt trafikerade Ekerövägen som skapar en otrygg miljö för barnen. Carl Ståhle har varit aktiv i Sundbys skolas föräldraförening, först som sekreterare och senare som ordförande. Under flera års tid har han, tillsammans med andra föräldrar och skolans personal, arbetat för att förbättra trafiksäkerheten i skolans närområde. Arbetet inleddes år då 2010 föräldraföreningen hade ett första möte med Ekerö kommuns trafikplanerare. En skrivelse skickades till kommunens trafikplanerare avseende parkeringsplatser vid förskolan och byggandet av en cykelväg. En annan skrivelse skickades till Trafikverket angående säkerheten i en korsning i närheten av skolan och en tredje skrivelse adresserades till SL avseende säkerheten vid skolans bushållsplats. Sedan dess har avsevärda trafiksäkerhetsförbättringar åstadkommit men mycket återstår att göra. För närvarande arbetar Carl Ståhle och föräldraföreningen för en lägre hastighetsgräns där Ekerövägen passerar skolan, en snabbare utbyggnad av cykelvägen till skolan samt en säker gångpassage för de elever som måste gå över Ekerövägen.



Karta 6.1. Sundby skola och förskola vid Nyckelby i Ekerö kommun är belägen fem kilometer väster om "Ekerö" som är centralorten i Ekerö kommun. Källa: www.hitta.se

Berätta om bakgrunden till ditt engagemang för trafiksäkerhetsfrågorna vid Sundby skola.

Jag gick med i föräldraföreningen när mina barn var små. I samarbetet med skolan förstod vi i föräldraföreningen att eftersom skolan är kommunal kan lärarna inte driva vissa frågor gentemot kommunen för då kritiserar de sina egna arbetsgivare. Då tog föräldraföreningen på sig vissa saker, bland annat satsningar på skolgården, trafikfrågorna och liknande uppgifter. När det gällde trafikfrågorna visade det sig att det inte bara är kommunen som var en motpart till utan även Trafikverket eftersom det finns en riksväg som passerar precis utanför skolan. Vägen heter Ekerövägen och är en statlig väg, det är alltså Trafikverket som bestämmer över investeringarna i den vägen. Det här har varit ett problem för att kommunen pekar på Trafikverket medan Trafikverket pekar på kommunen. Ett exempel är hastighetsgränser. Skolan och föräldrarna vill att hastighetsgränsen skulle sänkas på Ekerövägen och Trafikverket ville det också men sa samtidigt att man inte kunde sänka hastighetsgränsen förrän Ekerö kommun begär Trafikverket att göra en sänkning. Helt plötsligt var det ingen som tog ansvar. I det här fallet finns det en korsning där det körs väldigt fort. Hastighetsgränsen är 70 km/tim alldeles innan korsningen, sedan är hastigheten sänkt till 50 km/tim. Skolan ligger längs den här 50-sträckan. Föräldraföreningen vill ha 30 km/tim eftersom vägen går framför en skola. Men det vi fick inte eftersom det är en statlig väg.

Vad säger kommunen i den här frågan?

Kommunen har en princip som säger att det ska vara 30 km/tim framför alla skolor. Men politikerna struntar i det. Det är inte bara Sundby skola som ligger efter den här huvudvägen. Ekerövägen fortsätter i riktning mot Adelsö och det ligger ytterligare en skola utefter vägen. Och det är likadant ut mot Färingsö. Och jag gissar att det är samma sak ute i landet. I varenda kommun finns det skolor längs med huvudleder. Huvudlederna går ofta rakt igenom hela samhället och vidare till nästa samhälle. Ansvaret för dessa vägar har Trafikverket.

Erbjöds ni några åtgärder, till exempel farthinder eller trafikljus?

Föräldraföreningen kämpade länge för hastighetsmätningar på vägen utanför skolan. Det gjordes till slut, efter många års väntan. Varje gång mätningarna gjordes kom man fram till att det gick alldeles för fort på den här vägen men det gjordes ingenting åt det. Slutligen, efter fem år, fick vi till ett rödljus med ett farthinder. Gissningsvis var detta år 2013. Föräldraföreningen fick även till en omkörningsförbudsskylt utanför skolan. Men fortfarande var hastighetsgränsen satt till 50 km/tim. Hastigheten är ju det som dödar, rödlysen räddar inga liv då någon blir påkörd av någon som kör för fort. Det är bara fysiska hinder som kan rädda liv. Vi hade velat ha en ordentlig avsmalning men det ville man inte av hänsyn till buss- och lastbilstrafiken. Då ville vi stället ha en rondell för det är också en åtgärd som också reducerar hastigheten. Men det ville inte Trafikverket investera i.

Vad har hänt sedan 2013?

Vi har fått en bättre och säkrare avlämningsplats och parkering till skolan. Kommunen gjorde detta i samband med att skolan byggdes om. Tillsammans med SL fick vi en bättre busshållplats som innebär att barnen inte behöver gå över Ekerövägen, istället kör bussen på skolsidan hela tiden. Inga hastighetsbegränsningar har sänkts. Tunga transporter går fortfarande på Ekerövägen framför skolan där man får köra 50 km/tim, oftast går det fortare. Det som egentligen stör mig mest är att Trafikverket inte har säkerheten framför skolor som prio 1. Det borde finnas en princip som säger så här: Finns det en väg som går förbi en skola då ska man inte kunna köra fortare än 30 km/tim där.

Hur många var ni i Föräldraföreningen som jobbade med trafiksäkerhetsfrågorna?

Det var två eller tre av oss som var drivande. Antalet växlade från år till år. Vi hade dock ingen trafikgrupp, vi är en för liten skola för det. I föräldraföreningen hade vi öppna möten och styrelsemedlemmarna hade olika ansvarsområden. Det var en person som hade hand om trafikfrågor och drev de frågorna. Hela styrelsen behandlade trafiksäkerhetsfrågorna.

Samarbetade ni med er lärarna och skollärdningen?

På varje styrelsemöte deltog alltid en skolrepresentant. Oftast var det rektorn, ibland var det rektorn tillsammans med en lärare. Vi hade ett fritt utbyte av information med dem. De frågade oss och vi frågade dem om vad de behövde hjälp med. Det var en öppen dialog.

Textruta 6.3 Demonstration för cykelväg till Sundby skola

”År 2010 gjorde vi en cykeldemonstration där alla i Sundby skola, elever och personal, cyklade ungefär 7 km in till kommunhuset i Ekerö centrum. 100 elever cyklade på en riksväg där hastigheten var begränsad till 70 km/tim. Det ledde förstås till trafikchaos. Det här gjorde vi för att försöka påverka politiken. Vi ville uppmärksamma politikerna på hur tokigt det var att det inte fanns en cykelväg och att barnen därför inte kunde cykla till sin skola. Det hände inget i politiken men det blev i alla fall en diskussion. Nu är cykelvägen framdragen till bostadsområdet Sommarstad som ligger 3 km innan Sundby skola vilket innebär att det är ungefär tre km cykelväg som saknas.”

Källa: Intervju med Carl Ståhle, Sundby skolas föräldraförening, Ekerö kommun.

Föräldraföreningen har åstadkommit en hel del för trafiksäkerheten kring Sundby skola.

Absolut. SL:s ombyggnad av busshållplatsen utanför skolan var den enskilt viktigaste åtgärden. Den åtgärden innebar att barnen slapp att gå över gatan till skolan. De flesta barnen ankommer till skolan med buss. Det är säkrare att gå över vägen nu när rödlyuset är där men man har ändå inte löst säkerheten. Det finns ingen tunnel under Ekerövägen, ingen cykelväg och hastigheten på Ekerövägen utanför skolan är inte begränsad till 30 km/tim. På förslag av föräldragruppen har Trafikverket beslutat att sätta upp ett antal hastighetskameror. Men man sätter inte upp någon kamera mitt framför skolan utan där 70-vägen blir en 50-väg och en annan kamera där hastigheten ändras från andra hållet. Men inte vid rödlyuset trots att det är just där det behövs som allra bäst.

Jag hade hellre tagit en rondell än ett rödlyus. En rondell säkrar hela trafiken och drar ner hastigheten. Vi förstår att det inte var möjligt att få en gångtunnel för att det skulle bli dyrt.

Det finns en gångpassage vid busshållplatsen innan skolan där fordonen får köra 70 km/tim. Om man cyklar från Ekerö Sommarstad – hälften av barnen som går i Sundby skola bor i Ekerö Sommarstad – kommer man fram till den stora vägen och måste korsa den vägen vid busshållplatsen innan som heter Nilla Backe. Där är hastighetsgränsen 70 km/tim och där finns inget övergångsställe. Så barnen som ska cykla från Ekerö Sommarstad till Nyckelby måste alltså passera över en obebaktad 70-väg utan övergångsställe. Det betyder att barn som inte kan åka buss eller som inte får skjuts av sina föräldrar måste gå över en 70-väg. Det är säkert 40-50 barn som har den vägen till skolan om de inte får skjuts.

Har ni haft något trafiksäkerhetssamarbete med andra föräldraföreningar i Ekerö kommun?

Jag försökte få ihop en dialog med de andra föräldraföreningarna men misslyckades i det arbetet. Vi har väldigt olika förutsättningar. Skolorna i tätorten har helt andra förutsättningar än skolorna ute på landet. Man är väldigt lokal i sin föräldraförening. Varför man engagerar sig i föräldraföreningen är därför att ens eget barn går där och man har inte något större intresse av andra skolors problem.

Det fanns en dialog med kommunen men när vi började samordna oss lite grann då lade kommunen ner dialogen med föräldraföreningarna. När vi började bli lite för starka lades det ner och sedan rann allting ut i sanden.

Behöver föräldraföreningen bli mera politiskt aktiv?

Inte partipolitiskt aktiv men väl sakpolitiskt. Att vara politisk är enda sättet för man måste påverka politikerna för det är de som sitter på pengapåsarna. Vi förstod av Trafikverkets svar att vi inte skulle få 30 km/tim framför skolan utan att kommunen gjorde en begäran om det. Och helt plötsligt blev det en politisk fråga eftersom kommunen måste begära 30. För att kommunen skulle agera var vi tvungna att kontakta politikerna. Personligen förstår inte jag varför Trafikverket inväntar kommunens begäran på en sak som gäller Trafikverkets väg. Det handlar mera om att ta in kommunens åsikter i en fråga som vi redan är beslutad. Trafikverket ska styras av samma principer över hela landet. Det finns många statliga vägar som går förbi skolor. Hastigheten är begränsad till 30 km/tim utanför andra skolor i Ekerö kommun men det är bara för att det är Ekerö kommuns egna vägar.

Skolan och föräldraföreningarna tycks vara en viktig men något försummad arena i arbetet för nollvisionen.

Skolan har ingen makt. Skolan har inget mandat att tala i de här frågorna. Man blir bara rundskyfflad. Vad det gäller trafiksäkerheten borde föräldraföreningar och skolor vara remissinstanser.

I vilka sammanhang ska föräldraföreningar och skolor vara remissinstans?

När det gäller trafiksäkerheten utanför skolan och trafiksäkerhetsfrågor kopplade till vägen som går utanför skolan. Det kan handla om busshållplatser, övergångsställen, hastighetsgränser eller något annat. Föräldraföreningar och skolor måste få en röst i de här frågorna.

Om jag hade varit Trafikverket hade jag satsat på säkra skolvägar, att skapa säkra övergångar på 70-vägar och 50-vägar där hastigheten inte kan begränsas till 30 km/tim. Vidare tycker jag att Trafikverket ska inkorporera cykelvägar i sitt ansvar för trafiksäkerheten. Ute hos oss som bor på landet finns ingen vägren över huvud taget. Så är det naturligtvis av ekonomiska skäl. I andra länder har man lite bredare vägar och sedan gör man en liten avgränsning i form av en liten betongklump med en pinne och helt plötsligt har man en säker cykelväg. Så kan man arbeta med säkra cykelvägar ute på landet utan att det blir de avsevärda investeringar som en separat cykelväg innebär. Det intressanta är om Trafikverket skulle kunna ta på sig ett större helhetsansvar för säkra cykelvägar och då kanske cyklandets negativa trend på landsbygden skulle kunna brytas.

Sammanfattning och analys

Stockholms stad bedriver projektet "Trygg och säker skolväg" för skolor som vill främja säkrare skolvägar för barn som går eller cyklar till skolan. Projektet omfattar både fysiska åtgärder och beteendepåverkande åtgärder. Projektet vänder sig till flera målgrupper: skoledning, lärare, föräldrar och elever. Alla elevråd i Stockholms stad har inbjudits till ett samarbete. För närvarande deltar 25 skolor i Stockholms stad i projektet. Sedan 2005 har sammanlagt har ett femtiotal skolor deltagit i "Trygg och säker skolväg". Dialog och personliga möten är viktigt för projektet. Andra framgångsfaktorer är projektets processinriktning och dess långsiktiga inriktning.

Den första skolan som deltog i projektet var Ålstensskolan i Bromma och det är också denna skola som har kommit allra längst i sitt arbete. Föräldraföreningen vid Ålstensskolan har startat projektet "trafikföräldrar" som engagerar så gott som alla föräldrar som har barn vid skolan. Denna unika modell för lokal aktörssamverkan för att skapa trygga och säkra skolvägar har initierats av en förälder som är verksam i föräldraföreningens trafikgrupp. Samverkan sker huvudsakligen mellan föräldraföreningens trafikgrupp, föräldrarådet, föräldrarna, klasslärarna, skoledningen och Trafikkontoret vid Stockholms stad. Samarbetet mellan föräldraföreningen och Trafikkontoret vid Stockholms stad har varit utomordentligt betydelsefullt. Flera lokala arenor för denna samverkan har skapats där föräldraföreningens och föräldrarådets möten är särskilt viktiga.

De förbättringar som har åstadkommit vid Ålstensskolan inom trafiksäkerhetsområdet kan sammanfattas i följande punkter:

- Fysiska åtgärder har vidtagits för att dämpa hastigheten utanför Ålstensskolan.
- Elevernas skolvägar har kartlagts av eleverna. Buskar som skymmer sikten har klippts och snöröjningen har förbättrats för att förbättra sikten.
- Så kallade trafikföräldrar tar varje morgon emot alla barn utanför skolan. Så gott som alla föräldrar deltar i detta projekt.
- Färre elever skjutsas till skolan med bil och antalet elever som går eller cyklar till skolan har ökat.

Arbetet med trafik- och trafiksäkerhetsfrågor har även inneburit andra förbättringar:

- Både elever och föräldrar har fått ökad vardagsmotion.
- Den minskade biltrafiken utanför skolan innebär renare luft, reducerad klimatpåverkan och minskat buller.
- En estetisk upprustning av gatumiljön utanför skolans entré har genomförts.
- Den sociala kontakten mellan föräldrarna har ökat.
- Ålstensskolans arbets sätt med trygga och säkra skolvägar håller på att bli känt i Stockholmsregionen och utgör en inspirationskälla för andra skolor.

De generella lärdomarna från den lokala aktörssamverkansprocessen vid Ålstensskolan i Bromma i syfte att skapa trygga och säkra skolvägar kan sammanfattas på följande sätt:

1. Eldsjälar kan göra stor skillnad.
2. För att lyckas är det viktigt att få stöd från skolledningen och skolans huvudman (i Ålstensskolans fall: Stockholms stad).
3. För att nå fram till så många föräldrar som möjligt är det viktigt att kommunicera via flera av de befintliga arenorna inom skolan, exempelvis föräldraråd och föräldrabrev.
4. Det räcker inte med att informera bara en gång utan budskapet behöver upprepas. Dialog och personliga möten är viktiga framgångsfaktorer.
5. Föräldrarnas motivation att delta i trafiksäkerhetsarbetet ökar när de blir delaktiga i processen.
6. När många föräldrar deltar i arbetet skapas förutsättningar för djupgående förändringar. Föräldrar har en stor potential att i ökad grad bidra till trygga, säkra och miljöanpassade skolvägar.

Hässelby Villastads skola bedriver sedan flera år ett aktivt trafiksäkerhetsarbete. I samarbete med skolledningen har föräldraföreningen genomfört bilfria veckor då föräldrar uppmanats att gå till skolan med sina barn istället för att skjutsa dem med bil. Skoldagens starttider har justerats så att alla elever inte ska behöva börja samtidigt och därmed orsaka trängsel utanför skolan. Man har verkat för att få en tätare kollektivtrafik i anslutning till skolan. Föräldraföreningen har genomfört en trafikenkät till föräldrarna. Det finns en önskan att gå vidare med trafiksäkerhetsarbetet genom att bilda trafikföräldrar vid skolan enligt den modell som finns vid Ålstensskolan i Bromma. Den centrala framgångsfaktorn för trafiksäkerhetsarbetet vid Villastads skola i Hässelby är tillskapandet av möjligheter för skolpersonal, föräldrar och barn att bli delaktiga i förändringsarbetet för ökad trafiksäkerhet.

Sundby skola i Ekerö kommun är belägen bredvid en hårt trafikerad väg på landsbygden som Trafikverket ansvarar för. Viktiga trafiksäkerhetsåtgärder har vidtagits på förslag av skolan och föräldraföreningen. Kontakten mellan skolan/föräldraföreningen och kommunen och Trafikverket har varit tät men har kantats av samarbetsproblem. Skolan och föräldrarna har kämpat för att hastighetsgränsen på Ekerövägen utanför skolan skulle sänkas till 30 km/tim men den sänktes bara till 50 km/tim. På sin skolväg måste ett femtiotal elever korsa Ekerövägen där den tillåtna hastigheten är 70 km/tim. Enligt Sundby skola bör högsta tillåtna hastighet utanför skolor i Sverige inte få vara högre än 30 km/tim, oavsett om skolorna är belägna i tätort eller på landsbygden. Skolors och föräldraföreningars mandat att föra talan i trafiksäkerhetsfrågor kan behöva utökas, till exempel genom att öka deras möjligheter att agera som remissinstanser i lokala trafikprojekt.

7. Fallstudie 3: Cykelprojekt med lokal aktörssamverkan

”Cykelkök” och ”Frihet på cykel” är två projekt som har tillkommit i syfte att främja ökad säker cykling. Båda projekten har tydliga inslag av aktörssamverkan i lokalsamhället.⁴⁵ I detta kapitel beskrivs dessa båda projekt. Beskrivningen kompletteras med intervjuer med två projektledare från respektive projekt.

”Cykelkök”

”Cykelkök” är en gör-det-själv-verkstad för cyklister som finns i flera städer i Sverige, bland annat i Göteborg, Malmö, Stockholm och Jönköping. I detta kapitel koncentrerar vi oss på Göteborg och Jönköping. ”Cykelkök” drivs ofta av volontärer som tillhandahåller kunskap och verktyg för personer som vill reparera sin egen cykel eller en upphittad ”skrotcykel”. Vid vissa ”Cykelkök” arrangeras kurser i att lära sig cykla på ett säkert sätt och enligt trafikreglerna.

Cykelkök i Göteborg

I Göteborg startades det första cykelköket år 2011 och sedan dess har åtta andra cykelkök tillkommit. Flera av cykelköken är samverkansprojekt vilket framgår av tabell 7.1 nedan. I Biskopsgården på Hisingen i Göteborg har två cykelkök i startats. Här finns många barn och ungdomar som har egna cyklar men när cyklarna går sönder repareras de sällan. Antingen slängs cyklarna eller så använder barnen cyklar som inte är säkra och i det läget spelar cykelköken en viktig roll (Göteborgs stad, 2016).



Bild 7.1. Cykelköket på Vegagatan i Göteborg. Källa: Cykelköket i Göteborg.

⁴⁵ Ett tredje exempel på cykelprojekt med aktörssamverkan är *Earn a Bike*. Konceptet går ut på att barn och unga, ofta i socialt utsatta områden, renoverar en begagnad cykel till ett funktionsdugligt och säkert skick. Efter att ha deltagit utbildningen får deltagarna behålla sin cykel. Mobilitetskonsulter som har studerat Earn a Bike har noterat att verksamheten har positiva bieffekter i form av ökad integration, jämlikhet, jämställdhet, ökad sysselsättning, fysisk aktivitet, återbruk, trafiksäkerhet och mobilitet (Göteborgs stad, 2016).

Tabell 7.1. Cykelkök i Göteborg sedan 2011 Källa: Renhammar och Ljungblad, 2017.

Namn	Organisation	Övriga medverkande aktörer
Cykelköket Vegagatan	Privat initiativ, ideell förening.	Studiefremjandet.
Cykelköket Gamlestan	Privat initiativ.	Studiefremjandet, HSB.
Cykelfixarna	Del av verksamheten hos Svenska kyrkan, Lundby församling.	-
Cykelkök/Fixa cykel	SDF Angered, Hyregästföreningen, Gårdstensbostäder.	Göteborgsgiro.
Tjäna cykel ⁴⁶	Familjebostäder.	-
Cykelköket Södra Biskopsgården	Organisation inte fastställd.	Bostadsbolaget, Cykelköket Vegagatan, Emulsionen.
Cykelköket Norra Biskopsgården	Neutral ungdom, Röda korset.	Bostadsbolaget, Cykelköket Vegagatan, Emulsionen.
Cykelköket Plikta	Kultur & Fritid, SDF Majorna Linné.	-
Cykelköket Navet	SDF Örgryte-Härlanda (Fritid-Folkhälsa, Fastighetsservice, Kålltorpsskolan).	-

Erfarenheten visar att cykelköken är viktiga sociala mötesplatser som främjar den sociala hållbarheten i stadsdelar och bostadsområden:

”Då det kombineras med undervisning kring cykelreparationer kan det vara en del av barns lärande och stärka deras självkänsla. Öppna verksamheter i bostadsområden kan fungera tillitsskapande och främja social sammanhållning både lokalt (...) och i staden som helhet.”⁴⁷

Cykelköksverksamheten kan bidra till att uppfylla centrala mål för både privata och offentliga aktörer. Flera bostadsbolag och fastighetsägare, både privata och offentliga, har visat intresse att samarbeta med ”Cykelkök” genom att upplåta lokaler och skänka utrensade cyklar. De ser det som ett sätt att öka trivselen för de boende och att erbjuda dem ökad service. Att lokalisera cykelköken till platser som uppfattas som ödsliga kan vitalisera ett bostadsområde. Hyregästföreningen och Studiefremjandet är exempel på andra organisationer som visat intresse för att samverka med Cykelkök. Det finns arbetsmarknadsorganisationer som ser cykelköken som en möjlig plattform för vissa människor att kunna ta första steget in på arbetsmarkanden genom instegsjobb, nystartsjobb och praktikplatser. Erfarenheterna från Cykelköksverksamhet i Göteborg pekar på det finns tre faktorer som är särskilt avgörande för framgång: aktörssamverkan, lokal förankring och bildandet av en formell organisation (Göteborgs stad, 2016). Tabell 7.2 nedan visar hur olika aktörer i Göteborg motiverar sitt intresse av att samarbeta med cykelköken.

⁴⁶ Detta cykelkök har avslutats.

⁴⁷ Renhammar och Ljungblad, 2017.

Tabell 7.2. Intressentmodell – aktörer i Göteborgs stad med intresse av "Cykelkök" och deras motiv

Källa: Renhammar och Ljungblad, 2017.

Aktör	Motiv
<u>Förvaltningar inom Göteborgs stad:</u> Social resursförvaltning, Trafikförvaltningen, Miljöförvaltningen, Kultur & Fritid, SDF Majorna Linné, SDF Angered, SDF Örgryte Härlanda.	Jämlik och social hållbarhet. Ökat hållbart resande.
<u>Bostadsbolag/fastighetsägare:</u> Bostadsbolaget, Familjebostäder, Gårdsstensbostäder, HSB. Hyresgästföreningen.	Bli av med skrotcyklar. Skapa verksamhet i bostadsområden. Öka trivseln bland de boende. Väcka liv i "döda kvarter".
<u>Arbetsmarknadsaktörer:</u> Arbetsförmedlingen (staten).	Ökad sysselsättning. Arena för praktik. Platser för daglig verksamhet.
<u>Civilsamhällets organisationer:</u> Röda korset, Lundby församling (Svenska kyrkan), Neutral ungdom, Studieförbundet.	Integrationsfrämjande. Verksamhet för barn och unga. Ekologisk hållbarhet. Social hållbarhet. Främja ökat cyklande. Folkbildning.
<u>Målgrupper:</u> Nyanlända, barn, ungdomar.	Reparera cykel och få tillgång till egen cykel. Arbetslivsträning/praktikplats. Föreningsverksamhet. Mötesplats. Språkträning. Lära känna personer i bostadsområdet.

Cykelköket i Jönköping

Cykelköket i Jönköping startade i början av 2014. Jönköping var den fjärde kommunen i Sverige som fick ett cykelkök efter Malmö, Stockholm och Göteborg. Cykelköket utgör en plattform för olika intressenter att kunna samverka kring cykelfrågor.

Intressentanalys

En intressentanalys visar att cykelköket i Jönköping samverkar med följande elva aktörer i Jönköpings kommun:

HVB-hem. Ett hem för vård eller boende (HVB-hem) är ett slags institution i Sverige som på kommunens uppdrag inrättas för barn, ungdomar, vuxna eller barnfamiljer och som där bedriver behandling, omvårdnad, stöd eller fostran. HVB-hem kan exempelvis inrikta sig på missbruksproblematik eller rikta sig till ensamkommande barn. HVB-boenden kan vara privatägda, kommunalt eller kooperativt ägda och drivna av flera kommuner. År 2011 fanns det 453 HVB-hem verksamma i Sverige.⁴⁸ Flera HVB-hem i Jönköpings kommun har besökt cykelköket.

Jönköpings kommun. Jönköpings kommun är Sveriges nionde största kommun med 137 000 invånare (2017). Tätorten Jönköping omfattar även Huskvarna och Norrahammar.

⁴⁸ Källa: www.wikipedia.se

Vision Cykelköping. Vision Cykelköping är ett löst sammanhållet cykelnätverk i Jönköping där bland annat kommunen och olika föreningar ingår. Syftet med Cykelköping är att utveckla Jönköpings som cykelstad, bland genom cykelturism och olika cykelevents. Cykelköket var platsen för en workshop om Vision Cykelköping som arrangerades år 2015.

Cykelklubbar. Cykelklubbar, eller cykelföreningar, erbjuder möjlighet till cykelträning. Vissa cykelklubbar är inriktade på motionärer, andra på elitcyklister. I Jönköping finns ett stort antal cykelklubbar, bland annat Jönköpings Cykelklubb, IK Hakarpspojarna, IF Hallby och Bitwise CK. Personer från flera cykelklubbar har besökt cykelköket och haft möten där.

Volontärer. Cykelköket leds volontärer som kallas köksmästare. Dessa är cykelintresserade personer som hjälper till med att hålla igång verksamheten.

Nyanlända/asylsökande. En nyanländ är en person som är mottagen i kommun och har beviljats uppehållstillstånd för bosättning på grund av flyktingskäl eller andra skyddsskäl. En asylsökande är en person som befinner sig i ett land och där ansöker om skydd (asyl) men ännu inte fått ansökan avgjord. Flera nyanlända och asylsökande personer har deltagit i cykelkökets verksamhet.

Pensionärer. Pensionärer kan avse personer som har gått i pension eller äldre personer i allmänhet. Flera pensionärer har besökt cykelköket i Jönköping.

Barn. Enligt FN:s barnkonvention är barn en människa som inte fyllt arton år. Flera barn har besökt cykelköket i Jönköping.

Studenter. Jönköping har en högskola som heter Jönköping University och som har närmare 11 000 studerande och 700 anställda (2016). Utbildning och forskning bedrivs inom fyra fackhögskolor: Hälsohögskolan, Högskolan för lärande och kommunikation, Jönköping International Business School och Tekniska Högskolan. Det finns cirka 70 program/inriktningar och cirka 200 fristående kurser.⁴⁹ Flera studenter har deltagit i cykelkökets verksamhet.

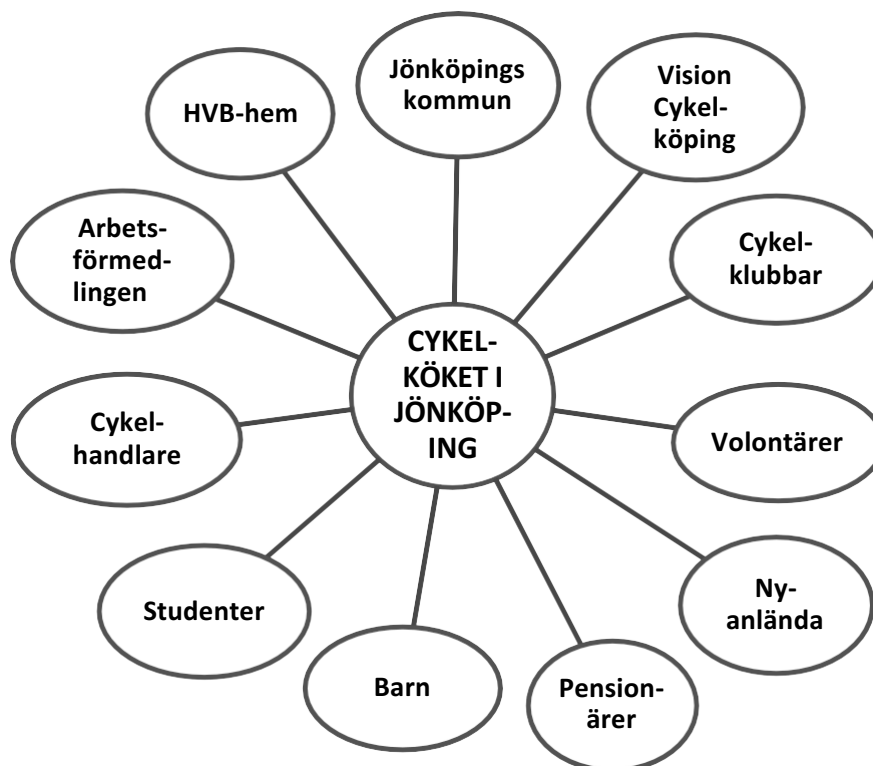
Cykelhandlare. Det finns ett flertal cykelhandlare i Jönköping. De flesta av dem erbjuder reparation av cyklar. Större företag i branschen är Haralds Cykel & Reparation, Öster Cykel AB, Team Sportia Cykelverkstad Jönköping. Flera cykelhandlare har haft kontakt med cykelköket och visat intresse för samarbete. Lokala cykelhandlare har tillfrågats om de kan undervisa eller erbjuda praktikplatser om en cykelmekanikerutbildning kommer att lokaliseras till Jönköping.

