Thesis 180

Kommunala trafikstrategier
– användning och effekter

Henrik Bertheden
Anna Karlsson

2009

Lunds Tekniska Högskola
Institutionen för Teknik och samhälle
Trafik och väg

Kommunala trafikstrategier
– användning och effekter

Henrik Bertheden
Anna Karlsson

2009

Examensarbete CODEN:LUTVDG/(TVTT-5147)1-145/2009

Thesis / Lunds Tekniska Högskola, ISSN 1653-1922
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 180

Henrik Bertheden
Anna Karlsson

Kommunala trafikstrategier – användning och effekter

2009

Ämnesord:
Trafikstrategi, Trafikplanering, Transportsystem, Hållbar utveckling, Kommun

Referat:
Syftet med examensarbetet är att ta reda på vilka effekter de kommunala trafikstrategierna har fört med sig på det kommunala trafikplaneringsarbetet och hur trafikstrategierna används. Då användningen av trafikstrategierna och effekterna de för med sig påverkas av ett antal parametrar görs försök att ta reda på vilka parametrarna är och hur och i vilken grad de påverkar. Syftet med examensarbetet är också att ta reda på om trafikstrategierna leder till att den kommunala trafikplaneringen fungerar bättre. Med hjälp av en enkätundersökning, intervjuer samt kartläggning av befintliga trafikstrategier, är målet att uppnå syftet. Resultatet visar att trafikstrategierna i många kommuner har bidragit till en bättre helhetssyn på trafikplaneringen. Vidare visar resultatet att kritiska moment i processen är förankring, ansvarfördelning samt uppföljning.

English title:
Traffic strategies of municipalities – use and effects

Citeringsanvisning:
Henrik Bertheden och Anna Karlsson, Kommunala trafikstrategier – användning och effekter, Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2009. Thesis 180

Fotografi, förstasidan: Modell av Beijing, fotograf Lars Ekman

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik och väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic and Road
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Detta examensarbete är utfört under hösten 2008 i samarbete med konsultföretaget Ramböll Sverige AB.

Vi vill rikta ett stort tack till våra handledare Thomas Jonsson på Lunds Tekniska Högskola och Jan Hammarström på Ramböll Sverige AB i Malmö. Era tips och Er hjälp på vägen har varit ett stort stöd under arbetets gång. Vi vill också tacka Hamid Rezaie och enheten för Trafik och Transport på Ramböll i Malmö för hjälp med studieplats och utrustning samt att vi har fått ta del av den kunskap som finns där.

Slutligen ett stort tack till alla Er kommunpolitiker och tjänstemän som tog Er tid att svara på vår enkät samt Sven-Allan Bjerkemo, Björn Wendle och Hasse Zimmerman som ställde upp på en intervju. Resultatet från Era insatser ligger till grund för en stor del av rapportens resultat och utan Ert bidrag hade detta arbete inte gått att genomföra.

Ett mulet Malmö, januari 2009

Henrik Bertheden Anna Karlsson

Sammanfattning

Trafiksystemet har en viktig uppgift för staden, både vad gäller att skapa en attraktiv stadsmiljö och ett väl fungerande transportsystem. Syftet med handboken Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST) är att placera in trafiksystemet i sitt sammanhang för att på så sätt skapa en gemensam syn på trafiksystemet hos olika sektorer inom samhällsplaneringen.

För att uppnå en helhetssyn på trafiksystemet rekommenderar TRAST att kommuner tar fram en trafikstrategi. En trafikstrategi är ett dokument som behandlar avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och hur stadens kvaliteter och egenskaper påverkas av denna tillgänglighet och hur trafiksystemet som helhet ska utvecklas för att bli attraktivt och hållbart. Trafikstrategin kan dessutom vara ett av flera underlag till översiktsplanen.

Syftet med examensarbetet är att ta reda på vilka effekter de kommunala trafikstrategierna har fört med sig på det kommunala trafikplaneringsarbetet och hur trafikstrategierna används. Då användningen av trafikstrategierna och effekterna de för med sig påverkas av ett antal parametrar görs försök att ta reda på vilka parametrarna är och hur och i vilken grad de påverkar. Syftet med examensarbetet är också att ta reda på om trafikstrategierna leder till att den kommunala trafikplaneringen fungerar bättre.