Arbetsförmedlingen. Arbetsförmedlingen är en statlig förvaltningsmyndighet som sorterar under Arbetsmarknadsdepartementet. Arbetsförmedlingen ska sammanföra dem som söker arbete med dem som söker arbetskraft, prioritera dem som befinner sig långt från arbetsmarknaden och bidra till att öka sysselsättningen på sikt.⁵⁰ Arbetsförmedlingen har visat intresse för cykelkökets verksamhet. Arbetsförmedlingen har också visat intresse att samverka kring cykelmekanikerutbildningar.

⁴⁹ Källa: www.wikipedia.se

⁵⁰ Källa: www.wikipedia.se

Figur 7.1. Aktörer som samverkar med cykelköket i Jönköping



Källa: Intervju med Therese Silvander, cykelköket i Jönköping.

Intervju med Therese Silvander, initiativtagare till cykelköket i Jönköping

Therese Silvander är initiativtagare till cykelköket i Jönköping. Hon arbetar som projektledare Hållbart resande vid Energikontor Norra Småland i Jönköping och är nationell koordinator för fossil-fria transporter vid Energikontoren i Sverige.

Hur fungerar cykelköket i Jönköping?

Cykelköket är en ideell förening som driver en gör-det-självcykelverkstad. Cykelköket är en social mötesplats där man lär sig att laga en cykel med hjälp av en så kallad köksmästare. Alla cyklister är välkomna, unga som gamla, nya cyklister och vana cyklister. Cykelköket är också en plattform för olika projekt och aktiviteter som är kopplade till cykling och cyklar. Verksamheten bygger på att ta hand om hemlösa och övergivna cyklar och ge dem ett nytt hem hos en cyklist. Verktyg finns att låna på plats. Cykeldelar finns också på plats som kan användas när cyklarna lagas. När en cykel är klar kontrollerar ansvariga personer i Cykelköket att cykeln är säker. Vi vill inte släppa ut dåliga cyklar utan vi vill ha en ökad säker cykling. Cykelköket leds av så kallade köksmästare. Dessa är cykelintresserade volontärer som hjälper till med att hålla igång verksamheten. När man arbetar i Cykelköket är tanken att alla ska hjälpa alla. Kan man något ska man visa hur man gör för dem som

inte vet. Man får alltid fråga: Kan du hjälpa mig med det här? Köksmästarna vet inte allt. Internet är också en bra kunskapskälla. Inspirationskällan för bildandet av cykelköket i Jönköping var en bok om cykling och cykelkök som Malmö stad gav ut 2011. Boken hette "Den enes skrot". Vi kopierade det koncept som beskrevs i den boken och startade här 2014. De första åren höll cykelköket till i Gamla slakteriets lokaler. Hösten 2017 flyttade cykelköket till ett allaktivitetshus.

Hur många personer är engagerade i cykelköket i Jönköping?

Ett tjugotal personer. Det varierar en hel del. Vi har många studenter och vi har också haft många nyanlända. Styrelsen består av personer med olika bakgrunder. Här finns en veterinär från Barbados, en svensk läkare, en tysk doktorand. Samma blandning finns bland köksmästare bland annat en nyanländ person från Eritrea som är väldigt engagerad.

Hur har ni försökt nå studenter och nyanlända?

Vi har inte gjort några direkta kommunikationsinsatser utan ryktet har spridit sig. I styrelsen har vi en representant från Jönköpings kommun. På det sättet får vi tillgång till kommunens stora kontaktnät. Personen i fråga jobbar på tvärsen med alla förvaltningar i kommunen. Det kommer att skapa nya kanaler för cykelköket och leder till att det blir mera känt. Jönköpings kommun har stöttat Cykelköket finansiellt ända sedan starten.

Hur har cykelköket samverkat med andra aktörer i kommunen?

Jag försöker hela tiden att hitta personer som kan bidra med sin kompetens. Det är mycket jag kan men det är väldigt mycket jag inte kan. Jag vet vilka vägar man kan gå för att hitta lösningar och få ned kostnaderna. Cykelköket utgör en plattform för andra att kunna samverka med cykel och cykling i fokus.

Förutom kommunen, studenter och nyanlända, finns det fler aktörer som har deltagit i cykelköket?

Vi har haft allt från pensionärer till barn på plats i cykelköket. Alla som behöver en cykel eller laga en cykel. Eller man har velat bygga en cykel. Vi vill spegla samhället. Cykelklubbarna var en målgrupp från början. De har haft träffar på cykelköket men mekar mestadels hemma.

Hur fungerar cykelköket som en mötesplats och social plattform?

Tanken var redan från början att cykelköket skulle bli en mötesplats. Första sommaren hade vi sommarjobbare på plats. Vi bokade in en teatergrupp som cyklade runt i södra Sverige och som spelade upp en pjäs i cykelköket. Vi har haft några after works. Flera HVB-hem har besökt cykelköket. Vision Cykelköping, som är en löst sammanhållen plattform för att utveckla cykelmiljön i Jönköping, har haft möten i vår lokal. Flera sällskap har haft fester i lokalen. Cykelklubbarna har haft träffar. Många andra initiativ som arbetar med hållbarhet har besökt cykelköket i samband med att de har presenterat sin verksamhet. I samband med den nationella Cykelkonferensen i Jönköping våren 2017 arrangerades studiebesök till cykelköket vilket innebar att 80 personer besökte cykelköket. Många som kom var imponerade och sa att de ville ha något liknande i den egna kommunen. De såg potentialen i cykelköket som en viktig mötesplats. Sådana här mötesplatser är annars svåra att få till i samhället. Det är svårt att få personer med olika bakgrund att träffas på samma ställe men det lyckas cykelköket med. Vidare var det en cykeltävling som hade sin start och målgång vid cykelköket. Ecotopia Biketour har besökt cykelköket.

Vilka är det viktigaste framgångsfaktorerna för cykelköket?

Att vi har kommunen kopplad till oss. Att kommunen ser det här som en strategisk satsning. Vi får hjälp med lokaler, utrustning. Vi har en bra styrelse, vi har bra med medlemmar och en stabil ekonomi. Stödet från kommunen innebär att vi kan hålla ner medlemsavgiften.

Vilka nya grupper skulle ni vilja få med?

Ett mål är att få fler kvinnor och tjejer att meka med cyklar. Vi vill att verksamheten ska spegla samhället i stort. Vi har till exempel planer på att arrangera en tjejkväll.

Hur når man ut till vardagscyklisten, till exempel Elsa 72 år som cyklar till affären varje dag?

Behöver vi nå dem, är de nöjda cyklister ändå? Om de kommer till cykelköket, kan de ta med sina barnbarn också? Vi ser många äldre som har kommit till cykelköket med sina barnbarn. Barnen behöver byta cykel ofta för att de växer och vi behöver få in flera barncyklar. Man kanske inte behöver äga sin cykel. Det kommer upp tankar om möjliga avknoppningar och nya affärsmodeller som kan utvecklas utanför cykelköket. Till exempel privatleasing av barncyklar, cykelservice för företag och idéer om design av olika föremål utifrån cykeldelar som inte kan användas som reservdelar av någon anledning.

Hur ser framtiden ut för cykelköket?

Jag skulle gärna se att det här fortsätter så länge det finns ett behov. Vi ska fortsätta att ha våra grund i att vi är öppna för alla som vill meka med en cykel och kunna få en egen cykel billigt, för 100 kr per år i medlemskap och lite kärlek och tid.

En ny cykelmekanikerutbildning kan vara på gång. Vad innebär den?

Många i Cykelsverige har konstaterat att det inte finns en svensk cykelmekanikerutbildning. Det finns ett antal småkurser men det finns ingen ordentlig utbildning. Cykelköket skulle kunna vara värd för cykelmekanikerutbildning. En ny cykelmekanikerutbildning på 16 veckor kommer att organiseras på tre platser i Sverige: Stockholm, Göteborg, Lund eller Malmö. Utbildningen ska hållas i fyra år och ska genomföras i fyra omgångar. Information om upphandlingen lades ut på Arbetsförmedlingens hemsida i oktober 2017. Vi har förberett för en cykelmekanikerutbildning i Jönköping i cykelkökslokalen och informerat cykelhandlarna om att det är på gång. Vi har frågat dem om de har några praktikplatser och om de kan hjälpa till som lärare på kursen om det skulle behövas. Vi har en plattform för utbildningen. Det ska bli en cykelmekanikerutbildning i Jönköping och cykelhandlarna skriker efter det här.

Kan utbildningen skapa nya jobb för nyanlända och på så sätt bli ett verktyg för integration i Sverige?

Det är tanken. De som är nära arbetsmarknaden är en viktig målgrupp. Språkstöd ingår i utbildningen och upphandlingen. Cykelkonsulterna i Stockholm har genomfört en pilotutbildning på tolv veckor. Det är denna utbildning som är tänkt att skalas upp.

Textruta 7.1. Uppfyller cyklarna lagkraven?

”Vi försöker men vi har fått tumma lite på det här med lysen. Det får man fixa själv. Vi betonar att cykeln alltid ska ha lås. Reflexer får vi från cykelhandlarna och det sätter vi på cyklarna, både på fram- och bakhjulet. Fungerande bromsar ska finnas. Ringklockor sätts på i den mån som de finns inne på cykelköket.”

Källa: Intervju med Therese Silvander, cykelköket i Jönköping.

Textruta 7.2. Vision Cykelköping i Jönköping

”Vision Cykelköping är ett löst sammanhållet cykelnätverk i Jönköping där bland annat kommunen och olika föreningar ingår. Cykelköket var platsen för ett workshop om Vision Cykelköping som arrangerades år 2015. Jönköping har fantastiska förutsättningar för cykling utifrån ett annorlunda perspektiv. De backiga vägarna uppskattas av både elitcyklister och motionärer. Elcyklarna ökar. Jönköping har flest elcyklar per capita i Sverige. Med tanke på hur topografin ser ut i Jönköping är cykeln ett bra alternativ. Kommunen tittar på hur man kan öka cykelturismen i Jönköping och få draghjälp av turismen och upplevelseindustrin kopplat till samhällsplaneringen. Ska vi ha en trevlig stadskärna kan vi inte ha fler bilar. I Jönköping ska vi jobba med cykel och vatten, det är vårt varumärke. Det finns en stor utvecklingspotential inom olika cykelområden och personer som Vision Cykelköping vill koppla samman. Vi vill klustra ihop saker, få folk att träffas. Pratar man saker så händer det något till slut.”

Källa: Intervju med Therese Silvander, cykelköket i Jönköping.

Projektet "Frihet på cykel"

Cykelfrämjandet är en intresseorganisation för cyklister i Sverige. Inom organisationen finns 28 lokala så kallade kretsar, vilka verkar för att göra den egna kommunen mer cykelvänlig.

Cykelfrämjandet har arrangerat cykelkurser för vuxna nybörjare sedan år 2012. Det hela började i Stockholm, spred sig vidare till Uppsala och genom ekonomiskt stöd från Svenskt friluftsliv kunde Cykelfrämjandet expandera verksamheten till ännu fler kommuner. Projektet, som fick namnet "Frihet på cykel", hade fram till hösten 2017 genomfört cykelkurser i drygt 20 kommuner. Under 2016 testades konceptet på tre asylboenden: Lugnås utanför Mariestad, Björklunda på södra Gotland och Stora Sköndal i Stockholm. De asylsökande fick lära sig cykla för att öka sin rörelsefrihet. En förutsättning för att Cykelfrämjandet ska kunna genomföra sina cykelkurser är att man kan samarbeta med frivilliga krafter i lokalsamhällena. Cykelinstruktörerna, som alla är volontärer, utbildas i samverkan med lokala organisationer.

Intressentanalys

En intressentanalys visar att "Frihet på cykel" omfattar samverkan med minst tretton aktörer i Sverige:

"Cykelkök". "Cykelkök" är en gör-det-själv-verkstad för cyklister som finns i flera städer i Sverige, bland annat i Göteborg, Malmö, Stockholm och Jönköping. Cykelfrämjandet har samarbetat med "Cykelkök" i Solna och Bagarmossens som har skänkt cyklar som är anpassade till cykelkursernas deltagare.

Kommunala bostadsbolag. Även kallat allmännyttigt bostadsföretag. Kommunala bostadsbolag förvaltar fastigheter i vilka bostadslägenheter upplåts med hyresrätt. Cykelfrämjandet har bland annat samverkat med Malmö kommunala bostadsbolag (MKB). Flera kurser har arrangerats i Malmö. MKB har köpt in cyklar för cykelkurserna.

Bostadsrättsföreningar (BRF). En bostadsrättsförening är en sammanslutning av personer som innehar bostadsrättigheter vanligtvis på bostadslägenheter uppförda på en fastighet de äger tillsammans. Cykelfrämjandet har samarbetat med bostadsrättsföreningar. När dessa gör cykelutrensningar från sina cykelförråd skänker de ibland cyklar till Frihet på cykel-kurserna.

Svenska kyrkan. Svenska kyrkan är med sina cirka sex miljoner medlemmar det största trossamfundet i Sverige. Cykelfrämjandet samverkar med Svenska kyrkan på flera orter, bland annat i Maristad, för att genomföra Frihet på cykel-kurser.

Röda korset. Röda korset är en internationell humanitär rörelse med cirka 97 miljoner volontärer medlemmar och anställda i hela världen. Svenska Röda Korset är en svensk frivilligorganisation med omkring 1 100 lokalföreningar (kretsar). Röda Korset i Lund har arrangerat Frihet på cykel-kurser.

City Bikes. City Bikes är ett projekt för låncyklar i Stockholm i samarbete mellan Stockholms stad och Clear Channel. Projektet startade 2006. Projektet finansieras av intäkter från de cyklister som använder systemet och den reklam som finns på cyklarna och vid cykelställen. I Sundbyberg samarbetar Cykelfrämjandet med City Bikes som skänkt flera cyklar som inte används längre.

Asylboenden. Asylboende är en institution där asylsökande placeras i samband med flykt från ett annat land. Frihet på cykelkurser har genomförts vid tre asylboenden: Lugnås utanför Mariestad, Bursgvik på Gotland och Stora Sköndal i Stockholm.

Nyanlända/asylsökande. En nyanländ är en person som är mottagen i kommun och har beviljats uppehållstillstånd för bosättning på grund av flyktingskäl eller andra skyddsskäl. En asylsökande är en person som befinner sig i ett land och där ansöker om skydd (asyl) men ännu inte fått ansökan avgjord. Flera nyanlända och asylsökande personer har deltagit i Frihet på cykel-kurser.

Svenskt friluftsliv. Svenskt friluftsliv är de ideella friluftorganisationernas samarbetsorgan. Frihet på cykel finansieras av Svenskt friluftsliv.

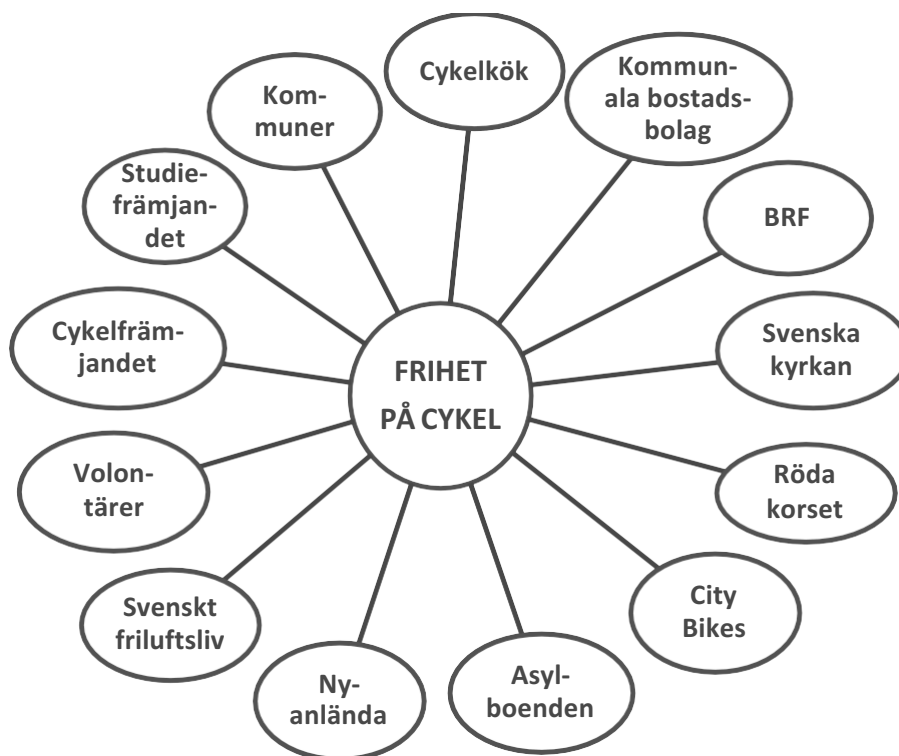
Volontärer. En volontär är en person som erbjuder sina tjänster frivilligt och utan att kräva någon betalning, oftast organiserat genom en frivilligorganisation. Frihet på cykel är ett projekt som är beroende av ett bra samarbete lokala volontärer.

Cykelfrämjandet. Cykelfrämjandet är en intresseorganisation för cyklister i Sverige. Inom organisationen finns 28 lokala så kallade kretsar, vilka verkar för att göra den egna kommunen mer cykelvänlig. Cykelfrämjandet utgör en av de 21 ideella medlemsorganisationerna som har bildat Svenskt friluftsliv.

Studiefrämjandet. Studiefrämjandet är ett av Sveriges största studieförbund. Studiefrämjandet är partipolitiskt, fackligt och religiöst oberoende. Studiefrämjandet i Falköping har arrangerat Frihet på cykel-kurser i samarbete med Cykelfrämjandet.

Kommuner. Cykelfrämjandet samverkar med flera kommuner för att genomföra Frihet på cykel-kurser. "Frihet på cykel" hade fram till hösten 2017 genomfört cykelkurser i drygt 20 kommuner, bland annat Götene kommun.

Figur 7.2. Exempel på aktörer som har samverkat inom ramen för projektet "Frihet på cykel"



Intervju med Anna Asplind, projektledare, "Frihet på cykel", Cykelfrämjandet

Anna Asplind är verksam vid Cykelfrämjandet där hon ansvarar för projektet "Frihet på cykel". Hon har bland annat startat cykelkurser vid olika asylboenden.

I vilken mån har Cykelfrämjandet samverkat med andra aktörer för att utveckla konceptet "Frihet på cykel"?

Det ser olika ut på olika platser. I Falköping har Cykelfrämjandet startat kursen i samarbete med Studieförbundet. På de flesta andra ställen samverkar Cykelfrämjandet med kommunen. Eftersom vi behöver ha tillgång till en lokal för att förvara cyklarna är det viktigt för oss att samverka med kommunerna. Vi har också samverkat med Svenska kyrkan på olika platser. Det har att göra med att de vänder sig till en målgrupp som vi är intresserade av att nå. Ibland har Svenska kyrkan hjälpt till med förvaringslokaler och platser att vara på. Vi har samverkat med "Cykelkök", bland annat i Solna och Bagarmossen, samt olika cykelmekaniker på olika platser. Vi har också samverkat med kommunala bostadsbolag. I Malmö har vi samverkat med MKB, Malmö kommunala bostadsbolag. MKB har köpt in cyklar för våra kurser. Det är ett högt tryck i Malmö med många cykelkurser hela cykelsäsongen dvs. vår, sommar och höst. I Stockholm har vi bland annat jobbat med Stockholms hem. När vi ska starta en cykelkurs i ett bostadsområde kan vi nå alla deras hyresgäster. I Haninge kommun fanns ett lånesystem utanför biblioteket och där bokade vi dessa cyklar till kurstillfällena. Malmö är en kommun som satsar mycket på cykling och det märks också på samarbetet med Cykelfrämjandet. I Lund är det Röda Korset som håller i cykelkurserna.

Vi har även samarbetat med bostadsrättsföreningar. När de gör cykelutrensningar från sina cykelförråd vill de ibland skänka dessa cyklar till oss. Då får vi många cyklar på en gång och då får vi

både stora och små cyklar. I Stockholm finns "Lundaverksamheten" som åker runt och samlar in övergivna cyklar och reparerar upp dem. Sedan kan stadsdelarna ansöka om cyklar. Vi har haft sådana samarbeten, till exempel i Skärholmen. Vi gör även insamlingar av cyklar, det är många som skänker cyklar. Vi söker efter cyklar genom att gå ut på sociala medier. Många av de gamla cyklarna är inte säkra, det är inte alla cyklar som håller jättehög kvalitet. Jag brukar rekommendera kommunerna vi samarbetar med att köpa in nya cyklar. Det har exempelvis MKB i Malmö gjort. Sollentuna kommun har också köpt in cyklar. I Sundbyberg samarbetar vi med City Bikes där vi har fått flera cyklar som de inte använder längre. Dessa cyklar får bara användas på cykelkurserna. Vi har också haft ett samarbete med "Cykelkök" i Solna och Bagarmossen. När de får in små cyklar kan de skänka dem till oss så att vi kan få cyklar som passar till cykelkurserna.

Vidare har vi haft punktinsatser på asylboenden för att öka mobiliteten bland dem som väntar på besked. Sedan jag började arbeta i projektet har det handlar om tre asylboenden, Lugnås utanför Mariestad, Burgsvik på Gotland och Stora Sköndal i Stockholm. Ofta har de asylsökande placerats lite i periferin och behöver hitta ett sätt för att kunna förflytta sig för att handla och aktivera sig. Då har vi oftast samarbeten med lokala cykelhandlare. Vi har bett dem att spara begagnade cyklar och så har vi kunnat använda dem under kurserna, under en eller två veckors tid, och sedan lämna tillbaka cyklarna. I vissa fall har kommunen valt att köpa de här cyklarna och lämna på asylboendet.

Är det rätt att kalla "Frihet på cykel" för ett samverkansprojekt?

Ja. Ofta sprider våra kurser ringar på vattnet. Projektet på asylboendet i Lugnås gav upphov till att Svenska kyrkan i Mariestad ville starta cykelkurser. Cykelfrämjandet utbildade personalen där. I grannkommunen Götene fanns en integrationsgrupp för kvinnor som blev intresserade och jag blev inbjuden att utbilda dem. Nu driver de egna cykelkurser i Götene kommun. En punktinsats leder ofta till att fler startar upp.

Vad kännetecknar en lyckad samverkansprocess utifrån erfarenheterna från Frihet på cykel?

Oavsett vem vi samarbetar med, kommunen eller någon annan organisation, är det viktigt att de lokala krafterna är engagerade och hjälper till. "Frihet på cykel" administreras från Stockholm och Malmö och det är svårt att starta upp något när man själv inte är på plats. Det gäller att de vi samverkar med tar ett stort ansvar för det platsspecifika, att hjälpa att hitta volontärer, att hjälpa till med plats och lokal etc. Det är väldigt viktigt för vår del.

När vi har varit ute på asylboenden har det varit väldigt viktigt med kommunikation. Det har också varit en svår del. Det är många personer som byts ut, hur får man personer att nå fram, vilka språk ska man använda, finns det tolkar på plats. Det är väldigt olika beroende på de lokala förutsättningarna och vilka vi för tillfället arbetar tillsammans med. Det är stor skillnad mellan att vara ute på ett asylboende, som jag har gjort mycket, och att starta upp en långsiktig cykelkurs i en kommun som planeras att pågå under längre tid. Det är väldigt viktigt att kommunen är med för att få långsiktighet i projektet. Om det bara är en solitär individ som har ett engagemang är det lätt att projektet dör om den personen flyttar eller inte orkar längre. Det är viktigt att det finns en lite mer stabil organisation eller aktör som vi kan samverka med på lång sikt.

Vilka är de viktigaste framgångsfaktorerna för "Frihet på cykel"?

Att det finns någon lokalt som är engagerad och vill driva frågan. Det kan vara någon från kommunen eller någon annan organisation. De projekt som bara hänger på att Cykelfrämjandet startar upp projekt utifrån blir i regel mindre lyckade. När det finns lokala krafter fungerar det bäst. Det är också väldigt viktigt att cyklarna fungerar och att få igång ett samarbete på platsen för att få tag på tillräckligt bra cyklar. Cykelfrämjandets lokala kretsar är också en viktig tillgång lokalt om det finns engagemang hos medlemmarna. Samordningen är också viktig. Det handlar om att samla de lokala aktörerna på plats; att hitta volontärer, att hitta kanaler för att nå ut till möjliga deltagare som har ett behov av att lära sig cykla. Det brukar vara lättare att hitta deltagare än volontärer.

Vilka hinder ser du?

Ett hinder för samverkan är att det kan vara svårt att hitta lokalt engagemang. Det kan saknas personer som vill driva cykelkurserna lokalt. Det är viktigt att det finns.

En flaskhals för oss är volontärer. Att arbeta med volontärer är en hel vetenskap. Hur ska man få fortsatt engagemang? Hur ska man få volontärerna att komma så att det blir kontinuitet i verksamheten? Det kan finnas tio personer på plats som vill lära sig cykla men instruktörerna dyker inte upp. Det där har varit ett problem ibland. Vi måste ta lärdom hur andra organisationer jobbar med volontärer och hur de får det att fungera.

En annan stor flaskhals för oss är tillgången till cyklar. Det kan vara problematiskt att få in cyklar som är i gott skick. Att få ihop rätt sorts cyklar och att hålla en hög kvalitet på cyklarna kan vara svårt. Vi får in cyklar från second hand-marknaden men vi måste säkerställa att alla cyklarna är trafiksäkra avseende bromsar mm. Det som är problematiskt med lånecyklar för oss är att vi behöver ganska små cyklar eftersom vår teknik att lära sig cykla går ut på att skruva av pedalerna på cyklarna för att man ska lära sig att hitta balansen. Det blir som den balanscykel som barn använder sig av. Man slipper att samtidigt trampa och försöka hitta balansen vilket kan vara svårt. Därför behöver alla som sitter på cyklarna när ner med båda fötterna i marken. De flesta cyklarna är för höga för det. Därför behöver vi ofta mindre vi gör att vi kan använda olika städers lånecykelsystem. City Bike-cyklarna har fungerat bra de gånger vi har lånat dem.

En annan svårighet är att hitta förvaringslokaler för cyklarna. Vi vill hitta förvaringsutrymmen i anslutning till en bra och säker plats där man kan lära sig att cykla. Det ska vara en ganska stor öppen yta, helst asfalterad eftersom det är lättare att lära sig att cykla på en asfalterad yta än på grus. Vi brukar vara på skolgårdar och tomma parkeringsplatser som inte används under kvällstid. Det är viktigt att det finns en förvaringslokal i anslutning till en bra lokal att cykla på men det är inte alltid lätt att få till.

Sammanfattning och analys

”Cykelkök” och ”Frihet på cykel” är två exempel på cykelfrämjande verksamheter som har tydliga inslag av aktörssamverkan i lokalsamhället. Cykelköket i Jönköping samverkar med elva intressenter och den samverkan som sker inom ramen för ”Frihet på cykel” omfattar tretton intressenter. En viktig framgångsfaktor för att initiera och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i lokalsamhället är att hitta en bred sammansättning av personer som ska ingå i den lokala samverkansgruppen. När olika utgångspunkter och perspektiv reflekteras i gruppen är detta berikande för samverkansprocessen.

”Cykelkök” är en gör-det-självt-verkstad för cyklister som finns i flera städer i Sverige, bland annat i Göteborg, Malmö, Stockholm och Jönköping. ”Cykelkök” drivs ofta av volontärer som tillhandahåller kunskap och verktyg för personer som vill reparera sin egen cykel eller en upphittad ”skrotcykel”.

Cykelköket i Jönköping är en ideell förening som driver en gör-det-självt-cykelverkstad. Cykelköket är en social mötesplats där man lär sig att laga en cykel. Cykelköket i Jönköping besöks av flera olika grupper – studenter, nyanlända, äldre personer och barn m.fl. – men fortfarande är det få kvinnor som kommer dit. Cykelköket är en social plattform för olika projekt och aktiviteter som är kopplade till cykling. Cykelköket samverkar bland annat med exempelvis HVB-hem, cykelklubbar och kulturföreningar. Den viktigaste framgångsfaktorn för cykelköket i Jönköping är stödet från och samarbetet med Jönköpings kommun.

Cykelköket i Jönköping har deklarerat intresse för att bli värd för en cykelmekanikerutbildning. Lokala cykelhandlare har tillfrågats om de kan undervisa eller erbjuda praktikplatser. En liknande utbildning är aktuell i Stockholm, Göteborg samt Lund eller Malmö. Arbetsförmedlingen har visat intresse att samverka kring dessa utbildningar. Cykelmekanikerutbildningen, som är tänkt att innehålla språkstöd för personer med utländsk bakgrund, kan bidra till att skapa nya jobbomgångar för nyanlända och på så sätt bli ett nytt verktyg för integration.

Cykelfrämjandets projekt "Frihet på cykel" handlar om cykelkurser för vuxna nybörjare. Verksamheten har spridit sig till flera kommuner i Sverige. De senaste åren har nyanlända och asylsökande varit viktiga målgrupper för verksamheten. "Frihet på cykel" omfattar samverkan mellan ett stort antal aktörer. Avgörande framgångsfaktorer för projektet har varit det ekonomiska stödet från Svenskt friluftsliv samt samverkan med kommuner och lokala föreningar. Samarbetet med lokala volontärer har dock inte utvecklats i tillräcklig omfattning.

De samverkansprocesser som har initierats av "Cykelkök" och "Frihet på cykel" är inriktade på praktiska åtgärder som kan genomföras i närtid. Dessutom innebär verksamheten en utväxling för andra sektorer. Båda projekten genererar bieffekter i form av integration av nya svenskar och nya möjligheter till utbildning och jobb.

8. Fallstudie 4: Safe Communities i Sverige

Inledning

Den internationella rörelsen för Safe Communities bildades av Världshälsoorganisationen vid en konferens i Stockholm år 1989. Konceptet Safe Communities utvecklades under 1980-talet av Karolinska Institutet i Solna där den svenska läkaren och professorn i socialmedicin Leif Svanström var en förgrundsfigur.⁵¹ Hans vision var att kommuner och lokalsamhällen skulle börja jobba med säkerhet och hälsa på ett nytt sätt. Arbetet skulle baseras på fyra grundpelare.⁵² *Den första pelaren* handlade om att hälso- och sjukvårdssektorn skulle få en ny roll. Denna sektor skulle inte bara behandla olyckor och skador (exempelvis skador orsakade av trafikolyckor) utan också dokumentera, analysera och informera medborgarna om vad det är som orsakar människors olyckor och skador. *Den andra pelaren* var att fokusera på kommuners och lokalsamhällets möjligheter att förhindra olyckor och skador genom åtgärder präglade av helhetssyn. Olycks- och skadeprevention var ingen nyhet i sig utan det nya var insikterna om att en samlad styrstrategi krävdes och att det var möjligt att använda samma metodologi för att förebygga olika typer av skador på grundval av epidemiologiska data insamlade i lokalsamhället. *Den tredje pelaren* handlade om att arbetet i Safe Communities skulle vara grundat på partnerskap och samarbete. Kommunledningar skulle uppmuntras bilda "round tables" för att diskutera säkerhetsarbetets utveckling tillsammans med företrädare för icke-statliga organisationer (NGO:s), myndigheter och näringslivet. *Den fjärde pelaren* utgjorde den demokratiska dimensionen i Safe Communities och handlade att medborgarna inte bara ska vara föremål för kommunens interventioner utan även vara aktiva deltagare i förändringsarbetet.

Kraven för att bli en certifierad Säker och trygg kommun enligt WHO:s kriterier är dessa:

1. En infrastruktur baserad på kommuninvånarnas deltagande och samarbete, ledd av en tvärssektoriell grupp, som är ansvarig för främjande av säkerhet.
2. Långsiktiga och varaktiga program omfattande båda könen, alla åldrar, miljöer och situationer.
3. Program som riktas till högriskgrupper och högriskmiljöer samt program som främjar säkerhet för utsatta grupper.
4. Program som dokumenterar skadors frekvens och orsaker.
5. Program som är baserade på evidensbaserad tillgänglig statistik.
6. Utvärderingar i syfte att bedöma arbetet och effekten av förändringar.
7. Fortgående deltagande i nationella och internationella "Safe Community-nätverk".

Det finns ett antal personer i världen som är utsedda att certifiera Säkra och trygga kommuner. Certifieringen av kommuner ägde inledningsvis rum var tionde år, senare har det gjorts med femårsintervaller.

⁵¹ Leif Svanström var också prefekt för Institutionen för Folkhälsovetenskap vid Karolinska Institutet.

⁵² Svanström (2017). "International Safe Communities."

Safe communities-arbetet bland kommuner i Sverige

Safe communities-arbetet i Sverige har tidigare samordnats av Statens Folkhälsoinstitut och Räddningsverket. För närvarande finns det inte någon myndighet eller organisation som har ett samordningsansvar på nationell nivå.⁵³ I Sverige samlar Safe Communities-nätverket femton kommuner som antingen är eller har varit certifierade: Borås, Falköping, Falun, Hallstahammar, Lidköping, Ludvika, Mariestad, Motala, Nacka, Skövde, Smedjebacken, Staffanstorp, Tjörn, Töreboda och Uddevalla. Åtta av dessa kommuner finns i Västra Götalandsregionen som således är den starkaste Safe Community-regionen i riket. Lidköping var den första kommunen i Sverige som anslöt sig till Safe Communities. Nedan presenteras tre av de svenska Safe Community-kommunerna: Tjörns kommun, Borås stad och Smedjebackens kommun.

Tjörns kommun

Tjörns kommun är sedan 2011 certifierad som Säker och trygg kommun. Kommunen återcertifierades 2017 och innehar sin certifiering till 2021. De områden som prioriteras under denna period är: barn och unga, sociala risker, drogförebyggande insatser, trygghetsinsatser (allmänna insatser samt insatser särskilt riktade till äldre personer), trafiksäkerhetsfrågor och integrationsfrågor. Tjörns kommun har en ambition att arbeta skadeförebyggande för alla åldrar, miljöer och situationer genom program, nätverk och enskilda insatser. Arbetet med säkerhets- och trygghetsfrågor ska genomsyra allt arbete som görs i kommunen och vara synligt i samhället för Tjörnborna (Tjörn, 2017a).

Ett mervärde för Tjörns kommun av att delta i projektet har varit att det har gett en överblick på vad som görs i kommunen när det gäller säkerhetsfrågor. Arbetssättet inkluderar kommuninvånarna och gör det lättare för dem att känna delaktighet och engagemang. Tjörn kommun arbetar bland annat med invånardialog enligt den så kallade Cultural Planning-metoden där alla kommuninvånare har möjlighet att delta.⁵⁴

Safe Communities har en stor betydelse för trafiksäkerhetsarbetet i Tjörn. Särskilt fokus ligger på att skapa säkra skolvägar och att bygga ut gång- och cykelvägarna. Kommunen samverkar med skolor och föräldraföreningar för att föra ut budskapet om vikten av att barnen cyklar eller går till skolan istället för att bli skjutsade med bil. Kommunen samarbetar också med NTF och försäkringsbolag i detta syfte. Kommunen har återkommande möten med Tjörns Vägföreningars samarbetsorganisation kring trafikplanering, trafiksäkerhet och trygghetsfrågor. Grundtanken i detta samarbete är att ta tillvara den kunskap som människor har om sina lokalsamhällen. Ett exempel är att utformningen av en trafikfarlig korsväg baserades på resultatet av en dialog mellan Tjörns kommun, Västtrafik, näringslivsrepresentanter och Naturskyddsföreningen (Tjörns kommun, 2017b). Safe Communities har vidare inneburit att lokala aktörer tillsammans har genomfört återkommande trygghetsvandringar för att identifiera trafiksäkerhets- och trygghetsbrister i lokalsamhället. Deltagare i dessa vandringar är representanter för berörda förvaltningar inom kommunen, polisen och enskilda medborgare. Även lokala vägföreningar och Tjörns Bostads AB har medverkat.⁵⁵

⁵³ I Norge finns däremot en organisation som har ansvar den nationella samordningen och det är Skadeförebyggande Forum.

⁵⁴ Cultural Planning är en metod för en samhällsutveckling med kulturella förtecken som inkluderar medborgarna i planeringen. Källa: www.tjorn.se

⁵⁵ E-postkommunikation med Thorbjörn Berndtsson, säkerhetssamordnare, kommunledningskontoret, Tjörns kommun.

Safe Communities har vidare inneburit att andra åtgärder har vidtagits i Tjörn (Tjörns kommun, 2017a):

- Kommuninvånarna erbjuds kontinuerlig utbildning i hjärt- och lungräddning.
- Antalet hjärtstartare på offentliga platser har ökat.
- Tjörn har blivit en certifierad vattensäkerkommun.
- Olika trygghetsåtgärder i utemiljön har genomförts.
- Åtgärder för ökad seniorsäkerhet har genomförts.
- Utbudet av föräldrautbildningar har ökat.
- Nöd Stolpar har placerats på vandringslederna i kommunen.

Enligt Tjörns kommun har sammanlagt ett hundratal insatser tillkommit genom medlemskapet i Safe Communities. Tjörn använder sitt medlemskap i Safe Communities i sin marknadsföring av kommunen (Tjörns kommun, 2017a).



Bild 8.1. Nöd Stolpe utplacerad i vandringsled i Tjörns kommun. Källa: Tjörns kommun.

Borås Stad

Borås stad har varit certifierad som en Säker och trygg kommun, dvs. Safe Community, sedan 1998. Säker och trygg kommun är samlingsnamnet på alla de initiativ och projekt som ska göra Borås till en trygg och hälsosam kommun att leva i. Ett stort antal kommunala förvaltningar och bolag ingår i arbetet tillsammans med polisen, Västra Götalandsregionen och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund. En kommunövergripande strategisk utvecklingsgrupp har ansvar för att säkerställa att arbetet drivs framåt. Deltagare i den här gruppen är presidier och förvaltningschefer från flera kommunala nämnder samt polisen, Västra Götalandsregionen, Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund och AB Bostäder. Det operativa arbetet utförs av olika samverkansgrupper inom fem områden:

- Lokal samverkan
- Barn och unga i riskzon
- Trygg och säker vård och omsorg
- Arbetet och utbildning
- Trygga miljöer

Samverkansområdet Trygga miljöer inkluderar trygghetsmätningar och dialoger med kommuninvånarna. Det har framkommit att trafiksituationen på många områden i Borås bidrar till otrygga miljöer och därför för Tekniska nämnden en dialog med invånare och andra berörda parter i syfte att öka trafiksäkerheten och öka tryggheten i bostadsområdena.⁵⁶

Susanne Carlsson är verksamhetschef vid Fritids- och folkhälsoförvaltningen i Borås och har ett övergripande ansvar för arbetet inom ramen för Safe Communities. Hon berättar här om hur Borås arbete med Safe Communities har utvecklats.⁵⁷

Hur har ert arbete utvecklats sedan Borås gick med i Safe Communities i slutet av 1990-talet?

Tidigare jobbade vi oerhört mycket med skadeförebyggande verksamhet, typ fallskador och liknande. Det som har hänt de senaste åren är att brottsförebyggande åtgärder och trygghetsperspektivet har tillkommit och blivit allt viktigare.

Vad har varit det lokala mervärdet för kommunen och kommuninvånarna av att Borås har varit och är medlem i det här WHO-nätverket?

Det har varit att de här frågorna har funnits på vår agenda så länge. Idag kanske man inte tänker så mycket på att Borås är certifierad som en säker och trygg kommun för vi jobbar med här frågorna varje dag. Det är det som jag tycker är det stora värdet med det hela. Det är ingenting som är något konstigt för oss utan det här är naturligt och det här gör vi överallt. Vi har säkra och trygga förskolor och vi har säkra och trygga föreningar. Trafiksäkerheten var tidigt på agendan i Borås. Vi delade ut cykelhjälm till cyklister, vi hade cykelkurser för personer med utländsk bakgrund utan erfarenhet av cykling, vi har informerat om bilbarnstolar på alla barnavårdscentraler. Det här känns så naturligt idag så det här nämner vi knappt ens utan det här gör vi bara. Det som är speciellt med säker och trygg-certifieringen är att man inte bara gör det som är lagstadgat utan man tar ett steg till. Vi gör ytterligare insatser för att jobba vidare med både säkerhet och trygghet. Det är det som är mervärdet.

Har ni gjort några projekt där lokala aktörer samverkar, exempelvis föreningar och medborgare?

Väldigt mycket. När vi jobbar med exempelvis trafiksäkerhet i skolan är det inte vi som kommun som gör det utan vi tar in NTF som gör det jobbet. När det gäller livräddning för femteklassare enligt ABC-modellen tar vi hjälp av Svenska Livräddningssällskapet som ansvarar för de kurserna. Vi har utvecklat en samverkan med dem. Vi ser till att skolorna använder sig av den här möjligheten men det är aktörerna från föreningenslivet som håller i verksamheten. Vi kan inte göra det bättre än vad de kan. Vi har jobbat med pensionärsföreningar och tillsammans med dem sammanställt en äldresäkerhetsmapp. När det gäller pensionärer kan det ibland vara bättre för dem att få broschyrer etc. Man tar bättre till sig det än genom att läsa den information som finns på internet. Mappen innehåller information bland annat om säkerhet i hemmet, vikten av att använda broddar vid halka och information om att man som äldre person inte ska öppna dörren för okända. Innehållet i mappen har sammanställts av kommunen, pensionärsföreningarna, räddningstjänsten och primärvården. Det är många mervärden som skapas genom samverkan.

Är detta ett tänkande som ni har utvecklat tack vare att ni är medlemmar i WHO-nätverket? Absolut.

I början bildades flera nätverk; ett äldresäkerhetsnätverk, ett barnsäkerhetsnätverk etc. men nu behöver vi inte det för samverkan mellan de olika parterna är integrerat i ordinarie verksamhet. Vi har jobbat med det så länge att det inte längre är en stor sak längre, det finns integrerat i verksamheten.

⁵⁶ Källa: www.boras.se

⁵⁷ Intervju med Susanne Carlsson, Borås Stad.

Vad är kommunens roll i de här processerna? Är det att sätta igång processer och att stötta dem ekonomiskt?

Ja, det stämmer. Vi använder oss av folkhälsomedel för att stötta olika insatser. Det är egentligen småinsatser som vi gör i förhållande till det vi får ut. Vi får ut fantastiskt mycket av utbildningarna som görs i skolorna med liten ekonomisk insats. Det hade kostat oerhört mycket om vi hade tagit in ett företag som hade gjort det. Vi väljer istället att samarbeta med föreningslivet som vill tjäna ett gott syfte tillsammans med oss.

Hur samordnas arbetet med Säker och trygg kommun?

Vi har en struktur som vi kallar Säker och trygg kommun som vi har byggt upp nyligen. Vi ville samla det trygghetsfrämjande och skadeförebyggande arbetet under ett paraply. Nu har vi skapat en grundstruktur som vi tror kommer att bli hållbar på sikt. Den sjösattes i samband med att vi gjorde en omorganisation 2017 då vi fick fackförvaltningar rakt igenom. Tidigare fanns det en blandning mellan fackförvaltningar och stadsdelsförvaltningar. Då blev det väldigt tydligt att vi behövde göra något för att få de här frågorna att trilla ner i olika boxar och inte hamna mellan boxarna. Den nya grundstrukturen bygger på att vi har en styrning i form av att vi har alla förvaltningschefer och nämndpresidier i en samordningsorganisation längst upp i paraplyet. Vidare finns ett antal boxar med verksamhetschefer och de som jobbar aktivt med frågorna i andra boxar som har en klar koppling till huvudboxen. Den här strukturen tror jag väldigt mycket på. Den handlar om alla frågor som rör säkerhet och trygghet men även lokal delaktighet och inflytande.

Finns det någon utvecklingsfråga ni behöver få hjälp med?

Ja. Exempelvis att få ta del av nyheter inom certifiering. Man ska inte behöva åka på internationella konferenser för att få ny kunskap utan man borde kunna ha svenska konferenser. Tidigare arrangerades nationella konferenser i Sverige med viss regelbundenhet, den senaste för tre år sedan. Det är viktigt att både få ett internationellt och ett nationellt perspektiv i de här frågorna. Det är intressant att kunna ge och ta i ett sammanhang där kommunerna har gemensamma lagar. Borås Stad har aktivt drivit frågan om behovet nationell samordning för de kommuner i Sverige som tillhör Safe Communities-nätverket. Borås har föreslagit att SKL skulle kunna ta på sig detta ansvar. SKL visade intresse men hittade ingen framkomlig väg. Tyvärr är det här ett arbete som vi kommuner driva själva här i Sverige. Vi skulle verkligen behöva ha någon som hjälper oss framåt. Vi skulle behöva ha utbyten med andra länder. Det kan man i och för sig hålla i som kommun men det känns inte riktigt som att det är en enskild kommun som ska hålla i det. Det borde vara en nationell aktör som ansvarar för detta.

Smedjebackens kommun

Smedjebackens kommun är sedan 2006 är certifierad som en säker och trygg kommun och återcertifierades 2013. Håkan Söderlund är folkhälsosamordnare i Smedjebackens kommun och har ett övergripande ansvar för det arbete som bedrivs inom ramen för Safe Communities.

Vilket är mervärdet för Smedjebacken av att delta i WHO-nätverket Safe Communities?

Mervärdet är stort. Vi har fått ett Safe Community-tänk i alla led i hela kommunen. Vi har hittat på en hel del projekt för medborgarna i Smedjebacken. I det första projektet, för 6-7 år sedan, började kommunen dela ut cykelhjälm till alla föräldrar med ettåriga barn.



Bild 8.2. Säkerhetspaketet som delas ut till alla som fyller 70 år i Smedjebacken.

Källa: Smedjebackens kommun.

År 2014 tillkom ett säkerhetspaket till alla i kommunen som fyller 70 år. Vi inväntar statistik från landstinget för att se om broddarna har påverkat brottsstatistiken. Vidare får alla kommuninvånare som fyller 30 år ett paket bestående av brandfilt och en timer. Vi har alltså ett paket för de yngsta, ett för de äldre och ett för dem som är mitt i livet. Det är tack vare Safe Community som vi delar ut dessa paket. Paketerna är mycket populära, nästan alla paket hämtas ut. Smedjebackens säkerhetspaket har uppmärksammats i TV, radio och tidningar. Till 2018 har vi ett fjärde paket på gång, en blinkande reflex och en gul reflexväst, som ska ges till alla barn som börjar förskoleklassen. Tanken är att barnen ska få en egen reflexväst som de kan använda när de går till och från förskolan eller när de är ute och leker på kvällarna. Det sammanlagda årliga värdet av de tre paketen som hittills har delats ut uppgår till närmare 80 000 kronor. Flera aktörer bidrar till finansieringen av de olika paketen. Smedjebackens kommun och Norrbärke Sparbank bidrar med pengar till alla paketen. Cykelhjälmpaketet delfinansieras av Landstinget Dalarna medan säkerhetspaketet för dem som fyller 70 år får stöd av Lions.

Har det tillkommit några nya intressenter i det lokala säkerhetsarbetet tack vare Safe Communities-processen?

Processen har fört med sig det att alla inköp som görs i form av västar, stavar, broddar etc. till de olika paketen görs i lokala butiker. Handlarna är mycket tacksamma för att de på detta sätt kan öka sin omsättning. Det är win-win för alla inblandade parter.

Vad har Safe Communities inneburit för trafiksäkerheten i Smedjebackens kommun?

Mycket har handlat om ny belysning på gång- och cykelvägar och parkeringsplatser. Kommunen har börjat arbeta med Safe Crossings och Förstärkt information vid övergångsställen (Fivö) som innebär att det börjar blinka så fort man närmar sig ett övergångsställe. Safe Crossings leder till sänka hastigheter eftersom förarna ser när det börjar blinka på övergångsställena. Detta finns på ett par ställen i Smedjebacken.

Textruta 8.1. Trafiksäkerhetsåtgärder genomförda i Smedjebackens kommun under 2016-2017, helt eller delvis tack vare Safe Communities

- Ny gatubelysning på gc-väg Rastahyttan till Vanhäll, cirka 1 300 meter.
- Ny gatubelysning på gc-väg Söderbärke till Perhindersbo, cirka 700 meter.
- Järnvägstationen i Vad: parkeringsplatser för bilar och cyklar inkl. belysning.
- Belysning gc-väg Prästabadet till fotbollsplan, cirka 165 meter.
- Övergångsställe på infarten, Smedjegatan, utrustat med Safe Crossing/FIVÖ (Förstärkt information vid övergång), ett system som automatiskt uppmärksammar att någon står i begrepp att korsa trafiken och börjar blinka.
- Övergångsställe på Vasagatan vid Länsmansgatan utrustat med Safe Cross-kilen som gör att vägen smalnas av och övergångsstället uppmärksammas mera.

Källa: Göran Pålsson, gatu chef, Tekniska kontoret, Smedjebackens kommun.

Andra kommuner

Falköpings kommun har ett samarbete med SISU idrottsutbildarna i syfte att utbilda idrottsföreningar i säkerhets- och trygghetsfrågor, inklusive trafiksäkerhet.⁵⁸ Lidköpings kommun har använt medlemskapet i Safe Communities till att ge trafiksäkerheten ökad dignitet och en plattform för olika åtgärder.⁵⁹

Sammanfattning och analys

I programmet Safe Communities, som lanserades av Världshälsoorganisationen år 1989, ingår trafiksäkerhet som en aspekt bland många. Trafiksäkerhet är alltså insatt i ett större sammanhang. Safe Communities baseras på fyra grundpelare. Den första pelaren handlar om att ska medborgarna ska informeras om vad det är som orsakar människors olyckor och skador. Den andra fokuserar på att förhindra olyckor och skador genom åtgärder som präglas av helhetssyn. Den tredje pelaren handlar om att arbetet ska vara grundat på partnerskap och samverkan. Den fjärde pelaren handlar om att medborgarna ska vara aktiva deltagare i förändringsarbetet. År 2017 ingick femton kommuner i det svenska Safe Communities-nätverket och de flesta av dem finns i Västra Götaland. Nätverket står utan en nationell samordningsorganisation trots att detta efterfrågas.

Fallstudien beskriver Safe Community-arbetet i tre svenska kommuner, Tjörn, Borås och Smedjebacken. I *Tjörns kommun* har sammanlagt ett hundratal insatser tillkommit genom medlemskapet i Safe Communities. Safe Communities har inneburit att lokala aktörer har utvecklat samverkan kring en rad trafiksäkerhetsfrågor. Ett exempel är de trygghetsvandringar där kommunen, polisen, lokala vägföreningar, Tjörns Bostads AB och enskilda medborgare medverkar. Kommunen har återkommande möten med Tjörns Vägföreningars Samarbetsorganisation kring trafikplanerings-, trafiksäkerhets- och trygghetsfrågor. Tjörn är angelägen om ta tillvara den kunskap som finns i lokalsamhället. Kommunen samverkar med skolor, föräldraföreningar och NTF för att skapa trygga och säkra skolvägar.

Borås Stad har tillsatt samverkansgrupper för ökad trygghet och säkerhet inom fem områden. Samverkansområdet Trygga miljöer inkluderar trygghetsmätningar och dialoger med kommuninvånarna. Tekniska nämnden för en dialog med invånare och andra berörda parter för att göra trafiken och bostadsområdena säkrare. Borås sjösatte år 2017 en ny struktur för det trygghetsfrämjande och skadeförebyggande arbetet. I den nya strukturen samlas förvaltningschefer och nämndpresidier i en gemensam samordningsorganisation.

⁵⁸ Intervju med Johanna Jonsson, folkhälsostrateg, Falköpings kommun.

⁵⁹ Intervju med Anna Stadig Pilhagen, folkhälsoplanerare, Lidköpings kommun.

Smedjebackens kommun delar ut säkerhetspaket till tre olika målgrupper: cykelhjälm till alla föräldrar med ettåriga barn, brandlarm till alla trettioåringar samt broddar och gästavar och broddar till alla 70-åringar. Säkerhetspaketen paket skapar uppmärksamhet kring säkerhetsfrågorna. De samfinansieras av kommunen, en lokal bank, Lions och Landstinget Dalarna vilket är ett intressant exempel på lokal samverkan. Tack vare Safe Communities har kommunen infört Safe Crossings och Förstärkt information vid övergångsställen (Fivö) som innebär att det kommer ljussignaler då en oskyddad trafikant närmar sig ett övergångsställe.

9. Framgångsrik lokal aktörssamverkan – en *internationell* litteraturöversikt

Följande kapitel redovisar resultatet av en internationell litteraturöversikt som gjordes för det här projektet. Ett uppdrag gavs till VTI att genomföra en artikelsökning i internationella artikeldatabaser.⁶⁰ Artikelsökningen resulterade i en sammanställning över drygt 200 internationella artiklar och rapporter som på olika sätt anknyter till ämnet för detta projekt. Kapitlet dokumenterar framgångsrika erfarenheter av trafiksäkerhetsinriktad lokal aktörssamverkan som inkluderar kommuner, bostadsområden, skolor/lärare/elever, föräldrar och intresseorganisationer. Artikelsökningen visade att flest artiklar som handlar lokala trafiksäkerhetsinitiativ och lokal aktörssamverkan härrör från Australien. Andra länder med erfarenhet av dessa frågor är USA, Storbritannien, Tyskland och Nya Zeeland. Artikelsökningen visade vidare att det finns länder utanför OECD-området där lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten har prövats med viss framgång. Exempel är Bangladesh,⁶¹ Filippinerna,⁶² Indien,⁶³ Iran,⁶⁴ Thailand⁶⁵ och Vietnam.⁶⁶ Trafiksäkerhetsinitiativ bland lokalbefolkningen i lokalsamhället är av särskild betydelse i utvecklingsländer där en stor del av de omkomna är fotgängare. Inte sällan blir de påkörda längs vägarna på landsbygden och i de mindre samhällena. I exempelvis Bangladesh är varannan person som dödas i trafiken en fotgängare och en hög andel av dessa är barn under tio år (Lundebye, 2005).

Det vanligaste temat i den här undersökningen visade sig vara lokal aktörssamverkan där skolan är involverad. Skolans samverkar med föräldrar, kommunen och olika organisationer i närsamhället för att skapa säkra skolvägar och trafiksäkra miljöer kring skolor samt utveckla skolans trafiksäkerhetsundervisning. Flera artiklar visade hur lokala trafiksäkerhetsinitiativ länkas samman med bredare trafiksäkerhetsprogram upp till regional och nationell nivå.

Anmärkningsvärt få artiklar behandlade äldres involvering i lokala processer för att öka trafiksäkerheten⁶⁷ samt trafiksäkerhetsarbetet i glest befolkade lokalsamhällen på landsbygden.⁶⁸

Nollvisionen och lokalsamhället

Enligt den australiensiska trafiksäkerhetsforskaren A. Smithson har nollvisionen, eller synsättet att vägtrafiksystemet bör utformas och skötas på ett så säkert sätt att ingen dödas eller skadas allvarligt, skapat ett nytt behov av att undersöka hur civilsamhället, lokalsamhällen och enskilda medborgare kan bidra till att utveckla och genomföra effektiva trafiksäkerhetsstrategier. Smithson skriver följande:

⁶⁰ I samarbete med biblioteket vid Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) genomfördes en sökning i fyra internationella artikeldatabaser: TRID (artiklar om transportforskning), TRIS (artiklar om transportinformation), ITRD (artiklar om transportforskning) och PubMed (artiklar om hälsa och medicin).

⁶¹ Lundebye, 2015.

⁶² Rolloque *et al.*, 2010.

⁶³ Landge *et al.*, 2005 samt Ponnaluri and Santhi, 2009.

⁶⁴ Rezapur Shahkolai, 2009.

⁶⁵ Fukuda *et al.*, 2010a.

⁶⁶ Fukuda *et al.*, 2010b.

⁶⁷ En av de få artiklar som identifierades var Alicandri *et al.*, 2008 som handlade om äldres säkerhet och mobilitet i USA och Japan.

⁶⁸ Ett undantag är Andersons artikel (2004) om landsbygdsbefolkningens trafiksäkerhetsinitiativ i delstaten Victoria i Australien.

“The safe system approach to road safety has renewed the focus on the need for an informed and engaged community to contribute to the adoption and application of effective road safety strategies. Community road safety programmes play an important role in generating the community support, partnerships and engagement in road safety that is recognized as an integrated role in achieving a safe system.”⁶⁹

Detta synsätt har kommit att prägla den trafiksäkerhetspolitiska debatten i Australien. Delstaten Victoria i Australien har antagit en nollvision eller Towards Zero-vision som den kallas i Victoria. I en artikel om Victorias nollvision (Truong *et al.*, 2015) slår artikelförfattarna fast att för de personer som arbetar professionellt med trafiksäkerhet är Towards Zero en välkänd filosofi men konceptet är inte lika väl känt av övriga befolkningen. En av de nyckelprinciper som ligger till grund för Towards Zero är att ansvaret för trafiksäkerheten ska vara delat mellan systemutformare och trafikanter. Lokalsamhället är en viktig del i det delade ansvaret. För att få med sig människorna i lokalsamhället på resan mot noll döda och allvarligt skadade i vägtrafiken är det viktigt att de har tillgång till samma information som systemutformarna har. De behöver utbildas om vad Towards Zero innebär och förstå dess huvudprinciper. Denna insikt fick trafiksäkerhetsansvariga myndigheter i Victoria att utveckla en informations- och utbildningskampanj om Towards Zero för allmänheten i delstaten. Detta är ett informativt styrmedel av typen information om ett styrmedel (se Vedung 1998: 121 och Vedung 2002: 103 f).

Aktörer i lokalsamhället

Vilka aktörer ingår i begreppet lokalsamhälle eller det som på engelska kallas för community? Enligt den australiensiske trafiksäkerhetsforskaren P.T. Cairney (2001b) är det enkelt att sätta fingret på lokalsamhället och dess centrala aktörer då det handlar om en mindre ort. De boende i det lilla samhället har ofta lokala rötter och en stark lokal identitet. I större städer kan det vara svårare att definiera var lokalsamhället finns och vilka aktörer som ska räknas dit. För vissa människor kan den etniska identiteten vara starkare än känslorna för platsen där de bor. De upplever de starkaste banden med en gemenskap som är geografiskt utspridd.