Examensarbetet består av tre delar. Första delen innehåller en litteraturstudie som kartlägger dagens kunskapsnivå inom området kommunal trafikplanering. Under litteraturstudien studerades gårdagens och dagens planeringsprinciper för trafikplanering med fördjupning på dagens aktuella planeringsprincip TRAST. Vidare studerades trafikstrategier i övriga Europa samt tidigare genomförda studier av kommunal trafikplanering efter introduktionen av TRAST.

Del två i examensarbetet består av en kartläggning av befintliga trafikstrategier i kommuner i Sverige, en enkätundersökning samt av intervjuer. Kartläggningens syfte var att ta reda på vilka kommuner i Sverige som har upprättat en trafikstrategi och det visade sig, enligt våra bedömningar, vara 19 stycken. För att få förståelse för trafikstrategins uppbyggnad, användningsområde och förankring har kartlagda kommunala trafikstrategier noggrant studerats. Enkätundersökningen som genomfördes riktade sig till politiker och tjänstemän i de 19 kommuner som kartlagts. Syftet med enkäten var att få en uppfattning om hur trafikstrategin används och om den har medfört några effekter för den kommunala trafikplaneringen. Total 124 enkäter skickades ut till de utvalda respondenterna. Svaren som kom in viktades sedan samman till ett svar för respektive kommun som deltagit i undersökningen och presenteras i form av stapeldiagram. För att få en djupare uppfattning om hur processen vid framtagningen av trafikstrategierna har gått till gjordes även intervjuer. Två intervjuer gjordes med konsulter som tagit fram trafikstrategier samt en intervju med en projektledare som från kommunens sida ansvarat för arbetet med trafikstrategin.

Del tre i examensarbetet består av analyser av resultatet samt av diskussioner och slutsatser. Denna del har i sin tur delats in i tre olika delar. I första delen analyseras de trafikstrategier som blev utvalda för studien, med utgångspunkt från planeringsverktyget TRAST. En jämförelse över hur trafikstrategierna har genomfört TRAST-processens olika delar görs. Analysen resulterade i slutsatser om vilka de kritiska momenten inom TRAST-processen är. Efter bedömning av trafikstrategierna ansågs beskrivningen av hur ansvarsfördelningen och organisationen ska se ut i arbetet med trafikstrategin i de flesta fall vara mycket kortfattad och generell, om en sådan beskrivning överhuvudtaget förekom. För att utvärdera processen med trafikstrategin och vilka effekter den för med sig är uppföljning viktig. Hur det ska gå till beskrivs i de flesta fall även det

mycket övergripande när det istället borde vara detaljreglerat. En annan slutsats från analysen av trafikstrategierna är att begreppen som används i trafikstrategierna är mycket olika och det kan närmast sägas att det råder en begreppsförvirring. Detta försvårar användandet av TRAST ytterligare.

I andra delen av analysen analyseras enkätsvaren och slutsatser utifrån analysen dras. De viktigaste och tydligaste slutsatserna som enkätundersökningen har medfört är att trafikplaneringen inte fungerade tillfredställande innan trafikstrategin arbetades fram, trafikstrategin har dock lett till att trafikplaneringen anses fungera bättre i majoriteten av kommunerna. Vidare har det framkommit att en eldsjäl är viktig i arbetet med en trafikstrategi samt att uppföljningen av trafikstrategierna idag fungerar dåligt.

I tredje delen av analysen diskuteras de tidigare två delarna, det vill säga analyserna och slutsatserna av trafikstrategierna och enkätsvaren, tillsammans med resultatet från intervjuerna. Dessa olika delar sammanställs till en slutsats.