Enligt den kanadensiska trafikskadestiftelsen Traffic Injury Research Foundation (TIRF, 2015) är det viktigt att alla åldersgrupper och socialgrupper inkluderas i det lokala trafiksäkerhetsarbetet för att så många intressen, perspektiv, erfarenheter och prioriteringar som möjligt ska kunna artikuleras. Enligt TIRF kan följande grupper betraktas som viktiga aktörer (stakeholders) i det lokala sammanhanget: trafikadministrationen på kommunal nivå, personal inom sjukvården, organisationer, kollektivtrafikföretag (huvudmän, operatörer etc.), lokala företag samt aktörer på bostadsmarknaden.

Artikelsökningen identifierade flera artiklar som visar hur ”nya” aktörer som har inkluderats i lokala partnerskap för ökad trafiksäkerhet. Exempel på sådana aktörer är gymnasieelever, studenter och brandkåren. Möjligheten att inkludera nya aktörer i det lokala trafiksäkerhetsarbetet kan beaktas både i pågående lokala samverkansprocesser och i samband med formulerandet av kommunala eller lokala trafiksäkerhetsprogram (Cairney, P. T. *et al.*, 2006).

Framgångsfaktorer för lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten

I detta avsnitt diskuteras övergripande framgångsfaktorer för lokal aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ baserat på den internationella erfarenheten.

⁶⁹ Smithson, 2009.

Baserat på sitt studium av trafiksäkerhetsarbetet i Orange County i delstaten New York, USA anser den amerikanska trafiksäkerhetsforskaren B. H. Kalus att de viktigaste framgångsfaktorerna för att initiera och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i lokalsamhället är att hitta rätt sammansättning av personer som ska ingå i den lokala arbetsgruppen, göra tydliga prioriteringar och sedan följa dem på ett konsekvent sätt) och vara inställd på att hitta lösningar som reflekterar olika utgångspunkter och perspektiv (Kalus, 2004).

Cairney (2001a) gjorde i början av 2000-talet en genomgång av lokala trafiksäkerhetsinitiativ i Australien och Nya Zeeland och identifierade nyckelfaktorer som var gemensamma för framgångsrika projekt. Sådana framgångsfaktorer inkluderade vikten av att integrera trafiksäkerhetsåtgärderna med andra frågor, att satsa på breda kommunikationsinsatser (inklusive samarbete med media) och att göra utvärderingar. I en annan artikel betonade han vikten av att säkerställa att aktiviteterna i lokalsamhället blir långsiktiga. Nyckelfaktorer för detta är att de deltagande aktörerna upplever att deras engagemang är meningsfullt och att det är möjligt att uppnå konkreta resultat i närtid (Cairney, 2001b). Klassen *et al.* (2000) gjorde en genomgång av 32 utvärderingar av projekt i lokalsamhället som genomfördes för att förebygga trafikolyckor och skador bland barn. Slutsatsen var att aktörernas aktiva deltagande i arbetsprocessen och deras känsla av projektägarskap var centrala framgångsfaktorer:

”Community stakeholders should be included in the development of community based strategies. Thus community involvement and ownership of the intervention increases the likelihood of modeling and peer pressure, leading to widespread adoption of safety behavior.”

Delstaten Western Australia i Australien har i sin trafiksäkerhetsstrategi för perioden 2008-2020 en tydlig ambition att involvera lokalsamhällena (Corben *et al.*, 2007). Aktörer på den lokala nivån ska hållas underrättade om vilka lösningar som ger bäst effekt så att de kan göra en bedömning av tillgängliga policyalternativ och delta i diskussioner på ett aktivt sätt. Strategin bygger på antagandet att lokalsamhällenas aktiva deltagande underlättar implementeringen av strategin:

”It is critical that the (...) road safety strategy for Western Australia be developed in a consultative and transparent way to maximise stakeholder and community engagement and therefore facilitate implementation.”⁷⁰

I artikeln ”Community participation in road safety: barriers and enablers” hävdar Howat *et al.*, (2001) att ökad medvetenhet om hinder och bättre kunskap om hur hindren kan övervinnas kan bidra till att aktörerna på lokal nivå kan vidta åtgärder som maximerar sannolikheten för att människor i lokalsamhället vill medverka i lokala trafiksäkerhetsinitiativ. Artikeln ger en överblick över faktorer som hindrar respektive främjar civilsamhällets deltagande i lokala aktiviteter som syftar till att öka trafiksäkerheten. Artikeln utgår från erfarenheter i delstaten Western Australia. Tio avgörande hinder identifierades och dessa hinder indelades i två grupper, *personrelaterade hinder* och *planeringsmässiga hinder*. De personrelaterade hindren inkluderar de olika anledningar till varför människor väljer att avstå från att medverka i projektverksamhet i sina lokalsamhällen: tidsbrist, ökande social isolering och misstänksamhet, brist på lokalt ledarskap och brist på lokal kompetens. Hindren relaterade till planeringsfrågor inkluderar ottydligt eller felaktigt fokus för verksamheten, otillräckliga utvärderingar, brist på resurser och brist på långsiktighet. För säkerställa lokalsamhällets inflytande i trafiksäkerhetsfrågor förespråkar författarna bildandet av en lokal trafiksäkerhetskommitté. En nyckelfaktor för framgång är att skolorna i lokalsamhället finns representerade i denna trafiksäkerhetskommitté (Howat *et al.*, 2001):

⁷⁰ Corben *et al.*, 2007.

“Local schools should be represented on the community road safety committee. The committee can provide encouragement and support to the schools to incorporate road safety into their programs. Where such programs already exist, liaison between the school and community committee can help strengthen the program and help increase the level of participation by local community members.”⁷¹

En generell slutsats i artikeln är att civilsamhällets initiativ på den lokala nivån utgör ett viktigt komplement till de trafiksäkerhetspolitiska program som finns på nationell och regional nivå.

Behovet av allianser och partnerskap

Bildandet av lokala allianser inom vilka aktörssamverkan kan utvecklas är ett viktigt inslag i Australiens nationella trafiksäkerhetsstrategi. VicRoads, som är den myndighet som har ansvaret för vägarna i delstaten Victoria i Australien, har i samarbete med myndigheter, organisationer och lokala representanter bildat ett partnerskap för utveckling och genomförande av trafiksäkerhetsprogram i lokalsamhällena i Victoria. Partnerskapets övergripande syfte är att fördjupa det lokala engagemanget för de trafiksäkerhetsfrågorna. Partnerskapet består av två huvudgrupper: (1) Victorian Community Road Safety Alliance som består av representanter för de statliga myndigheter och organ som har det formella ansvaret för trafiksäkerheten i Victoria och (2) ett nätverk bestående av samtliga 48 lokala och regionala trafiksäkerhetsgrupper som är registrerade i Victoria. I en artikel beskriver Wishart (2011) partnerskapets utveckling, genomförandestatus, utmaningar och möjligheter.

I staden Tamworth i Australien bildades en lokal trafiksäkerhetskommitté, Tamworth Road Safety Committee, bestående av nyckelaktörer i den lokala trafiksäkerhetspolitiken tillsammans med enskilda personer från lokalsamhället samt medierepresentanter. En anledning till att kommittén bildades var att det fanns en önskan att utveckla trafiksäkerhetsarbetet genom att stärka känslan av lokal förankring och identitet. Av detta skäl synliggjordes de mest kända platserna i närsamhället (Hombsch, 2003).

Finansiering av lokala initiativ

I flera länder har det skapats särskilda finansieringsmekanismer för att stödja projekt och aktörssamverkan i lokalsamhället. Transportdepartementet i Storbritannien har bildat en fond för lokala trafiksäkerhetsinitiativ som är tillgänglig för organisationer verksamma i lokalsamhällena i landet. De projekt som får bidrag från fonden anses vara ett viktigt komplement till genomförandet av regeringens övergripande trafiksäkerhetspolitik. I Skottland finns ”Community Based Initiatives to Promote Road Safety” med särskilt sårbara trafikantgrupper som primära målgrupper. I Nya Zeeland bildades år 2013 ”Community Road Safety Programme” för att främja trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället (New Zealand Transport Agency, 2016). Ett liknande initiativ finns i Australien där den regionala transportadministrationen i North-South Wales bildat finansieringsmekanismen ”Community Road Safety Grants” vars syfte är att understödja implementeringen av den regionala trafiksäkerhetsplanen fram till år 2021. Mekanismen prioriterar stöd till lokala organisationer som vill samarbeta med varandra (NSW Government, Australia, 2016). Erfarenheterna visar att även mindre ekonomiska bidrag kan bidra till goda resultat. Projektet ”California safe route to school” genomfördes i Kalifornien i början av 2000-talet av en koalition bestående av åtta mindre kommuner. Dessa kommuner beviljades mindre ekonomiska bidrag av den regionala trafikmyndigheten för att under sjutton månader utveckla samarbete och ta fram strategiska planer för att skapa säkra vägar för barn som cyklar eller går till sin skola. Utvärderingen av projektet visade att trots att summorna som utbetalades var blygsamma innebar de tydliga incitament för de lokala aktörernas arbete med att skapa säkra skolvägar (McMillan *et al.*, 2004).

⁷¹ Howat *et al.*, 2001: 268.

Samråd – rådslag

Den norska kommunen Porsgrunn har i samarbete med skolorna i kommunen utvecklat en modell för att öka elevernas inflytande och medbestämmande i skol- och trafikfrågor. Det handlar om ett årligt ett rådsmöte där kommunledningen träffar barn och ungdomar. Varje skola i kommunen utser elever från årskurserna 5 och 8 som representanter för en dialog med ansvariga kommunalråd och nämndpolitiker. Underlaget för samtalen är förslag på åtgärder som varje skola arbetat fram. Klassråden i varje skola har tillsammans fått ge förslag på vad som behöver förändras i deras närområde. Elevråden sammanställer förslagen och gallrar ut de förslag som ska överlämnas till rådsmötet. Rådsmötet fastställer vilka av åtgärder som ska prioriteras, fördelar uppgifter till berörda nämnder och bidrar med pengar för genomförandet. Centralt i den här processen är att eleverna ska kunna se konkreta resultat inom ett par månader. Exempel på åtgärder som rådsmötet initierat och genomfört är:

- Flera trafiksignaler, övergångsställen, gång- och cykelvägar vid skolor och bostadsområden.
- Upprustning av skolgårdar och lekparker.
- Ändringar i busstrafikens tidtabeller.
- Ökat kultur- och fritidsutbud för ungdomarna i kommunen.

Projektet i Porsgrunn har lett till att elevrådets uppgifter har utökats till att också omfatta skolans närområde. Vidare har ett gemensamt organ för elevråden i alla skolor i Porsgrunn inrättats. Detta gemensamma elevråd, men även elevråden på de skolorna, har tilldelats rollen som remissinstans i vissa kommunala beslut (Vägverket och Skolverket, 2010).

Utvärdering av lokala projekt

Utvärdering av lokala projekt och processer i lokalsamhället är en central framgångsfaktor. Trafiksäkerhetsforskaren P. T Cairney (2001), verksam vid det australiska vägtransportforskningsinstitutet ARRB, skriver i ett paper att utfallet av trafiksäkerhetsåtgärder i lokalsamhället kan vara svåra att utvärdera på grund av det begränsade antalet trafikolyckor som inträffar där. Processbaserade utvärderingar är däremot enklare att göra. Sådana utvärderingar kan exempelvis göras genom att mäta hastigheter eller räkna antalet cyklister som använder hjälm.

Trafiksäkerhetsmässiga fokusområden

Aktörssamverkan i lokalsamhället kan generera trafiksäkerhetsinitiativ inom ett stort antal områden. Artikelsökningen visar att vanliga områden är:

- Upptäckt/identifiering av platser med särskilda olycksrisker.
- Åtgärder för säkra skolvägar.
- Information och utbildning om trafiksäkerhetsfrågor.
- Åtgärder för ökad säker cykling.
- Åtgärder för fotgängares säkerhet.
- Åtgärder för sänkt hastighet i bostadsområden.
- Åtgärder mot rattonykterhet.
- Åtgärder inom andra trafiksäkerhetsområden.

Dessa områden redogörs för nedan.

Upptäckt/identifiering av platser med särskilda olycksrisker

Allmänheten kan delta i det lokala trafiksäkerhetsarbetet genom att bidra med erfarenheter och kunskap om olycksrisker och trafikfarliga miljöer som finns på gator och vägar i lokalsamhällets Vikten av att ta till vara på lokal kunskap i trafiksäkerhetsfrågor illustreras av ett projekt i Thailand på temat "hazardous map development" där invånare i fyra städer fick möjlighet att delta i workshops vars syfte var att identifiera trafikfarliga platser i närmiljöerna. En utvärdering visade att arbetssättet bidrog till att öka trafiksäkerhetsmedvetenheten bland lokalbefolkningen (Fukuda *et al.*, 2010a).

Åtgärder för säkra skolvägar

"Safe Routes to School (SRTS)" (Säkra vägar till skolan) är ett omfattande trafiksäkerhetsprogram för skolor och lokalsamhällen i Australien. Programmet, som initierades av organisationen RoadWise, har funnits sedan 1990 och utvecklades allra först i delstaten Victoria. Den övergripande målsättningen för SRTS är att öka trafiksäkerheten för elever i grundskolan och gymnasiet då de förflyttar sig som fotgängare, cyklist eller som passagerare i motorfordon. SRTS omfattar åtgärder inom fyra områden: utbildning, uppmuntran, fysiska åtgärder och åtgärder för ökad regelefterlevnad. År 2007 ingick 170 skolor i programmets partnerskap som förutom skolorna bestod av delstater, kommuner och föräldrar. En utvärdering av SRTS visade att programmet har lett till att elevernas resvägar till skolan har blivit säkrare, flera barn har börjat gå till skolan, bilträngseln har minskat vid skolorna och elevernas föräldrar har engagerat sig i ett arbete för ökad trafiksäkerhet i skola och lokalsamhälle.

Antalet trafikskador under skoltid minskade med närmare 20 procent tack vare programmet medan trafikskadorna utanför skoltid minskade med 12 procent (Delaney *et al.* 2003). En annan utvärdering konstaterade att de viktigaste effekterna av SRTS hade åstadkommit genom fysiska förändringar i trafikmiljön tillsammans med det faktum att föräldrar hade mobiliserats för att lösa trafiksäkerhetsproblem som påverkade deras barn. Utvärderingens rekommendation var att SRTS fortsättningsvis skulle öka sitt fokus på fysiska åtgärder, i ökad grad verka för att stärka föräldrarnas medverkan i programmet och förbättra sättet på vilket "stanna, titta, lyssna, tänk-budskapet" förmedlas i trafikundervisningen i skolorna (Cairney, 2003). För att ge ökade incitament för skolorna att arbeta med trafiksäkerheten på ett kreativt och långsiktigt sätt har STRS kompletterats med ett finansiellt incitament. Mindre ekonomiska bidrag ges till de skolor som dokumenterar sina trafiksäkerhetsåtgärder och som visar upp planer på hur de vill gå vidare i arbetet (Parker and Parsons, 2001).

Enligt de australiensiska trafiksäkerhetsforskarna Elkington och Hunter (2003) behöver trafiksäkerhetsundervisningen i skolan bygga på fyra element: praktisk träning i konkreta trafikmiljöer, föräldrars delaktighet och engagemang, särskilda anpassningar till pojkers lärandestilar och samverkan med aktörer i lokalsamhället. Forskarna betonar vikten av att bygga kompetens genom verklighetsbaserad inlärning i komplexa miljöer och förstärkas genom det stöd som föräldrar, skola och lokalsamhälle kan erbjuda.

I en artikel i tidskriften "Transportation Planning" ger trafikforskaren M. Flood (2003) exempel på billiga och enkla strategier som kan användas för att få fler skolor och föräldrar att vidta åtgärder enligt Safe Routes to School-modellen. Dessa strategier bygger på aktivt och konkret medverkan från föräldrar och skoladministratörer för att lösa problem som exempelvis kan handla om bristande anpassning av busslinjers tidtabeller till skoldagens början och slut. Artikeln betonar vikten av att föräldrar uppmuntras att lämna synpunkter förslag via föräldraföreningen Parent Teacher Association, PTA.

År 2001 etablerade delstaten Queensland i Australien en Task Force-grupp som fick uppdraget att utarbeta en ny strategi för säkrare skolskjutsar (Kursius och Moore, 2002). Det ledde fram till ett åtgärdspaket i fyra delar:

- Lagstiftningsmässiga reformer
- Fysiska åtgärder i trafikmiljön
- Utbildning och information till allmänheten
- Åtgärder för att öka lokalsamhällenas engagemang för säkrare resor till skolan

Queenslands strategi baseras således på en kombination av styrmedel. Åtgärdspaketet lämnade ett stort utrymme för test- och försöksverksamhet. När åtgärdspaketet presenterades i sin slutgiltiga form ansågs det vara Australiens mest allomfattande och integrerade sätt att arbeta med skolskjutsfrågor. Särskilt intressant var att programmet kombinerade olika styrmedel och att lokalsamhällets aktiva medverkan bedömdes vara avgörande för att nå framgång. Brisbane, huvudstaden i delstaten Queensland i Australien, antog i början av 2000-talet ett trafiksäkerhetsprogram för skolor och deras lokalsamhällen. Målgrupperna för programmet – föräldrar, lärare, studenter och lokalbefolkningen – uppmuntrades att uppfatta sig själva som problemägare och därmed se sig själva som en del av lösningen (Lee and Dodd, 2000).

RoadSense är ett professionellt utvecklingsprogram för lärare i Nya Zeeland som finansieras av NZ Land Transport Safety Authority. Lärare från olika skolor deltar i workshops för att få information och dela idéer om hur man kan genomföra aktiviteter i klassrummet och ute i samhället. Enligt RoadSense är samverkan och dialog mellan myndigheter, skolor, lärare och elever viktigt för att man behöver prata om och reflektera över sina vanor trafiken för att kunna förändra dem. Utöver programmet görs en processutvärdering avsedd att fånga upp pedagogiska problem och förbättra arbetet i skolorna (Pentecost and Murray, 2003).

Delstaten Western Australia bildade år 1999 en utredningsgrupp för trafiksäkerheten kring skolorna i regionen. Målet var att utveckla en "strategisk beslutsram" för planering och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder kring skolor. Detta ramverk framhåller betydelsen av att lokalsamhället engageras. Ett andra mål var utvecklandet av en prioriteringsmodell för att underlätta fördelningen av de resurser som fanns tillgängliga för trafiksäkerhetsprojekt. Tillämpningen av modellen innebär att möjliga trafiksäkerhetsprojekt poängsattes enligt ett antal nyckelkriterier. Till denna process inbjöds föräldrar och andra aktörer i lokalsamhället (Bordbar *et al.*, 2000).

Vikten av att föräldrarna till elever i grundskolan är delaktiga i trafiksäkerhetsarbetet betonas i flera projekt. Ett exempel är det australienska programmet "Getting to School Safely" som lanserades av National Highway Traffic Administration i slutet av 1990-talet (NHTA, 2000). Programmet byggde på antagandet att den säkra resan till skolan skapas genom en kedja av aktörer – föräldrar, lärare, kommunala tjänstemän, bussbolag, och även engagerade medborgare – som alla kan bidra på olika sätt. Delstaten Western Australia konstaterade i sitt program för trafiksäkerhetsundervisning för barn och unga (0-20 år) att föräldrar behöver delta i undervisningen för att budskapet ska nå fram (Pettit and Miller, 2003).

Information och utbildning om trafiksäkerhetsfrågor

Staden Willoughby i New South Wales, Australien har infört workshops om prioriterade trafiksäkerhetsfrågor som riktar sig till allmänheten och särskilda målgrupper (Frost, 2016). Det övergripande syftet är att förbättra trafikanternas kunskap och att öka deras förståelse för andra trafikanter. Två av dessa workshops har teman som särskilt vänder sig till bilförare: "Kör säkrare – kör längre" vänder sig till seniorer medan "Du är föraren!" är en repetitionsutbildning som är öppen för alla som har körkort. Det senare har visat sig vara populärt bland personer med utländsk bakgrund som har körkort men som anser sig behöva uppdatera sina kunskaper om trafikreglerna i Australien. Samma workshop är också populärt bland personer som handleder ungdomar som övningskör. Dessutom finns en workshop som handlar om säkerheten för äldre fotgängare som heter "Street Savvy Seniors" och som har utvecklats i samarbete med den regionala polisen. Willoughby bedriver även traditionella trafiksäkerhetskampanjer via olika mediekanaler men stadens workshops anses vara viktigare än kampanjerna eftersom det finns en efterfrågan i lokalsamhället på "ansikte-mot-ansikte dialoger" i workshopsform. En fördel med workshops har varit möjligheten för deltagarna att interagera och att ställa frågor till kommunens tjänstemän. Att kunna reda ut missuppfattningar har varit viktigt. De har visat sig att workshopdeltagarna ofta för vidare informationen till familj och vänner. En tjänsteman i Willoughby sammanfattade verksamheten på följande sätt:

"At a community level, there is huge capacity to engage with our local community to encourage improved understanding and compliance of the road rules as well as tolerance of other road users."⁷²

Organisationen Local Government Commission's Center for Livable Communities i USA inbjöd i början av 2000-talet invånarna i staden Orisi, med en befolkning till 80 procent bestående av invandrare från Filippinerna, och staden Cutler i Kalifornien att delta i möten och workshops som handlade om hur de boende kunde hjälpa myndigheterna att utforma bättre trafiklösningar i städerna och längs den statliga vägen Route 63. Deltagarna var mycket aktiva och intresserade och dialogen fungerade utmärkt. Hela projektet betraktades som mycket lyckat (Berthelsen, 2002).

Åtgärder för säker cykling

Det är möjligt att öka cyklisternas säkerhet och samtidigt öka cyklandet. Det hävdar forskarna Pucher och Dijkstra (2003) i en artikel i den ansedda vetenskapliga tidskriften *American Journal of Public Health*. De pekar på Nederländerna och Tyskland där alla skolelever vid tio års ålder får omfattande riskutbildning om hur man ska gå och cykla i trafiken på ett säkert sätt. "They are taught not just the traffic regulations but how to walk and to bicycle defensively, to anticipate dangerous situations, and to react appropriately."⁷³ Författarna anser att en bred koalition av olika intressegrupper behöver mobiliseras så att dessa aktörer tillsammans kan verka för bättre villkor för cyklister och gående. I koalitionen bör ingå folkhälsoexperter, stadsplanerare, trafikingenjörer, miljöexperter, arkitekter, företagare, ledande personer i lokalsamhällena och tjänstemän på alla nivåer. Pucher och Dijkstra anser att det krävs förändringar på gräsrotsnivå för att få genomslag på policynivå: "Unless individual Americans can be convinced that they will directly benefit from better walking and cycling conditions, politicians are unlikely to support the necessary policies."⁷⁴

⁷² Frost, 2016.

⁷³ Pucher and Dijkstra, 2003: 1514.

⁷⁴ Pucher and Dijkstra, 2003: 1514.

Åtgärder för fotgängares säkerhet

Fotgängares säkerhet kan främjas genom att öka deras delaktighet i lokala trafiksäkerhetsprojekt. I Kalifornien finns organisationen *Community Pedestrian Safety Engagement Workshops* vars affärsidé är att involvera lokalbefolkningen i aktiviteter som leder till ökad säkerhet och trygghet för fotgängarna. Organisationen arrangerar regelbundna workshops där medborgare utbildas i strategier för ökad säkerhet och trygghet i deras närområden. Organisationen skräddarsyr sina workshops i enlighet med de specifika behov och förutsättningar som finns i varje område. Detta förfarande har visat sig öka deltagarnas engagemang. Vid organisationens workshops fastställs vilka åtgärder och målgrupper som ska prioriteras. Babka *et al.*, 2011 beskriver hur organisationen har fått med sig viktiga tjänstemän i processen, hur man har etablerat samarbete med andra organisationer och hur ungdomsvolontärer har involverats i arbetet. Ett viktigt resultat av verksamheten är att personer som tidigare har varit passiva har blivit aktiva och börjat samarbeta med "fotgängarakтивisterna".

I en artikel i tidskriften *Injury Prevention* hävdar Schieber och Vegega (2002) att förflytta sig genom att gå inte bara innebär hälso- och miljövinster utan också betydande sociala och trygghetsmässiga fördelar för det område där man går:

"Health benefits of walking are only one reason, and perhaps not the most important one (...) Walking reflects other aspects of societal health, and has direct implications concerning the degree of community coherence, societal support, local crime and violence, and global environmental health. Thus, efforts should be made to promote safe walking for reasons other than just injury prevention. Advocating walking to improve the quality of life, community coherence and urban aesthetics is likely to be more appealing to a wide public audience than reasons that focus solely on prevention of injuries. Designing our cities and neighborhoods to match the needs of pedestrians, not just motorists, is a critically important long-term goal."⁷⁵

Tio mindre städer i delstaten Western Australia genomförde tillsammans ett projekt som innebar att varje stad bildade en lokal task force-grupp för fotgängarnas säkerhet. Skadestatistik om fotgängare samlades in och berättelser om enskilda fotgängares olyckor och skador publicerades i lokala media. Projektet ledde fram till att sju av de tio städerna ökade åtgärderna för trafiksäkerheten för fotgängarna (Bergman *et al.*, 2002).

I den kanadensiska huvudstaden Ottawa etablerades år 2010 ett utvärderingsprogram för fotgängarnas trafiksäkerhet, "Ottawa Pedestrian Safety Evaluation Tool". Enskilda medborgare och representanter för föreningar i olika lokalsamhällen i Ottawa har inbjudits att göra egna bedömningar av trafiksäkerhetsriskerna i olika trafikmiljöer (Tanaka, 2012).

Organisationen Safe Kids Philippines lanserade i början av 2000-talet projektet "Walk this way" som handlade om att öka medvetenheten i samhället om de trafiksäkerhetsrisker som barn utsätts för i sin vardag. Projektet vände sig till skolelever, familjer, bilister och andra förare av motorfordon samt alla dem som arbetar med att skapa säkrare och promenadvänligare trafikmiljöer. Aktiviteter på flera olika nivåer genomfördes. Organisationen arrangerade intressentmöten med representanter från statliga och icke-statliga organisationer och volontärer började undervisa grundskoleelever i trafiksäkerhetsfrågor. Kampanjer på nationell nivå genomfördes för att förstärka barnens inlärning. I nästa steg fick elever från närmare 100 offentliga grundskolor uppdraget att dela med sig av sina trafiksäkerhetskunskaper till föräldrar och syskon. På detta sätt ökade medvetenheten om trafiksäkerheten i familjerna. Vissa föräldrar började använda de nya kunskaperna på ett praktiskt sätt i trafiken genom att exempelvis se till att övergångsställen målades på gatorna och att olika skyltar sattes upp i trafikfarliga miljöer i lokalsamhället. Projektet blev mycket uppmärksammat och bidrog till bildandet av ett nationellt program för barns trafiksäkerhet (Rolloque *et al.*, 2010).

⁷⁵ Schieber och Vegega, 2002:7.

Åtgärder för sänkt hastighet i bostadsområden

Hastighetsöverträdelser är ett trafiksäkerhetsproblem som uppmärksammas i flera samverkansprojekt i lokalsamhället. I Storbritannien finns sedan år 2000 möjligheten att inrätta så kallade "Home zones" (hemmazoner) vilket innebär att invånarna i ett bostadsområde kan gå samman för att skapa en zon där åtgärder vidtas för att dämpa bilarnas hastighet i syfte att förbättra säkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. I hemmazonerna får den faktiska hastigheten uppgå till högst 30 km/tim. Rapporten "Home zones – challenging the future of our streets" (Department of Transport, 2005) beskriver hur det går till att planera och införa en hemmazon. En central framgångsfaktor är att hela lokalsamhället involveras i projektet, särskilt grupper som tenderar att vara underrepresenterade i de lokala beslutsprocesserna. I rapporten beskrivs sätt på vilka man kan hantera de meningsskiljaktigheter som kan uppkomma när en hemmazon ska anläggas. Det förekommer att konstnärer och arkitekter anlitas för att åstadkomma en estetisk upprustning av områdena. Staden Bristol City i västra England har infört sex hemmazoner där hastigheten för bilarna har reducerats genom planteringar och fler parkeringsplatser. Dessutom har säkerheten vid busshållplatserna förbättrats (Graham, 2005). En studie om nio hemmazoner i England och Wales visade hur viktigt det är att de boende inser behovet av en hemmazon och de accepterar den. Deras acceptans beror på i vilken grad de är delaktiga i processen, hela vägen från idéstadiet till genomförandet (Department for Transport, 2002). Flera projekt illustrerar att hemmazoner kan bidra till att förbättra livskvaliteten för dem som bor där: I Northmoor Estate i Manchester innebär hemmazonen att området blev säkrare och mera levande, dessutom ökade huspriserna. Victory Home Zone och Morice Town Home Zone i Plymouth utvecklades på ett oväntat positivt sätt, både socialt och ekonomiskt, efter att hemmazonerna hade etablerats (Alad, 2003). Den viktigaste effekten var inte trafiksäkerhetsmässig utan framväxten av starkare och mer integrerade lokalsamhällen.

Stirling i delstaten Western Australia ser lokalsamhällets aktiva deltagande som en viktig och integrerad del av den stadens övergripande trafiksäkerhetsstrategi. Stirling var den första staden i Western Australia som tillsatte en rådgivande kommitté för trafiksäkerhetsfrågor. Kommitténs första projekt, "Drop Five and Save Lives", handlade om behovet av att sänka motorfordonens medelhastigheten i staden (Kelly, 2005).

I flera lokalsamhällen i USA har myndigheterna gett sitt godkännande till att hastighetsmätningar utförs av medborgarna själv. På engelska kallas detta för "Neighbourhood Speed Watch Program" eller "Citizen Speed Watch". Som en del av Citizen Speed Watch utbildades delar av lokalbefolkningen i Massachusetts, USA i att använda hastighetsmonitorer och laserhastighetspistoler. De fick sedan låna denna utrustning för att göra hastighetsmätningar (Blume *et al.*, 2016).

Åtgärder mot rattonykterhet

Det finns exempel på flera projekt som syftat till att engagera loksamhället i en minskad alkoholkonsumtion för att minska rattonykterheten. I ett landsbygdsområde i Nya Zeeland skapades kommittéer i lokalsamhällena för att mobilisera invånarna att inte dricka alkohol i samband med bilkörning (Stewart and Conway, 2000). I sju lokalsamhällen i mellersta USA skapades under 1990-talet partnerskap mellan olika aktörer – kommunala tjänstemän, affärer med försäljning av alkohol, skolor och olika föreningar – i syfte att få ungdomar och unga vuxna att minska sin alkoholkonsumtion. Efter tre år hade antalet alkoholrelaterade trafikolyckor och våldsbrott minskat påtagligt (Wagenaar *et al.*, 2000). "Good sports program" är ett samverkansprojekt för idrotten i Australien vars syfte är att minska alkoholkonsumtionen och rattonykterheten bland personer som är aktiva i idrottsföreningar (Rowland *et al.*, 2012)

Åtgärder inom andra trafiksäkerhetsområden

Gymnasier och körskolor i vissa tyska städer samverkar för att öka trafiksäkerhetskunskaperna hos unga bilister (Nolting-Brandes, 2002). Delstaten Nordrhein-Westfalen i Tyskland har bildat ett trafiksäkerhetsnätverk och en gemensam trafiksäkerhetsportal för städerna i delstaten (Naefe and Unger-Azadi, 2009).⁷⁶ Portalen gjordes senare om till en mobilitetsportal.

Delstaten Victoria i Australien har en trafiksäkerhetsutbildning för tonåriga bilister som heter "Fit to drive", förkortat F2D (Monter och Spencer, 2016). Programmet innebär att alla 16-åringar erbjuds en halvdags riskutbildning i workshopform och är tillgängligt i alla gymnasieskolor i Victoria. Fram till år 2013 hade F2D utvecklat samarbete med 58 kommuner, 220 skolor och 26 000 elever. Dessutom hade mer än 500 personer utbildats för att kunna arbeta som trafiksäkerhetsinstruktörer. F2D utgör en integrerad del av delstaten Victorias trafiksäkerhetsstrategi. Samverkande partners i projektet är Transportolyckskommissionen (TAC), regionala polisen (Victoria Police), vägansvariga myndigheten (VicRoads), regionala utbildningsförvaltningen (DET) samt brandkåren i Victoria.

Ett partnerskap skapades mellan studenter vid East Tennessee State University i USA och representanter för diverse lokalsamhällen i närheten av universitetet i syfte att minska dödsolyckorna på en motorväg i Appalacherna. De deltagande studenterna representerade tre discipliner: folkhälsa, omvårdnad och medicin. De arbetade tillsammans med medlemmar i lokalsamhällena för att identifiera trafiksäkerhetsproblem och utforma strategier för lösa problemen. Projektet visade att studenter kan spela en viktig roll för att mobilisera lokalsamhällen för att tillsammans hitta lösningar på viktiga trafiksäkerhetsproblem. Projektet resulterade i en mätbar minskning av antalet bilrelaterade dödsfall (Goodrow *et al.*, 2004).

Sammanfattning och analys

Litteraturöversikten i detta kapitel behandlade internationella erfarenheter av aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. Det finns exempel på länder både inom och utanför OECD-området där lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten, med viss framgång, har prövats. Allmänheten har deltagit i det lokala trafiksäkerhetsarbetet genom att bidra med erfarenheter och kunskap om olycksrisker och trafikfarliga miljöer som finns på gator och vägar i lokalsamhället. Utvärderingar av trafiksäkerhetsprojekt i olika lokalsamhällen visar att aktörernas aktiva deltagande i arbetsprocessen och deras känsla av projektägarskap är centrala framgångsfaktorer. Det är viktigt att de deltagande aktörerna upplever att deras engagemang är meningsfullt och att det är möjligt att uppnå konkreta resultat i närtid. För att förstärka deras engagemang kan de behöva utbildas om vad nollvisionen och dess huvudprinciper innebär. Delstaten Victoria i Australien är en pionjär inom detta område.

Trafiksäkerhetsarbetet i skolan har hög prioritet i flera länder. Återkommande frågor är säkra skolvägar, utformningen av trafikmiljöer kring skolor, skolans trafiksäkerhetsundervisning och skolans samverkan med föräldrar, kommunen och olika aktörer i närsamhället. Skolans samverkan med föräldrar är en central framgångsfaktor i lokala samverkansprocesser för ökad trafiksäkerhet. Flera av artiklarna visade att lokala trafiksäkerhetsinitiativ i skolan kan länkas samman med bredare trafiksäkerhetsprogram ända upp till nationell nivå.

Den norska kommunen Porsgrunn har etablerat ett samarbete med skolorna i kommunen i syfte att öka elevernas inflytande och medbestämmande i deras närmiljöer. Samarbetet innebär att det varje år arrangeras ett rådsmöte där kommunledningen tar del av förslag från eleverna. Varje skola i kommunen utser elever från årskurs 5 och 8 som representanter för en dialog med ansvariga kommunalråd och nämndpolitiker. Klassråden i varje skola har tillsammans fått ge förslag på vad som behöver förändras i deras närområde. Elevråden sammanställer förslagen och gallrar ut de förslag

⁷⁶ www.verkehrssicher.nrw.de

som ska överlämnas till rådsrådet. Rådsrådet fastställer vilka av dessa åtgärder som ska prioriteras, fördelar uppgifter till berörda nämnder och bidrar med pengar för genomförandet. Målet är att konkreta resultat ska uppnås inom ett par månader. Exempel på åtgärder som rådsrådet initierat och genomfört är trafiksignaler och gång- och cykelvägar vid skolor och bostadsområden samt ändringar i busstrafikens tidtabeller. Ett gemensamt organ för eleveråden i alla skolor i Porsgrunn har inrättats. Detta gemensamma eleveråd, liksom eleveråden vid enskilda skolor, har blivit remissinstanser i vissa kommunala beslut.

Fotgängarnas säkerhet är den största trafiksäkerhetsutmaningen i de flesta städer och tätorter. Fotgängares säkerhet kan förbättras genom skraddarsydda workshops, lokala task force-grupper och riskbedömningar som görs av fotgängarna själva i sina närområden. Staden Willoughby i New South Wales, Australien har genomfört workshops om prioriterade trafiksäkerhetsfrågor som riktar sig till allmänheten och särskilda målgrupper. Stadens "ansikte-mot-ansikte dialoger" i workshopsform är uppskattade. Deltagarna ges möjlighet att ställa frågor till kommunens tjänstemän.

"Community Pedestrian Safety Engagement Workshops" i Kalifornien involverar lokalbefolkningen i verksamheter som leder till ökad säkerhet och trygghet för fotgängare. Organisationen arrangerar möten där medborgare utbildas i strategier för ökad säkerhet och trygghet i fotgängarnas närområden. Organisationen skraddarsyr workshops i enlighet med lokala behov och prioriteringar. Detta förfarande ökar deltagarnas engagemang. Tio mindre städer i delstaten Western Australia genomförde tillsammans ett projekt där varje stad bildade lokala task force-grupper för fotgängarnas säkerhet. Skadestatistik om fotgängarna samlades in och berättelser om enskilda fotgängares olyckor och skador publicerades i lokala media. Projektet innebar att sju av de tio städerna ökade åtgärderna för trafiksäkerheten för fotgängarna. I den kanadensiska huvudstaden Ottawa har ett utvärderingsprogram skapats för fotgängarnas trafiksäkerhet, "Ottawa Pedestrian Safety Evaluation Tool". Invånare och föreningar i olika lokalsamhällen inbjuds att göra egna bedömningar av trafiksäkerhetsriskerna i olika trafikmiljöer.

I ett stort antal städer i Storbritannien finns Home zones, eller "Hemmazoner", som är bostadsområden där fysiska åtgärder har vidtagits för att begränsa framkomligheten för motorfordon i syfte att reducera hastigheten. Hemmazonerna har lett till ökad trivsel och social samanhållning. Hemmazonerna har tillkommit genom samverkan mellan de boende och kommunala instanser.

Unga bilisters trafiksäkerhet kan öka genom riskutbildningar i workshopform. Inom detta område finns stora möjligheter till samverkan mellan gymnasier, trafikskolor, kommuner och myndigheter.

I Australien, Nya Zeeland och Storbritannien finns finansiella mekanismer för att stödja lokala trafiksäkerhetsinitiativ. Delstaten North-South Wales i Australien har bildat "Community Road Safety Grants" som prioriterar stöd till lokala organisationer som samarbetar med varandra.

Slutligen, litteraturöversikten identifierade flera exempel på lokal aktörssamverkan där etniska minoritetsgrupper och människor i ett socioekonomiskt utanförskap inkluderades.

10. Framgångsrik lokal aktörssamverkan – en *nationell* litteraturöversikt

Det här kapitlet redovisar en litteraturöversikt om svenska erfarenheter av lokal aktörssamverkan för ökad trafiksäkerhet. Kapitlet fokuserar på goda exempel med praktisk inriktning och behandlar bland annat projektsamverkan mellan skola, elever och föräldrar, projektsamverkan mellan äldreorganisationer samt medborgarlöften mellan polis, kommun och lokalsamhälle.

Samverkan mellan kommuner

KUSTOM var ett flerårigt samverkansprojekt för trafiksäkerhet och miljö mellan Vägverket (senare Trafikverket) och som mest 48 kommuner i västra Sverige under perioden 2003-2011 (Trafikverket 2012d). De första åren i projektet inriktades på att nå allmänheten i kommunerna för att öka deras kunskap och medvetenhet. Nya dialogfora och mötesplatser för allmänheten etablerades. Efterhand ändrade KUSTOM inriktning mot att påverka kommunernas prioriteringar och planeringsprocesser. Arbetet levererade goda resultat inom flera områden:

- Sänkt hastighet och en minskning av koldioxidutsläppen åstadkoms genom att en stor del av kommunerna ställde ökade krav på egna och upphandlade transporter.
- Åtgärder för ökad cykling, samåkning och distansmöten. Åtgärder mot trafikbuller.
- Ökat samarbete i frågor om trafiksäkerhet och miljö mellan de medverkande kommunerna men också med näraliggande kommuner. Flera kommuner inrättade nya tjänster för arbete med hållbara resor och transporter.
- I flera kommuner inventerades barnens skolvägar. Vissa inventeringar utfördes av barnen själva. Fysiska åtgärder vidtogs för att göra skolvägarna säkrare så att fler barn ges möjlighet att ta sig till skolan genom att gå eller cykla. Försök med vandrande skolbuss gjordes i flera kommuner. Vidare arrangerades utbildningar i trafiksäkerhet för elever, skolpersonal, föräldrar och förare av skolbussar.

I kommunerna Tanum, Strömstad och Sotenäs arbetade den gemensamma KUSTOM-samordnaren särskilt med barnens skolvägar. Skolvägsgrupper bildades som bestod av skolskjutssamordnaren tillsammans med representanter för räddningstjänsten, polisen, näringslivet, barn- och utbildningsnämnden och ibland också Vägverket. Skolskjutssamordnaren förmedlade önskemål som inkommit från elever, skolpersonal och föräldrar och som ibland resulterade i konkreta åtgärder. Ett exempel är att man beslutade att lägga plogbilarnas rutter innan skolbussarna startar på morgonen vilket ledde till säkrare resor till skolan. Andra åtgärder inkluderade flytt av hållplatser, byggande av väder- och vindskydd vid vissa hållplatser och säkring av hållplatser genom införande av gemensamma rutiner vid av- och påstigning.

Även i kommunerna Essunga, Alingsås, Vänersborg och Grästorp skapades skolvägsgrupper med representanter från olika organisationer. I en av dessa kommuner besökte tjänstemännen en skola där barnen hade talat om att de upplevde trafiken som otrygg. Tjänstemännen upptäckte att det fanns föräldrar som körde bil på gång- och cykelvägarna i närheten av skolan. En fålla sattes upp för att förhindra detta beteende. På en annan skola sattes blinkande ljus upp vid kritiska punkter som detekterade när barnen korsade vissa vägar. I Alingsås kommun tillsattes trafikombud vid alla skolor.

Mölnåls stad arbetade aktivt med att fler elever ska ta sig till skolan på egen hand. Cykelservice erbjöds för 400 elever, brukarråd tillsattes och föräldrar informerades vid föräldramöten.

Lidköpings kommun arbetade med bedömning av risk och otrygghet vid busshållplatser på

landsbygden. En skolvägsinventering gjordes genom att mellanstadieelever från sex skolor besvarade en enkät om hur de upplevde sin väg till och från skolan. Skolor i Eda kommun genomförde trafikdagar. I Årjängs kommun utarbetades en handlingsplan för Silbodaskolan utifrån Arbetsmiljöverkets krav på trafiksäkerhet. Handlingsplanen togs fram av en arbetsgrupp bestående av skolans rektor, ett skyddsombud, representanter för en församling samt kommunala trafikplanerare. I projektet "Den hållbara skolresan" i Mariestads och Skövde kommuner deltog drygt 700 elever i årskurs 4-6 i en kartläggning av skolvägarna. "Indirekta målgrupper" för projektet var skolpersonal, föräldrar och boende i skolornas närhet. Elevernas undersökningar visade bland annat att det fanns problem med höga häckar som skymde sikten för både elever och bilister i närheten av skolorna. En uppmaning om att klippa häckarna riktades till berörda fastighetsägare och resulterade i att de flesta klippte ned sina häckar. Resultatet av undersökningen överlämnades till ansvariga handläggare i de båda kommunerna. De informationsmöten som anordnades samlade skolchefer, rektorer och politiker från flera kommunala nämnder (barn, utbildning, teknik) i Mariestad och Skövde (Trafikverket 2012d).

Kommunerna Bengtsfors, Mellerud, Färgelanda, Åmål och Dals Ed arrangerade tillsammans en kurs om det kommunala ansvaret för skolskjutsar. Målgruppen var tjänstemän och förtroendevalda i de berörda kommunerna. Strömstads kommun arrangerade en riskutbildning för föräldrar och elever för att skapa ökad säkerhet vid hållplatserna för skolskjutsarna. Närmare tusen föräldrar i Dalsland fick information om säkra skolvägar av lärare och rektorer.

I Alingsås kommun genomförde trafikansvariga tjänstemän och Räddningstjänsten gemensamma bussutrymningsövningar för samtliga skolelever till och med årskurs 6. I Kungälv kommun fick alla elever i årskurs 2 träffa skolskjutschaufförer och tala om vad det innebär att åka buss. Det hela möjliggjordes genom ett samarbete mellan Räddningstjänsten och enskilda bussbolag.

I samarbete med Polisen och Räddningstjänsten arrangerade kommunerna Tidaholm, Tibro, Falköping och Hjo trafiksäkerhetsdagar för alla elever i årskurs 8. De genomförde även mörkerövningar i skolorna.

Informell samverkan mellan kommuner

I Skåne finns exempel på hur en större kommun (Lund) har samverkat med mindre och resurssvaga kommuner i närområdet (Eslöv, Burlöv m.fl.) för att genomföra gemensamma kampanjer och informationsinsatser i syfte att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter (Andersson och Vedung 2014).

Samverkan mellan skola, elever, föräldrar och närsamhälle

Vägverkets rapport "Samverkan kring trafikmiljöfrågor i närområdet" (Vägverket 2000) handlade om skolornas trafiksituation ur ett barnperspektiv. Rapporten visade på konkreta exempel från skolor där lärare och elever samarbetar med närsamhället för att förbättra trafiksäkerheten. Vid Kungsladugårdsskolan i Göteborg utarbetade elever och personal förslag på trafikförbättringar som presenterades för kommunen. Det handlade bland annat om en avstängning av en del av en gata och förflyttning av en parkeringsplats. Förslagen backades upp av olika aktörer i det omgivande lokalsamhället såsom kommunpolitiker, kommunala trafikingenjörer och hem- och skolaföreningen. Barnen engagerades på olika sätt i den demokratiska beslutsprocessen i kommunen. Enligt rapporten är skolans samverkan med olika intressenter i närområdet viktigt för att skapa en tryggare och säkrare trafikmiljö:

"För att skolans arbete smed trafik och miljö ska ge resultat krävs en nära samverkan med det omgivande samhället, främst föräldrarna men också med föreningar, närpolis, planerare, politiker m.fl. Närsamhället är en gemensam angelägenhet för barn, föräldrar, skola, boendegrupper och föreningar."⁷⁷

Enligt rapporten är det viktigt att olika delar av den kommunala förvaltningen engageras i det lokala samverkansprojekt för trafiksäkerheten. Trafikförvaltningarna har ett ansvar för skolskjutsar och skolvägar medan förvaltningarna för kultur och fritid har kontakter med föreningar och lokala grupper som arbetar med verksamheter för barn i lokalsamhället.

Inom ramen för projektet "Forska och lära i närsamhället" gav Vägverket under 1990-talet stöd till enskilda skolor för deras utvecklingsarbete inom trafikområdet. Stöd gavs till dialoger mellan barn, vuxna, pedagoger, planerare och politiker, fortbildningsinsatser genom kurser och konferenser och bildandet av lokala nätverk. En slutsats var att det krävs ett nära samarbete med elevernas föräldrar för att skolans arbete med trafik- och miljöfrågor ska ge önskvärt resultat:

"Föräldrarna är en viktig men förhållandevis outnyttjad resurs i skolans värld. Föräldrar har olika erfarenheter som kan bidra till skolutvecklingen. De kan bidra till att utveckla den pedagogiska miljön för eleverna. Om föräldrarna ska kunna göra detta är det viktigt att de har inflytande just därför att de är föräldrar."⁷⁸

Skolans arbete med trafik- och miljöfrågor främjas om det finns möjligheter att samverka med de aktörer som finns i det omgivande närsamhället såsom föreningar, närpolis, boendegrupper, kommunala planerare och kommunpolitiker:

"Barn och föräldrar känner bäst till skolvägarna och de lekområden som barnen använder på sin fritid. Experterna i kommunen är väl insatta i bebyggelse- och trafikplaneringen. Närpolisen kan stödja skolbarnen när de studerar olika miljö- och trafikförseelser i det omgivande samhället. Trafik- och miljöintressenter har en mängd erfarenheter och kunskaper om trafik- och miljöfrågor som är viktiga att ta vara på i lärarnas och barnens planeringsarbete. De kan ge både expertstöd och påtryckarhjälp för att få till stånd förändringar i närmiljön. Eftersom närsamhället berör alla som lever och bor där och barnens säkerhet är ett angeläget område finns stora möjligheter att få människor i det omgivande samhället engagerade och att vilja delta. Med flera engagerade vuxna ökar skolans möjlighet till studier av den fysiska miljön, studiebesök samt övriga kontakter med närsamhället."⁷⁹

⁷⁷ Vägverket, 2000.

⁷⁸ Vägverket och Skolverket, 2000.

⁷⁹ Vägverket och Skolverket, 2000.

Inom projektet "Forska och lära i närsamhället" undersökte elever på olika skolor i Sverige hur dagens skolvägar ser ut i jämförelse med äldre tiders skolvägar. Vissa skolor jämförde barnens, föräldrarnas och mor- och farföräldrarnas skolvägar vilket visade sig vara ett fruktbart sätt att inleda en dialog kring trafikfrågor. Eleverna skrev om sina egna skolvägar och bad sedan sina föräldrar och/eller mor- och farföräldrarna att berätta eller skriva om sina vägar till skolan.

Textruta 10.1 Elever och lärare föreslog trafiksäkerhetsåtgärder i Skutskär

Riksväg 76 är en bred väg som går genom de centrala delarna av Skutskär söder om Gävle. På grund av de höga hastigheterna ansågs den länge vara trafikfarlig för eleverna i de näraliggande skolorna. I slutet av 1990-talet bestämde sig lärare och elever för att tillsammans kartlägga trafiksituationen vid vägen. De äldre barnen räknade antalet bilar, fastställde olika fordonstyper och uppskattade fordonens hastighet. De yngre barnen beskrev sina trafikupplevelser i ord och bild och intervjuade sina föräldrar om vad de tyckte om riksväg 76. Resultat av arbetet dokumenterades i en tidning och en utställning. Flera förslag på trafiksäkerhetsförbättringar presenterades, bland avgränsande gång- och cykelbanor och minskad bredd på vägen och tunnlar där barnen korsar vägen. Förslagen redovisades vid ett möte på Folkets Hus i Skutskär, inför närmare 400 besökare, och bidrog till att kommunen förbättrade trafiksäkerheten på vägen.

Källa: Vägverket och Skolverket, 2000.

Barnkonventionen som utgångspunkt för lokala trafiksäkerhetsåtgärder

En möjlig utgångspunkt för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället är barnkonventionen. Det är en traktat som antogs av FN:s Generalförsamling år 1989. Närmare 200 länder, däribland Sverige, har ratificerat konventionen. Barnkonventionen innehåller 54 artiklar, varav 41 är så kallade sakartiklar vilka slår fast vilka rättigheter varje barn ska ha. Artikel 2, 3, 6 och 12 är konventionens grundprinciper som ger vägledning för hur helheten ska tolkas:

- Artikel 2 slår fast att alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- Artikel 3 anger att det är barnets bästa som ska komma i främsta rummet vid alla åtgärder som rör barnet.
- Artikel 6 säger att varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas. Artikeln handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- Artikel 12 handlar om barnets rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör barnet. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

Artikel 24 i barnkonventionen handlar om hälsa. En av de frågor som ingår i denna artikel handlar om att alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn, har rätt till information om och tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall. Dessutom ska de få stöd vid användning av dessa kunskaper (Utrikesdepartementet, 2006). Artikel 24 ger alltså stöd för att skolor ska informera och undervisa barn och deras föräldrar om hur trafikolyckor kan undvikas.

Kommunen har det övergripande ansvaret för barns säkerhet i de lokala trafikmiljöerna. Det handlar om utformning av trafikmiljöer vid bostadsområden, skolor, förskolor, fritidshem, idrottsanläggningar, bibliotek och andra platser. Det handlar också om att säkerställa att skolvägar och skolskjutsar är trafiksäkra. Kommunen har också, bland annat genom kultur- och fritidsförvaltningarna, kontakter med föreningar som arbetar med aktiviteter för barn. Dessa föreningar kan bistå kommunen med viktig information om lokala trafiksäkerhetsproblem. Det är dock förhållandevis sällan som personer anställda inom barnomsorg, skola eller fritid och kultur lyfter fram trafiksäkerhetsproblem till kommunen eller för fram krav på lösningar. Det är snarare så att deras främsta uppgift istället blir att ge synpunkter på de förslag som kommunen lägger fram. Detta är emellertid otillräckligt. I skriften "Trafik, miljö och samhällsplanering" konstaterades att "om barnens intressen ska kunna tillvaratas i planeringen krävs att ett lokalt kunskapsunderlag utvecklas så att man bättre kan bedöma var olika åtgärder ska sättas in."⁸⁰ Denna kunskap kan komma från personal inom barnomsorg och skola eller från föräldrar. Barn kan själva ge värdefull information om trafikmiljön genom att lyfta fram där miljöer i trafiken där de känner sig otrygga. Barn har ett behov att kunna påverka och det är viktigt för dem att få vara delaktiga, lämna synpunkter och ha medinflytande i enlighet med Artikel 12 i barnkonventionen (Vägverket och Skolverket, 2010).

Ett verktyg för att öka barns och ungas inflytande och delaktighet i trafik- och planeringsfrågor är "Barnkartor i GIS" som har anpassats för skolelever från och med årskurs 5.⁸¹ Med detta verktyg arbetar eleverna individuellt med hjälp av en dator; de får svara på frågor och göra olika markeringar på digitala kartor. Arbetet med barnkartor har visat sig underlätta för trafikplanerare att ta hänsyn till olika aspekter som är särskilt viktiga för barn. År 2006 arbetade fyra klasser vid en grundskola i Örbyhus skola i Tierps kommun med barnkartor i GIS. Bakgrunden var att skolan hade fått ett uppdrag av Vägverket att samla in synpunkter från barn inför en planerad ombyggnad av de länsvägar som passerar genom Örbyhus (Berglund *et al.*, 2009).

⁸⁰ Vägverket och Skolverket, 2000.

⁸¹ GIS=Geografiskt informationssystem.

Vid det dåvarande Vägverket fanns så kallade barnsamordnare vid Vägverkets sju regioner. Dessa tjänster kom att ersättas av kundsamordnare vid Vägverket (Björklid, 2007). Vägverket arbetade med barnkonsekvensanalyser under flera år. Metoden användes för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn.⁸²

Samråd med barn

Vägverkets publikation "Att gripa för att begripa – en metod för att samråda med barn" (2005) togs fram som en handledning för lärare med syftet att involvera barn och ungdomar i grundskolor och gymnasier i samråd kring trafiklösningar. En central utgångspunkt för handledningen var att barn synpunkter ska väga lika tungt som andra brukargrupper. Handledningen innehåller olika metoder för tre åldersgrupper: årskurs 1-3, årskurs 4-6 samt årskurs 7 till och med gymnasiet. I den föreslagna samrådsprocessen ingick tre träffar och ett avslutande redovisningstillfälle. En checklista togs fram för att underlätta planeringen av samråden. Handledningen gav bland annat följande rekommendationer:

- Formulera tydligt avgränsade problemställningar
- Möjliggör olika uttrycksätt
- Utgå från barnens och ungdomarnas intressen
- Integrera samrådet i den vanliga undervisningen och
- Behåll samma grupp genom hela processen.

Den här samrådsmetoden tillämpades framgångsrikt i samband med planeringen av Hornsgatans nya utformning i Stockholm.

Samverkan med äldre personer och deras intresseorganisationer

Inom NTF fanns fram till början av 2000-talet ett centralt äldreråd som samlade representanter från de sex ledande pensionärsorganisationerna i Sverige: PRO, SPF, RPG, SPRF, SKTF och SKPF. Inom NTF fanns dessutom 21 länsvisa äldreråd samt cirka 3 000 lokala trafiksäkerhetsombud utsedda av pensionärsorganisationernas lokalavdelningar. Dessa lokala trafikombud samverkade med NTF. Äldreråden i länen, oftast 12–14 personer, bestod av distriktsombud som utsågs av respektive pensionärsorganisation. Distriktsombuden och de lokala trafiksäkerhetsombuden var ofta en och samma person (Anund *et al.*, 2003 och Norbeck, 2001).

"Äldre oskyddade trafikanter" var ett nationellt projekt som genomfördes av NTF:s distriktsombud och lokala trafiksäkerhetsombud från de sex ledande pensionärsorganisationerna i Sverige mellan 2001 och 2004. Projektet backades upp av 23 NTF-förbund i länen och NTF:s centrala äldreråd. Projektet primära mål var att genomföra lokala kartläggningar av äldres trafikmiljöer. Så kallade kartläggningsgrupper genomförde trafikmiljöinventeringar vid 900 tillfällen. Sammanlagt medverkade drygt 3 000 personer i arbetet. Kartläggningarna ledde fram till att drygt 4 600 trafiksäkerhetsbrister kunde identifieras och rapporteras till ansvariga väghållare. Inför kartläggningen genomförde pensionärsorganisationerna mer än hundra informationsträffar som samlade drygt 4 000 deltagare (Anund *et al.*, 2003).

Som framgår av tabell 10.1 nedan gällde de flesta anmärkningarna skymd sikt följt av för hög hastighet. Andra vanliga brister som identifierades var bristande snöröjning, för höga trottoarkanter, "håligheter och ojämnheter" samt otrygghet och olika fel i korsningar. Hälften av de påtalade

⁸² Källa: www.trafikverket.se

bristerna åtgärdades av väghållarna två år efter projektets start. En utvärdering av projektet slog fast att "(m)ajoriteten av de väghållare som mottagit skrivelser ansåg att dessa varit till nytta för dem och att skrivelserna bidragit till ökad säkerhet för de äldre trafikanterna."⁸³

NTF:s avsikt var att knyta fler målgrupper och samverkanspartners till projektet. Samarbete med handikapporganisationer bedömdes vara viktigt eftersom NTF ville få ökad kunskap om äldre funktionshindrades problem i trafiken.

Tabell 10.1 Trafiksäkerhetsbrister identifierade i granskningen av äldres trafikmiljöer

Källa: Anund et al., 2003.