Att vi endast lyckats identifiera 19 kommuner med trafikstrategier i Sveriges 290 kommuner tyder på att TRAST:s rekommendationer om att kommuner ska ha en trafikstrategi inte har haft någon större genomslagskraft. Detta är beklagligt då enkätundersökningen visar att trafikplaneringen i de flesta kommuner fungerar bättre efter att trafikstrategin kom, framförallt på grund av att den har skapat en bättre helhetssyn inom den kommunala trafikplaneringen. Det finns dock kommuner som anser att trafikstrategin inte har påverkat trafikplaneringen i positiv riktning alls eller kommuner där trafikstrategin inte används i den utsträckning som är syftet alternativt inte har blivit politiskt antagen. Detta tillsammans med att inte fler kommuner har trafikstrategier ger indikationer på att TRAST inte har nått riktigt ända fram med sina rekommendationer eller att det finns brister i processen.

För att få fler kommuner att utarbeta en trafikstrategi är det viktigt att motivera varför en kommun behöver en trafikstrategi samt förklara vilka brister som finns i trafikplaneringen om trafikstrategin saknas. Detta är något som idag till stora delar saknas i TRAST. En del som beskriver hur ansvarsfördelning och organisation ska se ut saknas också i TRAST-processen.

För att trafikstrategin ska vara ett användarvänligt verktyg får den inte vara för omfattande och svårgenomtränglig, närvaron av en eldsjäl är betydelsefull och för att trafikstrategin ska få genomslagskraft är det dessutom grundläggande att arbetet fortsätter med en trafikplan. Det är dessutom viktigt att trafikstrategin genomförs parallellt med översiktsplanen. Förankring har under arbetets gång visat sig vara en viktig faktor för att nå framgång med trafikstrategin men har samtidigt visat sig vara svårt att åstadkomma. Förankringen är central på politisk nivå men också på en hög tjänstemannanivå. En annan slutsats som kan dras efter genomförd studie är att trafikfrågorna i Sverige behöver få en större tyngd i planeringen och lyftas upp tidigare i den strategiska planeringen

Vår övergripande slutsats är att trafikstrategin är ett viktigt verktyg i arbetet med den kommunala trafikplaneringen, men att det samtidigt finns potential att förbättra dess funktion samt öka dess genomslag.

Summary

The traffic system has an important role for the town; not only with regards to creating an attractive town environment, but also in order to establish a well functioning transportation system. The aim of the manual Trafik för en Attraktiv Stad [1] (TRAST) is to place the traffic system in its context and through this create a common vision of the system among different sectors within the social planning.

In order to achieve a holistic view of the traffic system TRAST recommends that municipalities produce a traffic strategy. A traffic strategy is a document which addresses the adjustments between the accessibility granted by the traffic system and the effects of this accessibility on the town's qualities and character. Additionally, it illustrates how the entire traffic system will be developed in order to become attractive and sustainable. The traffic strategy can also be one of several basis of the municipalities' master plan.

The objective of this thesis is to investigate what effects the municipal traffic strategies have pursued within municipal traffic planning and how the traffic strategies are utilized. Since use of the traffic strategies and the effects they bring about are influenced by a number of parameters an attempt is made to determine what these parameters are as well as how and to what degree they exert an influence. A further aim of the thesis is to examine whether the traffic strategies lead to an improved function of the municipal traffic planning.

The thesis consists of three sections. The first section contains a literature study which maps today's knowledge level within the area of municipal traffic planning. The literature study examines current and past planning principles of traffic planning, focusing in particular on the present planning principle TRAST. Furthermore, the section depicts traffic strategies in other European countries as well as previous studies on municipal traffic planning after the implementation of TRAST.

The second section includes a survey of existing traffic strategies in municipalities in Sweden, a questionnaire survey and interviews. The aim of the survey was to investigate which municipalities had established a traffic strategy; the result indicated a total of 19 municipalities. In order to understand the design, use and anchorage of the traffic strategy the surveyed municipal traffic strategies have been carefully studied. The questionnaire survey targeted politicians and officials within the 19 previously identified municipalities and intended to discover how the traffic strategy is used and whether it has had any effects on the municipal traffic planning. A total of 124 questionnaires were sent out to the selected respondents. The responses were combined into one answer for each participating municipality and were presented through bar charts. Interviews were carried out in order to attain a more profound view on how the production process of the traffic strategies occurs; including interviews with two consultants with experience on developing traffic strategies and a project manager which on behalf of the municipality had been responsible for the work with the traffic strategy.