Identifierade brister (i prioriteringsordning)
1. Skymd sikt på grund av häckar etc.
2. För hög hastighet.
3. Håligheter/ojämnheter.
4. Bristande snöröjning och sandning.
5. För höga trottoarkanter.
6. Otrygghet/fel vid gång- och cykelbanor.
7. Otrygghet/fel vid obevakade övergångsställen.
8. För korta intervaller på grön gubbe – svårt att hinna över.
9. Trafiken på landvägen.
10. Otrygghet/fel vid den plats där cykelbanan mynnar ut i körbanan.
11. Otrygghet/fel vid busshållplatsen. Okynnesåkning i bostadsområdet.
12. Skymd sikt i kurva.
13. Otrygghet/fel vid parkering vid affären. Otrygghet/fel vid parkerade bilar.
14. Otrygghet/fel vid vägen till busshållplatsen. Otrygghet på grund av felparkerade bilar.
15. Otrygghet/fel vid övervakade övergångsställen.
16. Fel i vägrenen.
17. Otrygghet/fel kring servicehuset.
18. Otrygghet/fel på backkrönet.
19. Otrygghet/fel vid cykelnedfarten till vägtunnel.
20. Otrygghet/fel vid cykeluppfarten från vägtunnel. Otrygghet/fel på vägen till affären.
21. Otrygghet/fel vid enkelriktad gata. Otrygghet/fel på vägen till centrum. Otrygghet/fel vid pågående vägarbete.
22. Otrygghet/fel i vägtunnel.
23. Otrygghet/fel vid cykelparkering.
24. Otrygghet/fel vid järnvägs korsning.

⁸³ Anund et al., 2003.

Äldres säkerhet i Kristianstad: Projektet "Kom så går vi"

Projektet "Kom så går vi" handlade om äldres tillgänglighet, säkerhet och trygghet i lokala trafikmiljöer i Kristianstad och genomfördes i samverkan mellan Vägverket Region Skåne, Kristianstads kommun och Lunds Tekniska Högskola (Ståhl och Iwarsson, 2007). Även Skånetrafiken, fastighetsägare, föreningar och organisationer medverkade i detta projekt. Den centrala målgruppen för projektet var äldre personer i ett bostadsområde i Kristianstad. Projektet hade två övergripande syften: (1) att engagera äldre personer i kartläggningen av problem och brister i lokala trafikmiljöer och (2) att utforma ett åtgärdsprogram. Projektet utgick från antagandet att "för att skapa en säker och trygg utemiljö för äldre krävs den samlade bild som de äldres egna tankar, synpunkter och erfarenheter ger."⁸⁴

Första delen av projektet utgjordes av en postenkät till 550 äldre personer som bodde i det utvalda bostadsområdet. Syftet var att få en övergripande bild av bristerna i området. I detta tidiga skede framstod snöröjningen och cyklisternas samspel med äldre oskyddade trafikanter som de viktigaste problemområdena. Vid nästa fas i projektet, "deltagande observation", gjorde tio äldre personer observationer i samband med promenader i bostadsområdet. Slutligen arrangerades en forskningscirkel för de boende tillsammans med representanter för Vägverket, politiska partier, kommunala förvaltningar, Skånetrafiken, föreningar och fastighetsägare. Syftet var att dels analysera resultaten från enkätundersökningen och observationerna, dels att utarbeta ett åtgärdsprogram. Åtgärdsförslagen indelades i trafiktekniska åtgärder och underhållsåtgärder. Insatser prioriterades inom tre områden: ökad framkomlighet för rollatoranvändare, bättre och fler övergångsställen samt en "reglering" av cykeltrafiken. Det senare skedde genom en informationsinsats om trafikregler och trafikbeteende som riktades till cyklister. Det beslutades att prioriterade åtgärder skulle genomföras i stråk dvs. på hela sträckan mellan de målpunkter som de boende ansåg vara viktigast. Inom ramen för detta stråktänkande ingick både punktinsatser och åtgärder av generell karaktär (Vägverket Region Skåne, 2003).

Projektet genererade flera positiva bieffekter. För det första lärde de deltagande personerna känna varandra på ett bättre sätt än tidigare vilket innebar att deras sociala situation förbättrades avsevärt. För det andra bidrog projektet till att andra aktiviteter startades upp bland de boende i området. För det tredje innebar projektet att de äldre skaffade sig nya kanaler för kontakt och samarbete med kommunen och olika organisationer. Slutligen, den nya kunskap som genererades inom projektet var mycket betydelsefullt för Kristianstads kommun och andra parter. Särskilt värdefullt för dem var insikten om hur mycket små detaljer i trafikmiljön kan betyda för äldre personer tillgänglighet och säkerhet. Denna kunskap hade inte kunnat uppnås utan de äldre personernas aktiva deltagande genom hela processen. En av deltagarna i projektet, Bernt Lamberger, sammanfattade sina intryck av projektet på följande sätt:

"Förebyggande arbete är oerhört angeläget ur alla synvinklar, om det så gäller olycksfall eller att förebygga mental och fysisk ohälsa. Det här projektet har syftat till att förebygga skador. Projektet har utförts med utgångspunkt från de boendes synpunkter, de som har kunskapen, vilket är det enda riktiga. Politiker borde fråga mycket mer när det gäller förändringar i samhället."⁸⁵

Annan samverkan för äldres trafiksäkerhet

På nationell nivå har NTF initierat ett pågående projekt, Äldre i trafiken, där tre pensionärsorganisationer samverkar: PRO, SPF Seniorerna och SKPF Pensionärerna. NTF bedriver också samverkansprojekt med pensionärsorganisationer på lokal och regional nivå.⁸⁶ Ett exempel är NTF

⁸⁴ Vägverket Region Skåne, 2013.

⁸⁵ Citerad i: Vägverket Region Skåne, 2003.

FyrBoDal som utbildat samtliga trafiksäkerhetsombud i de befintliga pensionärsorganisationerna i distriktet: SPF, PRO, RPG, SKPF och SPRF. NTF FyrBoDals äldreråd träffas fyra till fem gånger per år. I detta forum behandlas aktuella trafiksäkerhetsfrågor och distriktsombuden får tips om trafiksäkerhetsinformation som kan spridas ut i föreningarna (Andersson och Vedung 2014).

Enligt Ola Nilsson, sakkunnig vid PRO, är NTF en viktig samarbetspartner för PRO. På det lokala planet efterlyser han samverkan mellan pensionärsorganisationer och trafikskolor i syfte att bistå äldre bilförare med att uppdatera sina körkunskaper.⁸⁷

SKPF Pensionärerna har en trafik- och säkerhetskommitté som ansvarar för trafiksäkerhetsfrågorna inom organisationen. SKPF Pensionärerna anser att samverkan underlättar möjligheten att tillsammans med andra organisationer kunna "gå ut på en bred front med synpunkter, önskemål och krav." SKPF:s samverkan med NTF innebär att SKPF kan få en del av de resurser som Trafikverket kanaliseras via NTF. SKPF betonar vikten av att samarbetsprojekten projekten drivs professionellt och har projektdeltagare som har nödvändiga mandat.⁸⁸

Medborgarlöften – samverkan mellan polis, kommun och lokalsamhälle

Ett så kallat medborgarlöfte kan upprättas mellan polis, kommun och lokalsamhälle i syfte att främja trygghetsskapande åtgärder. Medborgarlöften ska involvera medborgarna och lokalsamhällets aktörer. I så stor utsträckning som möjligt fokuseras arbetet på de frågor som medborgarna anser vara viktigast. Trafiksäkerhetsfrågor har kommit att inkluderas i medborgarlöftena i flera kommuner i Sverige.

- *Burlövs kommun*: Medborgarlöftet i Burlövs kommun för år 2017 inkluderade veckovisa trafikkontroller av polisen i ett område i Arlov. Man enades om att genomförda åtgärder ska redovisas kvartalsvis till medborgarna via polisens och kommunens hemsidor samt via sociala medier och massmedia (Burlövs kommun och Polisen, 2017).
- *Köpings kommun*: Medborgarlöftet i Köpings kommun för år 2016 handlade bland annat om att förbättra belysningen på tio platser i centrum och att installera kameraövervakning i stationsområdet för att förebygga cykelstölder. Avsikten var också att involvera föreningslivet i arbetet med att skapa ett tryggare Köping (Sannemalm, 2017).
- *Örebro kommun*: Medborgarlöftet för stadsdelen Vivalla i Örebro kommun för 2016-2017 innehöll åtgärder för att motverka vårdslös mopedåkning och otillåten biltrafik på gång- och cykelvägar. En annan utfästelse gällde skapandet av säkrare skolvägar för gående och cyklister. Ansvariga utförare upprättade en aktivitetsplan på årsbasis med kvartalsvisa uppföljningar av parterna. Insatserna kommunicerades ut till alla dem som har klagat på att bilisterna kör för fort (Örebro kommun, 2016).
- *Lomma kommun*. Medborgarna i Lomma kommun upplever att bilisterna kör för fort på vissa platser. I medborgarlöftet för 2017 lovade polisen att göra minst en trafikkontroll på de platser där klagomål inkommit. Polisen lovade också att återkoppla till alla dem som inlämnat klagomål (Viktorsson, 2016).

⁸⁶ Intervju med Katarina Bokström, projektledare, NTF, 2017.

⁸⁷ Intervju med Ola Nilsson, PRO, 2017.

⁸⁸ Intervju med Lars Bromander, SKPF Pensionärerna, 2017.

Textruta 10.2. Polisens arbetssätt för medborgarlöften i kommunerna.

Medborgarlöften syftar till ett effektivare brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete genom att polisen involverar medborgare tillsammans med lokalsamhällets aktörer. Arbetet med medborgarlöften bygger på samverkan, kommunikation och problemorienterat polisarbete. Dessa moment ingår:

Initiera samverkan handlar om att skapa dialog mellan aktörerna, fatta beslut om att samverka samt skapa struktur och förutsättningar för samverkansarbetet.

Lokal lägesbild. Lokala lägesbilder är en del av underlaget för samverkan med kommuner. En lokal lägesbild bör visa vilka problem som är vanligast och hur stor risken för utsatthet är.

Medarbetardialoger. Medarbetardialoger bidrar till polisens lokala lägesbild och är obligatoriska för att ta fram medborgarlöften.

Medborgardialog. Genom medborgardialoger får polisen en fördjupad kunskap om den lokala lägesbilden samtidigt som stärkta relationer kan bidra till att medborgarnas förtroende för polisen ökar.

Gemensam lägesbild. Den gemensamma lägesbilden är en kombination av polisens, kommunens och medborgarnas kunskap om det aktuella området. Sedan kommer man fram till gemensamma fokusområden för samverkan.

Problembeskrivning och orsaksanalys. Trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete handlar om att beskriva problemet, dess konsekvenser, analysera varför problemet uppstår och sätta in rätt aktiviteter för att minska eller ta bort det.

Samverkansöverenskommelse. Överenskommelsen undertecknas av lokalpolisområdeschef, representant för kommunen och eventuellt andra aktörer i lokalsamhället.

Källa: "Så tas medborgarlöften fram", www.polisen.se

Andra former av lokal aktörssamverkan

Andra intressanta former av lokal aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ finns i Trollhättans kommun, Västerås kommun, Nyköpings kommun och inom idrottsrörelsen.

Exemplet Trollhättans kommun

I Trollhättan är personer med utländsk bakgrund en viktig målgrupp i det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Trollhättans kommun och NTF FyrBoDal samarbetar med dessa personer genom SFI-utbildningen⁸⁹ och cykeltemadagar i vissa bostadsområden. Under 2013 arrangerade NTF temaaktiviteter i stadsdelen Kronogården i samverkan med polisen, Länsförsäkringar, räddningstjänsten, bärgningskåren, bostadsbolaget i Kronogården och Trollhättans stad. I Trollhättan har NTF, Studenthälsan och studentkårerna genomfört ett trafiksäkerhetsprojekt bland studenter vid Högskolan Väst.

Exemplet Västerås stad

I Västerås stad finns ett etablerat cykelsamarbete mellan kommunen och Folkhälsoprogrammet vid Mälardalens högskola (Andersson och Vedung, 2014).

Exemplet Nyköpings kommun

I Nyköpings kommun är målet att cykeltrafiken ska öka med 30 procent till år 2030 räknat från år 2009. Cykeltrafiken ska samtidigt göras säkrare. Nyköpings kommun deltar aktivt i nätverk med myndigheter, föreningar och andra grupper exempelvis Trafikverket, regionförbundet, landstinget, Länstrafiken, polisen, SKL, skolor, företag, Korpen, NTF, cykelorganisationer och cykelhandlare. I dessa nätverk skall kommunen genom informationsspridning och kampanjer arbeta med frågor rörande utbyggnad av cykelnät, stimulera till ökad cykling, ökad hjälmanvändning och användande av cykelbelysning (Andersson och Vedung, 2011). Vid grundskolorna i Nyköpings kommun har det utsetts kontaktpersoner för trafikfrågor. Varje år i maj månad arrangeras skolans säkerhetsdag för sexåringar i samarbete med bland annat räddningstjänsten. Information om säker cykling (inklusive cykelhjälm) ges varje år till eleverna i årskurs 5 i samtliga skolor i kommunen.⁹⁰

Samverkan inom idrottsrörelsen

Ett stort antal barn- och ungdomar skadas i samband med resor till och från sina idrottsanläggningar. Många idrottsaktiva unga måste korsa hårt trafikerade gator och vägar för att komma till sina idrottsanläggningar. Riksidrottsförbundet har antagit en policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter. Denna policy utgör grunden för idrottsrörelsens trafiksäkerhetsarbete. Det finns en rad specialidrottsförbund (SF) och distriktsidrottsförbund (DF) som kan uppvisa ett engagerat och framgångsrikt arbete med att främja trafiksäkra idrottsresor. Riksidrottsförbundets avsiktsförklaring inom Idrotts-OLA uttryckte en önskan om att upprätthålla ett nätverk med för att främja trafiksäkerhetsarbetet och att uppdatera den egna trafiksäkerhetspolicyn.

”RF ska verka för att upprätthålla nätverk med SF, DF, Vägverket och NTF i syfte att följa den trafikpolitiska debatten, beakta ny lagstiftning, följa utvecklingen på trafiksäkerhetsområdet och de ökade möjligheterna till samåkning som kan vara till gagn för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten.”⁹¹

Idrottsrörelsen i Sverige har tre miljoner medlemmar vilket är lika med en tredjedel av hela den svenska befolkningen. Idrottsrörelsen har därmed en stor potential att genom egna projekt eller samverkan med andra aktörer bidra till en säkrare trafik.

⁸⁹ SFI betyder Svenska för invandrare.

⁹⁰ Källa: www.nykoping.se – trafiksäkerhet.

Lokala drivkrafter för spontan aktörssamverkan

Lokala trafiksäkerhetsinitiativ underlättas av lokala drivkrafter. Lokala drivkrafter är sådana drivkrafter som påverkar aktörer på den allra lägsta nivån i trafiksystemen och engagera sig för ökad trafiksäkerhet. Lokala drivkrafter kan exempelvis uppstå i olika trafiksituationer och sociala sammanhang samt genom fotgängares och cyklisters förändrade förhållningssätt till olyckor, skador, skyddsutrustning och hälsa. Lokala drivkrafter kan gå utan hjälp när de väl har kommit igång. Offentliga styrmedel kan förstärka de lokala drivkrafterna liksom lokala drivkrafter kan förstärka effekten av de offentliga styrmedlen. Den höga cykelhjälsanvändningen i Stockholm är ett intressant exempel på hur mycket lokala drivkrafter kan åstadkomma. År 2013 använde drygt 73 procent av cyklisterna i Stockholm hjälm vilket var dubbelt så mycket som det nationella genomsnittet för hjälm-användningen detta år. Stockholmscyklisternas höga hjälmanvändning har drivits fram av sex argument: trafikbaserade argument, argument kring jag själv och den egna familjen, argument knutna till hjälmen, argument knutna till upplevelse av olyckor, argument om massmedialt tryck och argument om normalitet. Hjälmanvändningen i Stockholm tycks ha uppnått en nivå där ökningen blivit självgående (Andersson och Vedung, 2014). Det här kan sägas vara ett exempel på spontan eller informell aktörssamverkan.

Sammanfattning och analys

Litteraturöversikten i detta kapitel behandlade svenska erfarenheter av aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. De viktigaste exemplen kan kategoriseras i tre grupper: samverkan för ökad trafiksäkerhet för barn, samverkan för äldre personers trafiksäkerhet och samverkan för trafiksäkerhet inom ramen för medborgarlöften.

1. Lokal aktörssamverkan för ökad trafiksäkerhet för barn. FN:s barnkonvention utgör en möjlig utgångspunkt för att arbete som syftar till att skydda barns liv och hälsa i trafiken. Enligt barnkonventionen har alla grupper i samhället, särskilt föräldrar och barn, rätt till information om och tillgång till undervisning om förebyggande av olycksfall. Artikel 24 ger i konventionen ger stöd för att skolor ska informera och undervisa barn och deras föräldrar om hur trafikolyckor kan undvikas.

Ett flerårigt samverkansprojekt för trafiksäkerhet och miljö mellan Vägverket och som mest 48 kommuner genomfördes i västra Sverige under perioden 2003-2011. Projektet, som kallades KUSTOM, genererade en mängd verksamheter som baserades på lokal aktörssamverkan. Nya dialogfora och mötesplatser för etablerades. I kommunerna Tanum, Strömstad och Sotenäs bildades skolvägsgrupper som bestod av skolskjutssamordnaren tillsammans med representanter för räddningstjänsten, polisen, näringslivet, barn- och utbildningsnämnden och ibland också Vägverket. Skolskjutssamordnaren förmedlade önskemål som inkommit från elever, skolpersonal och föräldrar vilket utmynnade i konkreta åtgärder. Exempelvis beslutades att förlägga plogbilarnas rutter till tider innan skolbussarna startade på morgonen vilket ledde till säkrare resor till skolan för barnen. I Alingsås kommun tillsattes trafikombud vid alla skolor och trafikansvariga tjänstemän och räddningstjänsten genomförde bussutrymningsövningar för samtliga elever till och med årskurs 6. Mölndals stad tillsatte brukarråd och informerade om trafikfrågor vid föräldramöten. I Årjängs kommun utarbetades en handlingsplan för trafiksäkerheten i skolan av en arbetsgrupp bestående av en rektor, ett skyddsombud, representanter för Svenska kyrkan samt kommunala trafikplanerare. Utgångspunkten för detta arbete i Årjäng var arbetsmiljölagen.

För att skolans arbete med trafik- och miljöfrågor ska ge bra resultat krävs ett samarbete med elevernas föräldrar: "Föräldrarna är en viktig men förhållandevis outnyttjad resurs i skolans värld."

⁹¹ Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna, 2008.

2. *Lokal aktörssamverkan för äldre personers trafiksäkerhet.* "Äldre oskyddade trafikanter" var ett nationellt projekt som genomfördes av NTF:s distriktsombud och lokala trafiksäkerhetsombud från de sex ledande pensionärsorganisationerna i Sverige. Projektet backades upp av NTF:s länsförbund och NTF:s centrala äldreråd. Målet var att kartlägga äldres trafikmiljöer. Kartläggningsgrupper genomförde trafikmiljöinventeringar vid 900 tillfällen där drygt 3 000 personer medverkade. Kartläggningarna ledde fram till att fler än 4 000 trafiksäkerhetsbrister rapporterades till ansvariga väghållare.

Projektet "Kom så går vi" handlade om äldres tillgänglighet, säkerhet och trygghet i lokala trafikmiljöer och genomfördes i samverkan mellan Vägverket Region Skåne, Kristianstads kommun, Lunds Tekniska Högskola, Skånetrafiken, fastighetsägare, föreningar och organisationer. Projektets syfte var att engagera äldre personer i kartläggningar av problem och brister i ett bostadsområde i Kristianstad. Observationer gjordes vid promenader med tio äldre personer vilket följdes av utarbetandet av ett åtgärdsprogram. De äldres prioriteringar handlade om ökad framkomlighet för rollatoranvändare, bättre och fler övergångsställen samt en reglering av cykeltrafiken. Projektet medvetandegjorde kommunen och andra systemutformare om hur viktiga de små detaljerna i trafikmiljön kan vara för äldre personers tillgänglighet och säkerhet. Projektet genererade flera positiva sideeffekter. De äldres sociala situation förbättrades och nya aktiviteter startades upp i närområdet. Kartläggningar av äldres trafikmiljöer kan således med fördel utföras av de äldre själva i samverkan med kommuner och andra parter.

3. *Lokal aktörssamverkan för trafiksäkerhet inom ramen för medborgarlöften.* Medborgarlöften upprättas mellan polis, kommun och lokalsamhälle i syfte att främja trygghetsskapande åtgärder. Arbetet inriktas på de frågor som medborgarna anser vara viktigast. Trafiksäkerhetsfrågor har kommit att inkluderas i medborgarlöften i flera kommuner i Sverige. Ett exempel är medborgarlöftet för stadsdelen Vivalla i Örebro kommun för perioden 2016-2017 som innehöll åtgärder för att motverka vårdslös mopedåkning och otillåten biltrafik på gång- och cykelvägar. En annan utfästelse gällde främjandet av säkrare skolvägar för barn som går och cyklar till skolan. Medborgarlöften är således ett verktyg som polisen, kommuner och lokalsamhällen kan använda för att samverka för att skapa ökad trafiksäkerhet och trygghet.

De ovan beskrivna kategorierna av samverkansprocesser är alla exempel på handlingsinriktad aktörssamverkan med syftet att uppnå konkreta resultat i närtid. Sådan aktörssamverkan upprätthåller deltagarnas motivation på en hög nivå och har en hög grad av legitimitet. För både barn och äldre är det motiverande att få möjlighet att göra egna inventeringar av trafikmiljön i närsamhället. Medborgarlöften mellan polisen och kommuner är ytterligare ett exempel på lokal aktörssamverkan som genererar trafiksäkerhetsinitiativ som snabbt omsätts i praktisk handling. De mest framgångsrika exemplen på lokal aktörssamverkan har alla fått ett ekonomiskt stöd, oftast av en kommun och/eller en myndighet, och har också haft ett nära samarbete med dessa parter.

11. Slutsatser: Sexton framgångsfaktorer

I våra svenska fall och i exempel från vår internationella litteraturgenomgång har vi noterat åtskilliga exempel på framgångsrik lokal aktörssamverkan. Vilka *faktorer* har bidragit till denna framgång för den lokala trafiksäkerheten i lokalsamhället? Att ställa denna fråga till vårt material är en viktig uppgift för lägga en grundsten till vad som kan bli lärande för framtiden. Hur då? Jo, därför att man måste veta vad som tagit skruv och drivit fram positiva resultat för att genom lärande kunna implementera dessa insikter i kommande försök med lokal aktörssamverkan. Resultatet av våra svar på denna fråga har vi destillerat till ett antal *framgångsfaktorer* för lyckosam kreativ lokal samverkan för trafiksäkerhet.

Framgångsfaktorerna kan läsas som rekommendationer till handling för berörda framtida aktörer.

Enklast vore att man som forskare kunde peka på ett par tre grundläggande *determinanter* som otvetydigt *determinerat* önskade resultat, dvs. förslag till framgångsrika åtgärder för ökad trafiksäkerhet i väl avgränsade lokala territorier. Tyvärr har detta inte varit möjligt. I stället presenterar vi följande lista med sexton framgångsfaktorer för lärande och fortsatt diskurs och diskussion.

Sexton framgångsfaktorer för lokal aktörssamverkan för trafiksäkerhet

1. Att kommunen initierar lokalsamverkansprocesser
2. Att kommunen finansierar lokalsamverkansprojekt
3. Att kommunen utser personer att fungera som dialogpartner och rådgivare i lokal samverkansgrupp
4. Att kommunen informerar om vad som händer i andra grupper i kommunen, i länet, i riket, inom EU och internationellt
5. Att samverkansgruppen ingår i en kommunal del är en fördel om kommunen är stor
6. I den mån föreslagna åtgärder ska implementeras kan också berörda statliga och regionala organ kontaktas, konsulteras, informeras och aktiveras
7. Att deltagare förbereder sig inför möten till exempel genom egna trafikobservationer i närområdet och diskuterar lämpliga förslag till åtgärder
8. Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då rekryterar man lättare en vidare grupp av intressenter
9. Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då kan flera problem adresseras samtidigt
10. Att samverkansgruppen verkar för ett brett deltagande av människor och sammanslutningar vilket främjar rikare samverkan
11. Eftersom äldres trafiksäkerhet måste särskilt främjas krävs medverkan av de äldre i lokal aktörssamverkan
12. Eftersom barns trafiksäkerhet är ett särskilt angeläget område måste föräldrar delta i lokal aktörssamverkan
13. Samverkansprocessen bör kännetecknas av dialogik
14. Att samverkansgruppen tydligt fokuserar på praktiska projekt och åtgärder som kan genomföras i närtid
15. Att en lämplig geografisk avgränsning av ett samverkansområde kan utgöra ett incitament för människors och föreningars aktiva deltagande
16. Att uppföljningar och utvärderingar görs och att positiva och negativa erfarenheter återförs till samverkansgruppen

I det följande utvecklas dessa framgångsfaktorer.

1. Att kommunen initierar lokala samverkansprocesser

De svenska fallstudierna illustrerar att lokala samverkansprocesser ofta har kommit till genom initiativ från kommunen. De svenska kommuner som ingår i det internationella WHO-nätverket Safe Communities – bland annat Borås, Smedjebacken och Tjörn – har alla initierat samverkansprocesser inom sina respektive territorier med bland annat civilsamhällets organisationer och enskilda medborgare där trafiksäkerhetsfrågorna ingår. Barnarps utvecklingsgrupp har initierats av Jönköpings kommun. Samverkansprocessen vid Ålstensskolan i Bromma har sitt ursprung i projektet "Trygg och säker skolväg" som drivs av Trafikkontoret vid Stockholms stad.

2. Att kommunen finansierar lokala samverkansprojekt

Den internationella litteraturöversikten ger flera exempel på hur viktigt det är att det finns finansieringsmekanismer för samverkansprocesser i lokalsamhället. I Australien finns till och med en mekanism som prioriterar stöd till lokala organisationer som samarbetar med varandra. Det stöd som Jönköpings kommun kanaliseras till Barnarps utvecklingsgrupp har varit av avgörande betydelse för gruppens dynamiska samverkan och framgångsrika resultat.

3. Att kommunen utser personer att fungera som dialogpartner och rådgivare i lokal samverkansgrupp

I fallen Barnarp och Ålstensskolan har en person i kommunen fungerat som rådgivare och dialogpartner i en lokal samverkansgrupp. I fallet Barnarp har denna person ibland deltagit i utvecklingsgruppens möten och just det har varit en central framgångsfaktor. En viktig slutsats från denna studie är vikten av att representanter från kommuner och myndigheter är fysiskt närvarande i lokala samverkansgrupper (Gerell, 2018).

4. Att kommunen informerar om vad som händer i andra grupper i kommunen, i länet, i riket, inom EU och internationellt

Aktörer på den lokala nivån ska hållas underrättade om vilka lösningar som ger bäst effekt, så att de kan göra en bedömning av tillgängliga policyalternativ och delta i diskussioner på ett aktivt sätt. Den internationella litteraturstudien visade hur viktigt det är att lokala samverkansaktörer informeras om best practices och policyalternativ. Sådan omvärldsbevakning kan ge information och vägvisning om hur lokala aktörssamverkansprocesser för trafiksäkerheten kan utvecklas. Vem ska svara för denna information? I det svenska fallet kan man tänka sig att Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikverket är sådana instanser.

5. Att samverkansgruppen ingår i en kommunal fördel om kommunen är stor

Barnarp utgör en kommunal fördel i Jönköpings kommun. Utan Jönköpings kommunal fördel hade det sannolikt inte funnits någon utvecklingsgrupp i Barnarp.

6. I den mån föreslagna åtgärder ska implementeras kan också berörda statliga och regionala organ kontaktas, konsulteras, informeras och aktiveras

Projektet "Kom så går vi" i Kristianstad handlade om äldres tillgänglighet, säkerhet och trygghet i lokala trafikmiljöer i Kristianstad och genomfördes i samverkan mellan Kristianstads kommun, Vägverket Region Skåne och Lunds Tekniska Högskola. Flera projekt i Australien är utformade som partnerskap mellan aktörer på lokal, kommunal, regional och nationell nivå.

7. Att deltagare förbereder sig inför möten till exempel genom egna observationer i närområdet och diskuterar lämpliga förslag till åtgärder

Den norska kommunen Porsgrunn arrangerar årligen ett rådsmöte där kommunledningen träffar barn och ungdomar för att tala om bland annat trafikfrågor och för att komma överens om lämpliga åtgärder. Det samverkansintressanta med dessa möten är att eleverna/skolan kommer förbereda till mötena. I projektet "Kom så går vi" gjorde en grupp äldre personer observationer av trafikmiljön i samband med sina promenader i sitt bostadsområde. Sedan arrangerades en forskningscirkel för de äldre tillsammans med representanter för Vägverket, politiska partier, kommunala förvaltningar, Skånetrafiken, föreningar och fastighetsägare. Syftet var att analysera resultaten från observationerna och att utarbeta ett åtgärdsprogram.

8. Att samverka utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då rekryterar man lättare en vidare grupp av intressenter

Trafiksäkerhetsfrågorna ingår i den större lokala utvecklingsagendan i Barnarp. Detta ger trafiksäkerhetsarbetet en extra skjuts. Också vid Ålstensskolans i Bromma ingår trafiksäkerhetsfrågorna i en bredare kontext nämligen hållbar utveckling, miljö och hälsa. Det lokala engagemang som finns för dessa frågor har överförts till trafiksäkerhetsområdet. Anledningen är att det har ansetts vara lättare att mobilisera föräldrarnas engagemang för trafiksäkerhetsfrågor än för de andra frågorna.

I Storbritannien finns möjligheten att inrätta så kallade "Home zones" (hemmazoner) vilket innebär att invånarna i ett bostadsområde kan gå samman för att skapa en zon, där åtgärder vidtas för att dämpa bilarnas hastighet med det primära syftet att förbättra säkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Etablerandet av hemmazoner innebär att dessa områden blev säkrare och mera levande. Huspriserna ökade. Den viktigaste effekten av hemmazoner var inte trafiksäkerhetsmässig utan snarare utvecklandet av starkare och mer integrerade lokalsamhällen. Husägarnas engagemang för hemmazonerna ökade då de insåg att hemmazonerna innebär multipla fördelar.

9. Att samverka utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då kan flera problem adresseras samtidigt

När trafiksäkerhet paketeras ihop med andra frågor uppstår synergieffekter. KUSTOM-projektet i Västsverige var ett samverkansprojekt där man paketerade miljöfrågor tillsammans med trafiksäkerhetsfrågor. Syftet var att frambringa vinna-vinnaeffekter. I ett av delprojekten inom KUSTOM utgick en lokal samverkansgrupp från arbetsmiljölagstiftningen i syfte att främja den lokala trafiksäkerheten. Barnarps utvecklingsgrupp kopplar framgångsrikt samman trafiksäkerhetsfrågorna med de lokala utvecklingsfrågorna.

10. Att samverkansgruppen verkar för ett brett deltagande av människor och sammanslutningar främjar rikare samverkan

En viktig framgångsfaktor för att initiera och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder i lokalsamhället är att hitta en bred sammansättning av personer som ska ingå i den lokala samverkansgruppen. När olika utgångspunkter och perspektiv reflekteras i gruppen är detta berikande för samverkansprocessen.

Ett stort antal framgångsrika samverkansprojekt kännetecknas av ett brett deltagande. Exempel på projekt där ett stort antal aktörer samverkade är KUSTOM, "Äldre oskyddade trafikanter" och "Kom så går vi". Tolv intressenter ingår i Barnarps utvecklingsgrupp; bland dem finns representanter för civilsamhällets organisationer och kommunen samt enskilda medborgare. Nio intressenter ingår i arbetet för trygga och säkra skolvägar vid Ålstensskolan i Bromma: föräldraföreningen, föräldråd, enskilda föräldrar, elever, elevråd, lärare, skolledning, boende i närområdet och Trafikkontoret, Stockholms stad. Cykelköket i Jönköping samverkar med elva intressenter.

Skolans arbete med trafik- och miljöfrågor främjas om det finns möjligheter att samverka med aktörer som finns i det omgivande närsamhället såsom föreningar, närpolis, boendegrupper, kommunala planerare och kommunpolitiker.

En viktig framgångsfaktor för hemmazonerna i Storbritannien är att hela lokalsamhället involveras i projektet, särskilt grupper som annars är underrepresenterade i olika sammanhang. Räddningstjänsten och serviceföretag som regelbundet uträttar olika tjänster i området behöver konsulteras på ett tidigt stadium i processen för att förhindra att framkomligheten för deras fordon försvåras. Konstnärer och arkitekter kan hjälpa till vid utformningen av en hemmazon för att skapa en trivsamt miljö.

11. Eftersom äldres trafiksäkerhet måste särskilt främjas krävs medverkan av de äldre i lokal aktörssamverkan

Bland de oskyddade trafikanterna är de äldre en särskild riskgrupp. Äldre är bräckliga om en olycka inträffar. Medelåldern på de omkomna i tätortstrafik är hög. Äldre personer bör därför vara en prioriterad målgrupp för trafiksäkerhetsinitiativ i närsamhället. Deras medverkan i lokala aktörssamverkansprocesser är viktig för att identifiera problem, föreslå lösningar och påskynda implementeringen av nödvändiga trafiksäkerhetsåtgärder. Befintlig samverkan mellan pensionärsorganisationer, NTF och enskilda kommuner har en stor utvecklingspotential.

12. Eftersom barns trafiksäkerhet är ett särskilt angeläget område måste föräldrar delta i lokal aktörssamverkan

Barn i skolåldern är en prioriterad målgrupp för trafiksäkerhetsinitiativ i närsamhället. FN:s barnkonvention är en lämplig utgångspunkt för det arbete som syftar till att skydda barns liv och hälsa i trafiken. Artikel 24 i konventionen ger stöd för att skolor ska informera och undervisa barn och deras föräldrar om hur trafikolyckor ska undvikas.

För att skolans arbete med trafiksäkerhet ska ge goda resultat krävs en närmare samverkan med föräldrarna. Detta är en av de viktigaste slutsatserna i denna rapport. Föräldrarna är en viktig men förhållandevis outnyttjad resurs i skolans värld. Föräldrar kan engageras på olika sätt i samverkan med skolan på olika sätt. En naturlig plattform för samverkan mellan skola och föräldrar är föräldraföreningarna. Det är föräldraföreningen vid Ålstensskolan i Bromma som varit motorn i den dynamiska och framgångsrika samverkansprocess för trygga och säkra skolvägar som har utvecklats vid skolan. Så gott som alla föräldrar vid skolan har engagerat sig i projektet "Trafikföräldrar" och som innebär att ett par föräldrar övervakar trafiksituationen utanför skolan då eleverna ankommer till skolan på morgonen. Vid vissa skolor kan det finnas föräldraföreningar som saknar ett engagemang i trafikfrågorna och vid andra skolor lyser föräldraföreningen helt med sin frånvaro. Detta är förstas försvårande faktorer för all slags samverkan med hem och skola.

Föräldrar bör uppmuntras att lämna synpunkter

Föräldrar bör uppmuntras att ställa frågor och lämna synpunkter förslag. Det kan ske genom olika kanaler, exempelvis föräldraföreningen, klassråd, skolans expedition eller via hemsidor.

Föräldrar kan genom sitt stöd förstärka inläringen av trafikfärdigheter

Enligt forskningsresultat från Australien som beskrevs i den internationella litteraturöversikten behöver trafiksäkerhetsundervisningen i skolan bygga på praktisk träning i konkreta trafikmiljöer, föräldrars delaktighet och engagemang, särskild anpassning till pojkars lärandestilar och samverkan med aktörer i lokalsamhället. Forskarna betonade vikten av att bygga kompetens genom verklighetsbaserad inläring i komplexa miljöer. Inläringen kan förstärkas genom det stöd som föräldrar kan erbjuda. För att föräldrarna ska engageras i denna uppgift krävs att de samarbetar med skolan.

13. Samverkansprocessen bör kännetecknas av dialogik

Dialogik handlar om tillitsfulla samtal. En fruktbar dialogisk samverkansprocess ska präglas av interaktion och samspel byggd på företroende (tillit) mellan de deltagande parterna (Bringselius och Rothstein, 2017). I en sådan process är det eftersträvansvärt att vara en aktiv och välvillig deltagare i samtalen, att alla lyssnar på varandra, att man ställer frågor, att man ger svar när man blir tillfrågad, att man ställer följdfrågor till dessa svar och att dessa följdfrågor besvaras. På det sättet uppstår fördjupade samtal som för sakfrågor framåt. I dialogik deltar alla aktivt i diskussion om förslag till handling. I en samverkansprocess som kännetecknas av dialogik ses alla deltagare som en resurs. Det är viktigt att vara inställd på att hitta lösningar som reflekterar olika utgångspunkter och perspektiv. Aktörernas aktiva deltagande i arbetsprocessen ökar deras känsla av projektägarskap och är därmed en central framgångsfaktor. Dialogikkompetens är en viktig egenskap att beakta i samband med rekrytering av personer som ska ingå i en samverkansgrupp.

Workshops

Den internationella litteraturöversikten illustrerar att workshops kan vara användbart för att främja dialogik. Studier har visat att ansikte-mot-ansikte dialoger är mera efterfrågade av medborgarna än informationskampanjer. Staden Willoughby i delstaten New South Wales i Australien använde workshops om lokala trafiksäkerhetsfrågor som riktade sig både till allmänheten och särskilda målgrupper. Dessa workshops innebär bland annat en möjlighet för deltagarna att ställa frågor till kommunala tjänstemän, lyssna på deras svar samt ställa följdfrågor och lyssna till svar på dessa följdfrågor. Liknande dialoger skulle kunna genomföras i svenska kommuner.

Fotgängares trygghet och säkerhet kan främjas genom lokala workshops. Community Pedestrian Safety Engagement Workshops i Kalifornien arrangerar regelbundna workshops där medborgare utbildas i strategier för att deras säkerhet och trygghet som fotgängare. Dessa workshop är skraddarsydd i enlighet med de specifika behov och förutsättningar som finns i olika bostadsområden. Detta förfarande har ökat deltagarnas engagemang. Ett viktigt resultat av verksamheten är att personer som tidigare har varit passiva aktörer i lokalsamhället har blivit aktiva och börjat samarbeta med varandra.

KUSTOM var ett flerårigt samverkansprojekt för trafiksäkerhet och miljö mellan Vägverket (senare Trafikverket) och ett stort antal kommuner i västra Sverige innebar att nya dialogfora och mötesplatser för allmänheten etablerades. Dessa plattformar möjliggjorde samtal om miljö- och trafiksäkerhetsproblem och möjliga lösningar.

Rådslag – Porsgrunns modell för ökat elevrådsinflytande i närmiljöfrågor

Den norska kommunen Porsgrunn har i samarbete med skolorna i kommunen utvecklat en spännande modell för att öka elevernas inflytande och medbestämmande i skol- och trafikfrågor. Det handlar om ett årligt rådsmöte där kommunledningen träffar barn och ungdomar. Det samverkansintressanta med dessa möten är att eleverna/skolan kommer förberedda till mötena. Varje skola i kommunen utser elever från årskurserna 5 och 8 som representanter för en dialog med ansvariga kommunalråd och nämndpolitiker. Underlaget för samtalen är förslag på åtgärder som varje skola arbetat fram. Klassråden i varje skola har tillsammans fått ge förslag på vad som behöver förändras i deras närområde. Elevråden sammanställer förslagen och gallrar ut de förslag som ska överlämnas till rådsrådet. Rådsrådet fastställer vilka av åtgärder som ska prioriteras, fördelar uppgifter till berörda nämnder och bidrar med pengar för genomförandet.

Centralt i den här processen är att eleverna kommer förberedda till mötena och ska kunna se konkreta resultat redan inom ett par månader.

Projektet i Porsgrunn har lett till att elevrådets uppgifter har utökats till att också omfatta skolans närområde. Ett gemensamt organ för elevråden i alla skolor i Porsgrunn har inrättats. Detta gemensamma elevråd, men även elevråden på de skolorna, har tilldelats rollen som remissinstans i vissa kommunala beslut.

14. Att samverkansgruppen tydligt fokuserar på praktiska projekt och åtgärder som kan genomföras i närtid

För att säkerställa att aktiviteterna i lokalsamhället blir långsiktiga är det viktigt att de deltagande aktörerna upplever att deras engagemang är meningsfullt och ett viktigt sätt att göra det på är att visa att det är möjligt att uppnå konkreta resultat i närtid.

Allmänheten kan delta i det lokala trafiksäkerhetsarbetet genom att bidra med erfarenheter och kunskap om olycksrisker och trafikfarliga miljöer som finns på gator och vägar i lokalsamhället. Vikten av att ta till vara på lokal kunskap i trafiksäkerhetsfrågor illustreras av ett projekt i Thailand på temat "hazardous map development" där invånare i fyra städer fick möjlighet att delta i workshops vars syfte var att identifiera trafikfarliga platser i närmiljöerna. En utvärdering visade att arbetssättet bidrog till att öka trafiksäkerhetsmedvetenheten bland lokalbefolkningen.

Den kanadensiska huvudstaden Ottawa skapade ett utvärderingsprogram för fotgängarnas trafiksäkerhet, "Ottawa Pedestrian Safety Evaluation Tool". Invånare och föreningar i olika lokalsamhällen i Ottawa inbjöds till att göra egna bedömningar av trafiksäkerhetsriskerna vid olika gator.

Tio mindre städer i delstaten Western Australia genomförde tillsammans ett projekt som innebar att varje stad bildade en lokal task force-grupp för fotgängarnas säkerhet. Skadestatistik om fotgängare samlades in och berättelser om enskilda fotgängares olyckor och skador publicerades i lokala media. Projektet ledde fram till att sju av de tio städerna ökade åtgärderna för trafiksäkerheten för fotgängarna.

De samverkansprocesser som har initierats av Ålstenskolan, Barnarps utvecklingsgrupp, "Cykelkök" och "Frihet på cykel" är alla inriktade på praktiska åtgärder som kan genomföras i närtid. För "Cykelkök" och "Frihet på cykel" ges dessutom utväxling för andra sektorer. Cykelköken genererar bieffekter i form av integration av nya svenskar, nya möjligheter till utbildning och jobb (cykelmekaniker, cykelhandlare) och upprustning av otrygga områden.

Kartläggning av äldres trafikmiljöer

Kartläggningar av trafikmiljöer är ett exempel på en praktisk verksamhet som genererar resultat i närtid. Arbetssättet är särskilt lämpat för att engagera äldre personer. "Äldre oskyddade trafikanter" var ett samverkansprojekt som genomfördes av NTF och distriktsombud och lokala trafiksäkerhetsombud från de sex ledande pensionärsorganisationerna i Sverige. Projektet backades upp av 23 NTF-förbund i länen och samt NTF:s centrala äldreråd. Projektet primära mål var att genomföra lokala kartläggningar av äldres trafikmiljöer. Kartlägnings-grupper genomförde trafikmiljöinventeringar vid 900 tillfällen. Sammanlagt medverkade drygt 3 000 personer i arbetet. Kartläggningarna ledde fram till att drygt 4 600 trafiksäkerhetsbrister kunde identifieras och rapporteras till ansvariga väghållare. Inför kartläggningen genomförde pensionärs-organisationerna mer än hundra informationsträffar som samlade drygt 4 000 deltagare.

Projektet "Kom så går vi" handlade om äldres tillgänglighet, säkerhet och trygghet i lokala trafikmiljöer i Kristianstad och genomfördes i samverkan mellan Vägverket Region Skåne, Kristianstads kommun och Lunds Tekniska Högskola. En grupp äldre personer fick i uppdrag att göra observationer i samband med promenader i bostadsområdet. En forskningscirkel arrangerades för de äldre de tillsammans med representanter för Vägverket, politiska partier, kommunala förvaltningar, Skånetrafiken, föreningar och fastighetsägare. Syftet var att analysera resultaten från observationerna och att utarbeta ett åtgärdsprogram. Insatserna prioriterades inom tre områden: ökad framkomlighet för rollatoranvändare, bättre och fler övergångsställen samt en "reglering" av cykeltrafiken.

Projektet genererade flera positiva spin-off-effekter. För det första lärde de deltagande personerna känna varandra på ett bättre sätt än tidigare vilket innebar att de äldres sociala situation förbättrades avsevärt. För det andra bidrog projektet till att andra aktiviteter startades upp bland de boende i området. För det tredje innebar projektet att de äldre skaffade sig nya kanaler för kontakt och samarbete med kommunen och olika organisationer. Slutligen, ny kunskap som genererades

inom projektet var mycket betydelsefullt för Kristianstads kommun och andra parter. Särskilt värdefullt för dem var insikten om hur mycket små detaljer i trafikmiljön kan betyda för äldre personer tillgänglighet och säkerhet. Denna kunskap hade inte kunnat uppnås utan de äldre personernas aktiva deltagande genom hela processen.

Kartläggning av barns skolvägar

I projektet "Den hållbara skolresan" i Mariestads och Skövde kommuner deltog drygt 700 elever i årskurs 4-6 i en kartläggning av skolvägarna. Indirekta målgrupper för projektet var skolpersonal, föräldrar och boende i skolornas närhet. Ett stort antal kartläggningar av barns skolvägar har gjorts i projektet "Trygga och säkra skolvägar" som initierats av trafikkontoret i Stockholms stad. Kartläggningar av elevers skolvägar har bland annat gjorts vid Ålstensskolan i Bromma.

15. Att en lämplig geografisk avgränsning av ett samverkansområde kan utgöra ett incitament för människors och föreningars aktiva deltagande

Fallstudierna och de båda litteraturoversikterna illustrerar att framgångsrika lokala samverkansprocesser ofta har ägt rum inom ett väl avgränsat geografiskt område. De tydligaste exemplen är Ålstensskolan och Barnarp.

16. Att uppföljningar och utvärderingar görs och att positiva och negativa erfarenheter återförs till samverkansgruppen

Uppföljningar och utvärderingar och av lokala projekt och processer i lokalsamhället är en central framgångsfaktor för lokal aktörssamverkan. Uppföljningen och utvärderingen är i idealfallet en själv-uppföljning och självutvärdering dvs. uppföljningen och utvärderingen utförs av samverkansgruppen själv. Utfallet av trafiksäkerhetsåtgärder i lokalsamhället kan vara svåra att utvärdera och följa upp på grund av det begränsade antalet trafikolyckor som inträffar där. Processbaserade utvärderingar är däremot enklare att göra. Sådana utvärderingar kan exempelvis göras genom att mäta hastigheter eller räkna antalet cyklisterna som använder hjälm. Det är viktigt att resultatet av uppföljningar och utvärderingar återförs till samverkansgruppen så att gruppen får möjlighet att dra lärdomar, korrigera misstag, ändra prioriteringar och mål samt utveckla arbetssätt och strategier.

Referenser

Alad, L. (2003). "Communities reborn." *Highways*, (27)6.

Alicandri, Elizabeth et al. (2008). "Improving safety and mobility for older road users in Australia and Japan." Washington D C: US Department of Transportation, Federal Highway Administration.

Anderson, N. (2004). *Ownership of the local road safety initiative: an RACV rural community initiative*. Melbourne: Saferoads: Victorian local government road safety conference, 2004, 7p.

Andersson, Magnus (2012). *Trafiksäkra idrottsresor. Möjligheter, hinder och framtidsutsikter*. Uppsala: Cajoma Consulting.

Andersson, Magnus (2016). *Nollvisionen 2.0 och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vid resecentras ankomstzoner*. Uppsala: Cajoma Consulting.

Andersson, Magnus och Evert Vedung (2011). *Styrmedel och styrdoktriner för reduktion av cyklisters riskbeteenden*. Uppsala: Cajoma Consulting.

Andersson, Magnus och Evert Vedung (2014). *Ökad cykelhjälmsanvändning. Cyklisters drivkrafter och statens styrmedel*. Uppsala: Cajoma Consulting.

Anund, Anna, Inger Forsberg och Gunilla Sörensen (2003). *NTF:s projekt "äldre oskyddade trafikanter" – en utvärdering av lokala trafiksäkerhetsombuds och väghållares åsikter och erfarenheter*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI notat 57-2003.

Arvidsson, Sofia (2011). *Tillgänglighetslösningar i utemiljö – en fallstudie på Uppsala Resecentrum*. Uppsala: Landskapsarkitektprogrammet, Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala. Kandidatarbete, Institutionen för stad och land.

Babka, R. J., J. Cooper, W. Alfsen and M. Sabin (2011). *Community Pedestrian Safety Engagement Workshops in California*. Technical report. Berkeley, California: Safe Transportation Research and Education Center, 13 p. <https://escholarship.org/uc/item/5f40z9x2>

Bell, Judith och Stephen Waters (2016). *Introduktion till forskningsmetodik*. Lund: Studentlitteratur, Femte upplagan.

Berglund, Ulla, Kerstin Nordin och Malin Eriksson (2009). *Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet: ett forskningsprojekt i samarbete med Örbyhus skola*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land. Rapport 2009:1.

Bergman, A.B, B. Gray, J.M. Moffat, E.S. Simpson and F.P. Rivaara (2002). "Mobilizing for Pedestrian Safety: An Experiment in Community Action." *Injury Prevention*, (8) 4:264-267.

Berthelsen, G. (2002). "The Cutler-Orosi Charrette: Context sensitive solutions in action." *California Department of Transportation Journal*, (2)6: 48-53.

Björklid, Pia (2007). *Barnkonsekvensanalys – erfarenheter av visioner: vägverksregionernas barnkonsekvensanalyser: en processutvärdering*. Stockholm: Lärarhögskolan i Stockholm, Forskningsgruppen för miljöpsykologi och pedagogik.

Blume, M.C., D.A. Noyce and C.M. Sicinski (2000). *The Effectiveness of a Community Traffic Safety Program*. Washington DC: Institute of Transportation Engineers (ITE).

Bonander, Carl, Johanna Gustavsson och Ragnar Andersson (2014). *Säker cykling: vägledning för systematiskt cykelsäkerhetsarbete i lokalsamhället*. Karlstad: Karlstads universitet, Centrum för personsäkerhet, 35 s.

Bordbar B., S. Richardson and P. Johnstone (2000). *A community based model for road safety around schools*. North Sydney NSW, Australia: Institute of Municipal Engineering. Conference publication, 10 p.

Bringselius, Louise och Bo Rothstein (2017). "Tillit till medborgarna ökar både effektivitet och kvalitet", *DN Debatt* 2017-12-16.

Brusman, Mats (red.), Tora Friberg (red.) och Jane Summerton (red.) (2008). *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag.

Burlövs kommun och Polisen (2017). "Medborgarlöfte i Burlövs kommun 2017." <https://burlov.se/arkiv/overgripandenyheter/nyheter/medborgarlofteforburlovskommun2017.5.7ab5f79a15a231fa6974b101.html>

Cairney, P. T. (2001a). *Current status of Community Road Safety in Australia and New Zealand*. Melbourne: ARRB Transport Research Conference, 2001.

Cairney, P. T. (2001b). *Community Road Safety – Organisational and Methodological Challenges*. Melbourne: ARRB Transport Research.

Cairney, P. T. (2002). *Community Road Safety in Australia and New Zealand*. Sydney: Austroads, 115 pages.

Cairney, P. T. (2003). *The impact of the safe routes to school program on road safety knowledge and behaviour in Victorian primary schools*. Sydney: Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference.

Cairney, P. T., G. Frier and G. Douglas (2006). *Safer roads through partnerships: recent experience in Tasmania, Queensland, Australia*: Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference 2006.

Christie, N. (2005). "The neighbourhood road safety initiative: understanding the wider impacts of road safety interventions on the behavior of communities." *Behavioural Research in Road safety 2005 – fifteenth seminar*, pp. 26-35. London: Department of Transport.

Corben, B. F., D.B. Logan and L. Fanciulli (2007). *Progress report on the development of the Western Australian road safety strategy 2008-2020*. Perth, Western Australia: International Road Safety Conference , 2007.

Delaney, Amanda, Stuart Newstead and Bruce Corben (2003). *Outcome evaluation of the safe routes to schools program*. Sydney: Monash University Press,

Department for Transport (2002). *Home zones – public participation*. London: Department for Transport, United Kingdom, 6 pages.

Department of Transport (2005). *Home zones – challenging the future of our streets*. London, UK: Department of Transport.96 pages.

Dilgir, R., D. Dean, A. Tahmazian and R. Martinsson (2016). *Achieving Sustainable Safety Through School Site Design – The St. Albert Community Initiative*. Kitchener, Ontario: Canadian Institute of Transportation Engineers, District 7 Canada.

Elkington, J. and K. Hunter (2003). *Expanding our concept of best practice in road safety education: review of current evidence and practice*. Sydney: Road Safety Research, Policing and Education Conference Paper. Australia.

European Safe Community Network, ESCN (2014). *History of the Safe Community Movement*. <http://isccc.global/history>

Klassen, T.P., J.M. MacKay, D. Moher, A. Walker & A.L. Jones (2000). "Community-Based Injury Prevention Interventions". www.futureofchildren.org, p. 83-110.

Europeiska kommissionen (2015). "Europeiska trafiksäkerhetsstadgan: Trafiksäkerhetsutmaningen – En tävling i undervisning om trafiksäkerhet." http://www.erscharter.eu/sites/default/files/ERSC_SV_AF.pdf (hämtat 2018-01-10)

Flood, M. (2003). "Safe routes to school at low (or no) cost." *Transportation Planning*. Vol. 28, Issue 2.

Frost, F. (2016). *Promoting safer road user behavior in a community setting: more "Bang for our Road Safety Buck"*. Canberra, Australia: Australasian Road Safety Conference, 2016, Canberra, Australia.

Fukuda, Tuenjai, Makoto Okamura and Atsushi Fukuda, (2010a). "A practical traffic safety activity by utilizing identified hazardous map development to raise road safety awareness in Thai community."

In: *Road safety on four continents: 15th international conference*. Abu Dhabi: United Arab Emirates, 28-30 March 2010. Paper.

Fukuda, Tuenjai, Yosui Seki and Michimasa Takagi (2010). "Implementing traffic-safety community-based activity for development of traffic safety culture in Vietnam." In: *Road safety on four continents: 15th international conference*. Abu Dhabi: United Arab Emirates, 28-30 March 2010. Paper.

Gerell, Manne (2018). *Neighborhoods without community. Collective efficacy and crime in Malmö*. Malmö: Malmö University, Faculty of Health and Society, Doctoral Dissertation 2017:2.

Goodrow, B., G. Scherzer and J. Florence (2004). "An application of multidisciplinary education to a campus-community partnership." *Education Health*, 17(2): 152-62.

Graham, D. (2005). "Community's in charge". *Transport Research Laboratory, Surveyor*.

Grell, Henrik Simon och Victor Öberg (2015). *Planeringsprocesser och kunskapsrepresentation: en studie om problemformuleringar och åtgärdsprioriteringar*. Malmö: Malmö högskola, Fakulteten för kultur och samhälle, examensarbete.

Gustafsson, Sara, Jenny Ivner, Lars Johansson och Jenny Palm (2011). *Översiktlig kartläggning av kommuners erfarenheter kring energi- och klimatstrategiarbete – en enkätstudie*. Linköping: Linköpings universitet, Tekniska högskolan, LIU-IEI-R—1170144—SE.

Göteborgs stad (2017). "Cykeln binder ihop staden. Cykelkök och Earn a Bike för en jämlikare stad." Blogg. Jämlikt Göteborg, Hållbar stad. 2017-04-28.

<http://hallbarstad.se/pa-vag-mot-ett-socialt-hallbart-goteborg/cykeln-binder-ihop-staden/>

Harlin, Eva-Marie och Fredrik Sandberg (2017). "Om erkännande och anställningsbarhet." I: Gun Sparrhoff och Andreas Fejes: *Anställningsbarhet. Perspektiv från utbildning och arbetsliv*, s. 191-210 Lund: Studentlitteratur.

Hisschemöller, M. (1994). *De democratie van problemen*. Amsterdam: Vrije Universiteit.

Hombsch, Mark (2003). *The power of partnership*. Sydney: Road Safety Research, Policing and Education Conference Paper.

Howat, Peter, Donna Gross, Marg Hall, Helena Iredell, Mark Stevenson, Susie Gibs, Jill Officer and Janice Dillon (2001). "Community participation in road safety: barriers and enablers." *Journal of Community Health*. (26)4: 257-270.

Häggquist, Tobias (2015). *Samspel mellan trafikslag på Uppsala Resecentrum. En fallstudie om interaktion mellan trafikslag*. Kandidatarbete, Institutionen för stad och land, Landskapsarkitektprogrammet, SLU, Uppsala. Uppsala: SLU, Institutionen för stad och land, Landskapsarkitektprogrammet, kandidatarbete.

International Transport Forum, ITF (2016). *Zero Road Deaths and Serious Injuries. Leading av Paradigm Shift to a Safe System*. ITF Research Report. Paris: OECD Publishing.
http://www.oecd-ilibrary.org/transport/zero-road-deaths-and-serious-injuries_9789282108055-en

Isaksson, Karolina (2010). *Lokalsamhället och vardagens transporter – berättelser från Vadstena, Åtvidaberg och Ljura i Norrköping*. Linköping: Linköpings Universitet, Centrum för kommunstrategiska studier, Rapport 2010:6.

Kalus, B. H. (2004). *Appealing for solutions in Orange County: Techniques to gain public involvement and political support*. Washington DC. Institute for Transportation Engineers. 11 p.

Kelly, E. (2005). *'Drop five and save lives' in the City of Stirling: community participation in road safety*. Wellington, New Zealand: Australasian Road Safety Policing Education Conference.

Klassen T., J.M. MacKay, D. Moher, A. Walker, and A.I. Jones (2000). "Community-based injury prevention interventions." *The Future of Children* (10)1: 83-110.

Kursius, Tony and Renae Moore (2002). *Measures to address school transport safety in Queensland*. Sydney: Road Safety Conference, proceedings, Land Transport and Safety Division Queensland Transport. July.

Landge, V., S. S. Jain and M. Parida (2005). "Community participation for road safety in India." *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Municipal Engineer*, (158)145-51.

Lee, John and Harry Dodd (2000). *Brisbane, Australia: Brisbane City Council School Community Road Safety Program*. Brisbane City Council.

Lundebye, S. (2005). *Community road safety initiatives for the local populations living along project roads in developing countries*. Institute of Transportation Engineers (ITE), Washington DC and ARRB Group Limited, Melbourne.

MacDonald, M. and S. Pope (2010). *Community Safe Speed Promise: a joint initiative between the Cities of Joondalup and Stirling*. Canberra, Australia: Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, conference paper.

McCormack, Leonie (2002). *A model for community safety belt projects*. Sydney: Road Safety Research, Policing and Education Conference Proceeding, Sydney.

McMillan, Tracy E.; Kimari Phillips and Anne Seeley (2004). *Safe Routes to School through Safe Communities: Results of a Community Planning Grant Program in California*. Washington DC: Transportation Research Board. 12 p.

Metro (2017). "Polisen ensam i problemområden." TT-meddelande. 2017-04-27.

Montero, Kerry and Graham Spencer (2013).

<http://vti.divaportal.org/smash/get/diva2:923407/FULLTEXT02.pdf>

National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA, (2000). *Getting to school safely community action kit*. Washington DC.

National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA (2001). *Safe communities, report to Congress*. Washington DC. 28 pages.

Naefe, K. and Unger-Azadi, E. (2009). "Gemeinsam sind wir stark. Netzwerke fuer Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen." *Verkehrszeichen*, Vol. 25, Issue 1, pp. 19-23.

New Zealand Transport Agency (2016). *Community Road Safety Fund*.

Nolting-Brandes, M. (2002). *Das niedersaechsische Modell: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Kraftfahrer – Programm "Kooperation Schule – Fahrschule."* Driver Improvement. 7. Internationaler Kongress. Ausgewaehlte Beitrage 8 bis 10 Oktober 2001 in Salzburg. Wien: KfV, Kuratorium fuer Verkehrssicherheit.

Norbeck, Hans (2001). *Trafiksäkerhetsarbetet i pensionärsföreningarna 2000: sammanställning av enkätfrågor till trafiksäkerhetsråd i Stockholms län*. Stockholm: NTF Stockholms län.

NSW Government, Australia (2016). *Community Road Safety Grants*.

NTF (2011). *Samverkan för ökad cykelhjälmsanvändning i tätort*. Solna.

Näringsdepartementet (2016). Meddelande 2016-09-01.

Olsson, K. och B. Vilhelmson (1997). *Geografiska begrepp och termer*. Stockholm: Natur och Kultur, 1:a uppl.

Parker, Claire and Julie Parsons (2001). *RoadWise Safe Routes to School Accreditation Scheme*. Sydney: Road Safety Research, Policing and Education Conference Proceedings, 2001, Sydney.

Pentecost, J. and D. Murray (2003). *RoadSense – ata haere: Building a strong road safety culture in NZ primary schools*. Road Safety Research, Policing and Education Conference Paper, 2003, Sydney, New South Wales, Australia.

Pettit N. and A. Miller (2003). *Road safety education for 0-20 years old in Western Australia: a targeted approach*. Road Safety Research Policing and Education Conference, 2003, Sydney, New South Wales, Australia. Road and Traffic Authority (RTA).

Ponnaluri, R. V. and Y. D. Yenugu (2009). "Road crash history and risk groups in India: Needs for new initiatives and safety policies." *Journal of the Transportation Research Board*, No. 2114, pp. 64-71.

Pucher, John and Lewis Dijkstra (2003). "Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lesson from The Netherlands and Germany." *American Journal of Public Health*. September 2003, Vol. 93, No. 9.

Regeringens proposition 1995/96: 131, kapitel 3.1. Nya krav på Vägverket, <http://data.riksdagen.se/dokument/GJ03131>. (Hämtat 2014-08-18)

Regeringens proposition (1996/97: 137). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

Regeringens proposition (2008/2009:93). *Mål för framtidens resor och transporter*.

Renhammar, Torunn och Hanna Ljungblad (2017). PM: Cykelkök – utredning av förutsättningar för spridning i Göteborg. Göteborg: Koucky & Partners, 2017-02-24.

Rezapur Shahkolai, Forouzan (2009). *Injury prevention and safety promotion in rural communities: contribution of community health workers and an injury data registry system in Iran*. Stockholm: Department of Public Health Sciences, Karolinska Institutet.. Thesis.

Riksidrottsförbundet och SISU Idrottsutbildarna (2008). *Avsiktsförklaring Idrotts-OLA*. 2008.

Rolloque, A.C.; R. Consunji; M.M. Alcantara; M.T.A. Perez and J. Rolloque (2010). "Creating a safe community through Walk This Way Program: Safe kids Philippines experience." *Injury Prevention*. Vol. 16, Supplement 1.

Rowland, B., J. Toumbourou and F. Allen (2012). "Drink-driving in community sports clubs: Adopting the Good Sports Alcohol Program." *Accident Analysis & Prevention*, Vol. 48, pp. 264-270.

Sannemalm, Ann-Sofie (2017). "Nya medborgarlöften på pränt." SVT Nyheter Västmanland, 2017-06-21.

Schieber, R. A. and M. E. Vegega (2002). "Reducing childhood pedestrian injuries." *Injury Prevention*; 8(Suppl I):3-18.

SKL (2007). *Framgångsfaktorer i kommunal trafiksäkerhet: analys av lokalt trafiksäkerhetsarbete under tio år med nollvision*. Stockholm.

SKL och Trafikverket (2013). *Trafiksäkra staden. Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsarbete*. Stockholm: SKL och Trafikverket.

Smithson, A. (2009). *Measuring the value of community road safety in the safe system approach*. Australasian Road Safety Research Policing Education conference, Sydney, Australia, 2009/11.

SOU (2008). *Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar*. Statens Offentliga Utredningar, SOU 2008:128.

Spencer, Graham och Kerry Montero (2016). *Key elements in the development and delivery of community based multi stakeholder approach to road safety education for young adult road users*. Rio de Janeiro: RS5C Conference 2016.

Stewart, L. and K. Conway (2000). "Community action to reduce rural drink and drive crashed in New Zealand: adapting approaches in dynamic environments." *Substance Use & Misuse*, Jan;35(1-2):141-145.

Ståhl, Agneta och Susanne Iwarsson (2007). *Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre i den lokala miljön: demonstrationsprojekt "Kom så går vi". Slutrapport*. Vägverket. Publikation 2007:109. Kristianstad: Vägverket, Region Skåne.

Svanström, Leif (2017). "International Safe Communities." Opublicerat material.

Synskadades riksförbund (2015). *Policy för tillgänglig och användbar närmiljö*.

Tanaka, K. (2012). *Ottawa Pedestrian Safety Evaluation Tool*. Ottawa: Transportation Association of Canada.

Tingvall, Claes (2011). Presentation, Tylösandsseminariet i Halmstad.

Tjörns kommun (2017a). "Säker och trygg kommun 2017-2021." PowerPoint-presentation.

Tjörns kommun (2017b). Återansökan som medlem i nätverket för "Säkra samhällen" och återcertifiering av Tjörn som "Säker och trygg kommun". Kommunstyrelsens förvaltning, 2017-08-30.

Traffic Injury Research Foundation, TIRF (2015). *Community-Based Toolkit for Road Safety Campaigns*. Canada.

Trafikanalys (2015). *Cyklandets utveckling i Sverige 1995-2014 – en analys av de nationella resvandeundersökningarna*. Rapport 2015: 14.

Trafikuskottets betänkande (1997/98: TU4). *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*.

Trafikverket (2011a). *Samverkansmetoder. Samråd och dialog vid trafikplanering*. 2011:078.

Trafikverket (2011b). *Ökad och säker cykling – delredovisning av regeringsuppdrag*. PM.

Trafikverket (2012a). *Analysrapport. Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020*. Publikation 2012:124.

Trafikverket (2012b). *Forskningsprogram för Vision Zero Academy*. PM.

Trafikverket (2012c). *Vägar och gators utformning. Övergripande krav*. Publikation 2012: 181. Borlänge.

Trafikverket (2012d). KUSTOM – kommunsamverkan om trafiksäkerhet och miljö. Slutrapport 2009-2011. Borlänge.

Trafikverket (2013). *Stationshandbok*. Borlänge.

Trafikverket (2015). "Framtidens cykel- och mopedsystem som en del av den hållbara staden – en förstudie." Borlänge.

Trafikverket (2016a). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2015. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Borlänge.

Trafikverket (2016b). *Nollvisionen – från idé till genomförande*. Ett första steg att etablera implementering och innovationsforskning inom transportområdet. Forskningsprogram. Borlänge.

Trafikverket (2017). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020*. Borlänge.

Traffic Injury Research Foundation, TIRF (2015). *Community-Based Toolkit for Road Safety Campaigns*. Material från Internet.

Transportstyrelsen (2017). Trafiksäkerheten i Sverige. Statistik över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för 2016. Rapport, Dnr TSG 2017-32.

Truong, J., S. Cockfield, P. Tierney, J. Gubana, C. McMahon and C. McDonald (2015). *Towards Zero and safety culture communications: a new way of engaging with the community*. Gold Cost, Queensland, Australia: Australasian Road Safety Conference, 2015, Gold Cost, Queensland, Australia.

Utrikesdepartementet (2006). *Konventionen om barnets rättigheter*. UD info, januari 2006.

Vedung, E. (1995). "Informativa styrmedel." *Nordisk Administrativ Tidskrift*, 76:3, 325-345.

Vedung, E. (1997). *Public Policy and Program Evaluation*. New Brunswick, N.J: Transaction Publishers.

Vedung, E. (2002). "Styrmedel" i Boverket, Energimyndigheten & Naturvårdsverket, utg., *Effektivare energi i bostäder: En antologi om framtidens styrmedel*, 94-113, Eskilstuna: Energimyndighetens Förlag. Även tryckt som separat skrift, utgiven av Uppsala universitet: Institutet för bostads- och urbanforskning IBF; kan erhållas av författaren.

Vedung, E. (2006). *Konsten att utvärdera nätverk*, Helsingfors: Stakes. 60 pp.
Finns på internet: <http://www2.ibf.uu.se/PERSON/evert/projekt/ra5-sisus1.pdf>
(retrieved 2014-04-04) *Title in English*. The Art of Network Governance Evaluation.

- Vedung, E. (2009). *Utvärdering i politik och förvaltning*. Lund: Studentlitteratur, 3:e omarbetade upplagan.
- Vedung, E. (2017). *Den första ingenjören: utvecklande utvärdering av ett pilotprojekt*, Stockholm: Sveriges Ingenjörer.
- Viktorsson, Julius (2016). "Trafikkontroller och grannsamverkan i fokus när polisen satsar på medborgarlöfte". *Sydsvenskan*, 2016-12-12.
- Vägverket (2000). *Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre: Projekt "Kom så går vi."* Vägverket, Region Skåne i samarbete med Kristianstads kommun och Lunds Tekniska Högskola. Kristianstad.
- Vägverket (2005). *Att gripa för att begripa – en metod för samråd med barn*. Publikation 2015: 154.
- Vägverket och Skolverket (2000). *Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället*.
- Vägverket Region Skåne (2003). *Tillgänglighet, säkerhet och trygghet för äldre. Projekt "Kom så går vi."* Vägverket, Region Skåne i samarbete med Kristianstads kommun och Lunds Tekniska Högskola.
- Västibacken, Tove (2014). *Kommunernas möjlighet att nå trafiksäkerhetsmålen*. Uppsats. KTH Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Waara, Nina (2009). Genomförande av skolskjuts-OLA i Eskilstuna kommun. Publikation 2009: 39 Vägverket.
- Wagenaar, A.C., D.M. Murray and T.L. Toomey (2000). *Communities mobilizing for change on alcohol (CMCA): effects of a randomized trial on arrests and traffic crashes*. University of Minnesota, School of Public Health, Division of Epidemiology.
- Westman, Jessica (2017). *Drivers of Children's Travel Satisfaction*. Karlstad: Karlstads universitet, Fakulteten för humaniora och samhällsvetenskap, Institutionen för sociala och psykologiska studier.
- Wishart, S. (2011). *A new model for developing and delivering community road safety programs in Victoria*. Australasian Collge of Road Safety Conference, 2011. Melbourne, Victoria, Australia.
- World Bank (2009). *Global Status on Road Safety. Time for Action. Community Participation in Traffic Safety*. Washington D.C.
- Örebro kommun (2016). "Medborgarlöfte stadsdelen Vivalla, Örebro kommun 2017." Örebro kommun, ÖrebroBostäder AB och Polisen.

Urval av använda hemsidor

www.alstensskolan.se
www.barnarp.com
www.barnarp.scout.se
www.boras.se
www.cajomaconsulting.se
www.furubackskyrkan.se
www.jonkoping.se
www.nykoping.se
www.polisen.se
www.scb.se
www.smedjebacken.se
www.svenskakyrkan.se/barnarp-odestugu
www.svt.se
www.tjorn.se
www.trafikverket.se
www.transportstyrelsen.se
www.verkehrssicher.nrw.de
www.wikipedia.se

Bilaga 1. Förteckning över intervjuade personer

Följande intervjuer har utförts för detta projekt av Magnus Andersson. Fjorton intervjuer har skett per telefon. Sju intervjuer har skett via e-postkommunikation.

Anna Asplind, projektledare, "Frihet på cykel", Cykelfrämjandet, Stockholm. 2017-10-17.

Thorbjörn Berndtsson, säkerhetssamordnare, kommunledningskontoret, Tjörns kommun. 2017-12-16. E-postkommunikation.

Katarina Bokström, projektledare, NTF, 2017-12-08. E-postkommunikation.

Lars Bromander, Trafik- och säkerhetskommittén, SKPF Pensionärerna, 2017-12-08. E-postkommunikation.

Björn Bybro, Barnarps IF och medlem i Barnarps utvecklingsgrupp, Jönköpings kommun. 2017-09-12.

Susanne Carlsson, verksamhetschef, Folkhälsoarbete, Fritids- och folkhälsoförvaltningen, Borås Stad. 2017-12-14.

Lena Claesson, ansvarig för kommundelsutveckling, Stadsbyggnadskontoret, Jönköpings kommun. 2017-09-12.

Fariba Daryani, projektledare, Trafikkontoret, Stockholms stad. 2017-10-16.

Helena Höök, projektledare, Trafikverket, Borlänge. 2017-04-28.

Johanna Jonsson, folkhälsostrateg, Falköpings kommun. 2017-12-12. E-postkommunikation.

Ola Nilsson, sakkunnig hälsa, friskvård, och konsumentpolitik, PRO. 2017-12-13. E-postkommunikation.

Christina Nordlind Hejdenberg, trafikgruppen vid Ålstensskolans föräldraförening, Bromma. 2017-09-11.

Göran Pålsson, gatu chef, Tekniska kontoret, Smedjebackens kommun. 2017-12-19. E-postkommunikation.

Jörgen Persson, projektledare, Trafikverket, Borlänge 2017-04-25.

Magnus Pettersson, medlem av kommundelsrådet i Barnarp, Jönköpings kommun och Barnarps utvecklingsgrupp, Jönköpings kommun. 2017-09-12.

Eyvind Sahlberg, ordförande, Barnarps vägförening. Medlem i Barnarps utvecklingsgrupp, Jönköpings kommun. 2017-09-14.

Therese Silvander, projektledare Hållbart resande Energikontor Norra Småland i Jönköping, initiativtagare till Cykelköket i Jönköping, Energikontoren i Sverige – nationell koordinator fossilfria transporter. 2017-10-24.

Christer Solman, Villastadens skolas föräldraförening, Hässelby, Stockholm 2017-09-13.

Anna Stadig Pilhagen, folkhälsoplanerare, Lidköpings kommun. 2018-01-05. E-postkommunikation.

Carl Ståhle, Föräldraföreningen vid Sundby skola, Ekerö kommun. 2017-09-14.

Håkan Söderlund, Folkhälsosamordnare, Smedjebackens kommun. 2017-12-19.

Intervjumaterial baserat på intervjuer som gjordes för tidigare projekt:

Sonja Forward, forskare, Väg- och Transportforskningsinstitutet, Linköping och Fotgängarnas förening (FOT). 2015-09-18.

Maria Krafft, måldirektör, Trafikverket. 2015-08-26.

Johan Lindberg, utredare, Trafikverket. 2015-09-03.

Bilaga 2. Intervjuguide

Följande frågor har fungerat som en guide för de intervjuerna som genomfördes i rapporten:

1. Vilka är de viktigaste positiva och negativa lärdomarna från tidigare aktörssamverkansprocesser (huvudsakligen i Vägverkets regi)?
2. Vad kännetecknar en *lyckad* aktörssamverkansprocess (framgångsfaktorer)?
3. Vad kännetecknar en *mindre lyckad* aktörssamverkansprocess?
4. Vilka exempel finns på framgångsrik lokal aktörssamverkan i svenska kommuner?
5. Vilka exempel finns på lokal aktörssamverkan i svenska kommuner med *mindre lyckade* resultat?
6. Vilka slags trafiksäkerhetsutmaningar är mest angelägna/lämpliga att behandla i lokala samverkansprocesser?
7. Hur kan lokal aktörssamverkan på ett konkret sätt bidra till att främja trafiksäkerheten?
8. Vilka aktörer/grupper är särskilt viktiga att ha med i lokala samverkansprocesser?
9. Vilka *nya* aktörer/grupper är viktiga att involvera i lokala samverkansprocesser?
10. Hur säkerställa att de förslag som kommer fram genom lokal aktörssamverkan verkligen implementeras?
11. Hur kan lokal aktörssamverkan för ökad trafiksäkerhet främjas?
12. Behöver kommunerna stöd för att utveckla sitt arbete med lokal aktörssamverkan? Om, ja vilket typ av stöd?
13. Vilka hinder finns som försvårar eller förhindrar lokal aktörssamverkan för ökad trafiksäkerhet?
14. Vilka positiva bieffekter kan lokal aktörssamverkan generera? (Stärkt lokalsamhälle, stärkt demokrati, hållbarhetsfrämjande...)
15. Kan det finnas ytterligare drivkrafter för lokala trafiksäkerhetsinitiativ (FN:s Barnkonvention, etc.)

Bilaga 3. Möjliga samverkansmetoder vid trafikplanering

Trafikverkets publikation "Samverkansmetoder. Samråd och dialog vid trafikplanering" ger en bred översikt över de olika former av samråd med allmänheten som Trafikverket använder inför planerade förändringar inom transportsystemet (Trafikverket, 2011a). Centrala syften med samråden är dels att samla in information och synpunkter, dels att Trafikverket ges möjlighet att informera om hur planerings- och beslutsprocessen ser ut och om det fortsatta arbetet i projektet. Enligt Trafikverket innebär samverkan, genom bättre dialog och bättre kunskapsunderlag, ett sätt att effektivisera processen och förebygga överklaganden. "Vid projekt där man kan förvänta sig motsättningar mellan olika gruppers värderingar eller motstånd till projektet är det extra viktigt att det genomförs utvidgad samverkan och dialoger för att förtydliga och öka kommunikationen mellan parterna." Nedan följer en förteckning över de samverkansmetoder som omtalas i Trafikverkets skrift.

Lagenliga samråd

Samråd kallas det lagenliga kravet på att kommunicera med allmänheten om planerade eller förestående förändringar. Krav på samråd finns i flera lagar som rör exploateringar. Det finns samrådskrav i Väglagen, Lag om byggande av järnväg och Plan- och bygglagen. Dessa tre lagar är kopplade till Miljöbalken och dess samrådskrav. Formerna för samråd regleras i Vägverkets författningssamling. Enligt Plan- och bygglagen ska vid upprättande av översiktsplan samråd ske med länsstyrelsen, regionplaneorgan och kommuner som berörs av förslaget. Även de myndigheter, sammanslutningar och enskilda som har ett väsentligt intresse av förslaget ska beredas tillfälle till samråd. Vid detaljplanering sker samråd med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda kommuner samt sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget.

Platskontor

Ett platskontor är informationslokal/platskontor i omedelbar anslutning till det aktuella bygget av trafikanläggning är ett sätt att direkt föra ut information till berörda och andra intresserade av vad som sker och hur anläggningen kommer att gestalta sig i färdigt skick.

Gåtur

Gåtur innebär en promenad i grupp i områden eller kring trafikanläggningar där förändringar är planerade. Gruppen samtalar om hur området ser ut och fungerar. Under gåturen beskriver deltagarna positiva och negativa delar i området eller trafikanläggningen, samt positiva och negativa synpunkter på den kommande förändringen. Trygghetsvandring är en variant av gåtur. Det är en metod för att skapa bättre och tryggare trafikmiljöer.

Arbetsgrupper

I arbetsgruppsmetoden bildar ett antal personer som vill engagera sig en eller flera arbetsgrupper som träffas och diskuterar projektet.

Öppet Forum/Europakafé

Öppet Forum (Open Space)/Europakafé gör det möjligt för alla att komma till tals på lika villkor och därmed skapa kreativa möten, seminarier och konferenser. Metoden skapar möjlighet och utrymme

för deltagarna att bli medvetna om den individuella och kollektiva kapacitet som finns i en grupp/organisation. Erfarenheter, kunskap, idéer och kreativitet har chans att komma fram. I slutet av processen ges deltagarna tillfälle att välja frågor de vill arbeta vidare med.

Medborgardialog, Medborgarnämnd, Medborgarpanel

Medborgarpanel förekommer i flera olika varianter, men ett av de utmärkande dragen är att deltagarna utses genom ett slumpmässigt eller strategiskt urval av invånare i det berörda området eller sträckan. Medborgardialoger kan anordnas då det finns beslut om att göra förändringar och det finns övergripande mål för förändringen, samtidigt som det finns en stor öppenhet om vilken lösning som skall väljas och den byggande aktören vill ha medborgarnas syn och förslag på vad som ska byggas eller ändras.

Rådslag, Medborgarråd

Rådslag är en förberedd, organiserad och strukturerad dialog och samverkan mellan intressenter inom ett t.ex. geografiskt område eller en vägsträcka. Det är en metod för kunskapsutveckling och samverkan mellan privata, ideella och offentliga aktörer. Rådslaget innebär att utveckla gemensamma ställningstaganden för mål och medel och/eller för att arbeta fram förslag i ett definierat område. Rådslagen genomförs under ledning av en neutral projektledare. Metoden *medborgarråd* bygger mer på lokalt initiativ. Det innebär att alla boende och verksamma i området har automatisk rätt att delta.

Fokusgruppsdiskussioner

Fokusgrupper är en organiserad gruppintervju där en liten grupp människor med många åsikter diskuterar en plan eller ett projekt. Gruppdeltagarna är strategiskt utvalda oftast utifrån sina erfarenheter eller expertkunskaper från det aktuella området. Diskussionen leds av en moderator.

Charrette, Planeringsverkstad, Framtidsverkstad

Grundtanken med charette/planeringsverkstad/framtidsverkstad är att erbjuda ett forum för att presentera idéer, diskutera olika handlingsalternativ och uppnå konsensus om en plan eller ett projekt. Metoden bygger på att hitta alternativa samförståndslösningar och alla berörda aktörer i området involveras i processen.

Delfimetodik

Delfimetodiken innebär att arbetsgrupper träffas fysiskt i en workshop eller virtuellt via Internet. Inledningsvis utarbetas frågor genom en diskussion med stöd av kreativitetsmoderator, som håller i diskussionerna. Vissa av frågorna avhandlas sedan i mindre grupper eller besvaras via enkät. Framtidsbilder arbetas fram med hjälp av scenarioteknik. Framtidsbilderna används sedan i en andra enkät. Denna enkät syftar till att få synpunkter från ett bredare nätverk.

Barnkonsekvensanalys (BKA)

Barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och för att pröva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. Syftet är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Barnkonventionens grundprinciper ger en generell vägledning av vad som bör ingå i en BKA. Barnombudsmannen har utvecklat en modell för vad en BKA bör innehålla och hur man går till väga. Arbetsprocessen bygger på barnens egna synpunkter och omfattar följande steg:

- Kartläggning
- Beskrivning
- Analys av konsekvenser
- Prövning av åtgärder och redovisning
- Utvärdering och uppföljning
- Prövningen av åtgärder och redovisning

Barnkartor i GIS

Barnkartor i GIS är ett verktyg för att få med barns perspektiv i planering och förvaltning av vår gemensamma utomhusmiljö inklusive trafikmiljön. Metoden Barnkartor i GIS har utvecklats för att underlätta barns medverkan i planeringen av utemiljöns struktur och innehåll.

Internetbaserade metoder

E-demokrati kan utveckla kontakten med medborgarna. Ett stort antal av de svenska kommunerna använder e-demokratiportaler för att kommunicera med medborgarna.

Bilaga 4. Rapport från seminarium i Stockholm 2018-02-16

Den 16 februari 2018 arrangerade Cajoma Consulting och Trafikkontoret, Stockholms stad ett seminarium om aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. Vård för mötet var Trafikkontoret, Stockholms stad.

Sammanfattning av diskussion:

Lokal samverkan för trafiksäkerhet har en stor potential och kan se ut på olika sätt. Stockholms stads arbete med säkra och trygga skolvägar är processinriktat, där dialog är ett nyckelord.

Ålstensskolans föräldraförening i Bromma, representerad på mötet av Christina Nordlind Hejdenberg, har ett omfattande arbete för att främja säkra och bilfria skolvägar. Elever, föräldrar och skolpersonal har engagerats i arbetet. I kommunikationen med olika intressenter är det mycket viktigt att alltid ha ett positivt budskap. Föräldraföreningens budskap anpassas på basis av tidigare erfarenheter och beroende på målgrupp.

Säkerställandet av säkra och trygga skolvägar kan försvåras av att det ibland kan vara oklart vem som äger frågan. Vem är det egentligen som ska leda tröjan? Är det skolan, kommunen eller någon annan? Vilket ansvar har föräldrarna? Sådana frågor kan med fördel behandlas i en lokal samverkansprocess.

En annan fråga som behandlades var huruvida eleverna vid Ålstensskolan kommer att fortsätta att gå och cykla till skolan efter de har slutat i Ålstensskolan och börjat i nya skolor. Kommer deras beteende att fortsätta? Det skulle vara intressant om Stockholms stad skulle kunna följa upp hur elevernas skolvägar ser ut när de exempelvis går i årskurs 8.

Skolvägarna i Ålsten i Bromma saknar cykelbanor. Det är därför inte säkert att elevernas cyklande till skolan är den bästa lösningen ur trafiksäkerhetssynvinkel. Det skulle sannolikt vara säkrare för eleverna att bli skjutsade med bil. I detta sammanhang påpekades att det dör omkring 5 000 personer i Sverige varje år till följd av luftföroreningar från biltrafiken.

Trafiksäkerhetsstatistiken i Stockholms stad visar att de mest frekventa skadorna i trafiken orsakas av fallolyckor, cyklisters singelolyckor och kollisioner mellan motfordon och fotgängare.

Evert Vedung avslutade seminariet med en sammanfattande kommentar:

1. För att främja lokal aktörssamverkan är det viktigt att kommunen skapar plattformar för samverkan. Men det finns också existerande plattformar som man kan använda. Vid Ålstensskolan använder föräldraföreningen veckobreven och möten i samband med terminstarten i skolan som sådana plattformar.
2. Föräldraföreningen vid Ålstensskolan "skruvar på budskapet" för att anpassa kommunikationen till olika målgrupper. Ibland måste man betona trafiksäkerhet mera än miljö, ibland kan det vara tvärtom.
3. Samverkan, eller co-creation på engelska, är en utomordentligt aktuell styrningsform i offentliga sektorn. Det är inte New Public Management (NPM) vars huvudidé är att ge målgruppen eller brukarna flera servicegivare att välja mellan. I litteraturen kallas den *New Public Governance* och innebär att målgruppen och intressenterna ses som resurser som ska tas tillvara för att åstadkomma bättre resultat i sakfrågan (trafiksäkerhet) samt som bieffekt leda till fördjupat socialt kapital och förhöjd demokratisk kompetens bland medborgarna.
4. Uppföljning och utvärdering av samverkansprocesser är viktigt. Vid Ålstensskolan engagerades eleverna i utvärderingsarbetet på ett mycket intressant sätt. Att på detta sätt låta målgruppen göra utvärderingar är i linje med filosofin bakom *New Public Governance* att elever är resurser som ska tas tillvara (Vedung & Dahlberg, 2013, *Demokrati och brukarutvärdering*, 158 ff).

Deltagare:

Magnus Andersson, Cajoma Consulting, Uppsala

Matts-Åke Belin, Trafikverket, Borlänge

Katarina Bokström, NTF, Solna

Anna Dahlgren, Stadsbyggnadskontoret, Uppsala kommun, Uppsala

Fariba Daryani, Trafikkontoret, Stockholms stad, Stockholm

Cécile Everett, Naturskyddsföreningen, Stockholms län

Shirin Khalil, Stadsbyggnadskontoret, Uppsala kommun, Uppsala

Therese Malmström, Trafikverket

Christine Nelsen, Cykelfrämjandet

Catarina Nilsson, Trafikkontoret, Stockholms stad, Stockholm

Christina Nordlind Hejdenberg, Ålstensskolans föräldraförening, Bromma

Thomas Rörby, Cykelköket Solna

Magnus Ståhl, Trafikkontoret, Stockholms stad, Stockholm

Carl Ståhle, Sundby skolas föräldraförening, Ekerö

Evert Vedung, prof emer, Uppsala universitet, Uppsala

Aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. Sexton framgångsfaktorer.

Rapporten "Aktörssamverkan för trafiksäkerhetsinitiativ i lokalsamhället. Sexton framgångsfaktorer" har utförts av trafiksäkerhetskonsulten Magnus Andersson, Cajoma Consulting i samarbete med professor emeritus Evert Vedung, Uppsala universitet. Studien baserades på intervjuer och litteraturöversikter och finansierades med medel från Skyltfonden vid Trafikverket.

Rapporten redovisar en nationell och en internationell litteraturöversikt samt fyra fallstudier om hur aktörssamverkan i lokalsamhället kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Åtskilliga exempel på framgångsrik lokal aktörssamverkan för trafiksäkerheten observerades. Sexton framgångsfaktorer har bidragit till denna framgång. Bland dessa finns följande:

- Att kommunen initierar och finansierar lokala samverkansprocesser
- Att kommunen utser personer att fungera som dialogpartner och rådgivare i lokal samverkansgrupp
- Att deltagare förbereder sig inför möten till exempel genom egna trafikobservationer i närområdet och diskuterar lämpliga förslag till åtgärder
- Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då rekryterar man lättare en vidare grupp av intressenter
- Att samverkan utgår från en bredare mix av frågor, och inte bara trafiksäkerhet, för då kan flera problem adresseras samtidigt
- Samverkansprocessen bör kännetecknas av dialogik
- Att samverkansgruppen tydligt fokuserar på praktiska projekt och åtgärder som kan genomföras i närtid
- Att uppföljningar och utvärderingar görs och att positiva och negativa erfarenheter återförs till samverkansgruppen



www.cajomaconsulting.se

ISBN 978-91-639-6699-6