The third section of the thesis analyzes the result, includes discussions and asserts the conclusions. This section has in turn been divided into three sub-sections. In the first part the traffic strategies selected for the study are analyzed on the basis of the planning tool TRAST. Moreover, a comparison of how the traffic strategies have implemented the process of TRAST's different parts is presented. The analysis resulted in conclusions about what the critical aspects within the process of TRAST are. Following the assessment of the traffic strategies, the description of how the division of responsibility and the organization itself should look in the work with the traffic

[1] Traffic for an attractive town

strategy is considered to, in most cases, be very brief and general; if such a description occurs at all. In order to evaluate the process of the traffic strategy—including which effects it produces—follow-up is important. How the follow-up is conducted is also, in most cases, described very briefly instead of being regulated in detail. An additional conclusion of the analysis of the traffic strategies argues that the concepts used in the traffic strategies differ, which leads to a confusion of ideas. This further complicates the use of TRAST.

In the second part of the analysis the results of the questionnaire are analyzed and conclusions are drawn. The most obvious and important out of these conclusions is that the function of the traffic planning was unsatisfactory before the traffic strategy was carried out; indeed, the traffic strategy has resulted in better working traffic planning in the majority of the municipalities. Furthermore, the significance of a driving force in the work with developing and implementing a traffic strategy is made apparent. Moreover, the current follow-up of the traffic strategies functions poorly.

In the third part of the analysis the two previous sections—the analysis and conclusions of the traffic strategies as well as the results of the questionnaire and adjacent interviews—are discussed and compiled into a conclusion.

The fact that only 19, out of Sweden's 290, municipalities were successfully identified with traffic strategies suggests that TRAST's recommendation that each municipality should have an individual traffic strategy has not had a large impact. This is unfortunate since the questionnaire survey clearly demonstrates that the function of the traffic planning in the majority of the municipalities significantly improved after the introduction of the traffic strategy; particularly because it has created a better overall view of municipal traffic planning. Conversely, there are municipalities that maintain that the traffic strategy has not influenced the traffic planning positively at all; as well as municipalities where traffic strategy is not used to the extent of its aim, alternatively not politically assumed. This, along with the fact that only a limited number of municipalities have a traffic strategy, indicates that TRAST has either not fully succeeded with its recommendations or that there are deficiencies in the process.

In order to encourage more municipalities to develop a traffic strategy it is important to validate not only why a municipality needs a traffic strategy; but also to explain which deficiencies occur in the traffic planning if the traffic strategy is missing. Currently these aspects are largely missing in TRAST. Additionally, a segment describing how the division of responsibility and organisation should look is also missing in the TRAST process.

In order for the traffic strategy to be a user-friendly instrument it cannot be overly extensive or impenetrable. Moreover, the presence of a driving force is imperative and in order for the traffic strategy to induce an impact it is essential that the work continues with a traffic plan. It is also important that the traffic strategy is implemented parallel with the municipality's master plan. The thesis also demonstrates that anchorage is a significant factor in succeeding with the traffic strategy, whilst at the same time proving to be difficultly to achieve. Anchorage is central on both a political level as well as on that of a senior official's. A further conclusion is that the traffic issues in Sweden need to have greater weight in the planning process and acquire attention earlier on in the strategic planning process.

Finally, our conclusion is that the traffic strategy is an important tool in the work with the municipal traffic planning, but at the same time it has potential to improve its function and to increase its impact.

Innehåll

1 INLEDNING 12
1.1 BAKGRUND 12
1.2 SYFTE 13
1.3 HYPOTESER 13
1.4 AVGRÄNSNINGAR 14
2 METOD 15
2.1 DEL 1 - LITTERATURSTUDIE 15
2.2 DEL 2 – KARTLÄGGNING, ENKÄT OCH INTERVJUER 15
2.3 DEL 3 – ANALYS OCH SLUTSATSER 15
2.4 ARBETETS GÅNG 16
DEL 1 – LITTERATURSTUDIE 17
3 KOMMUNAL ORGANISATION OCH PLANERING 17
3.1 LAGSTIFTNING 17
3.2 PLANERINGSINSTRUMENT 18
4 TRAFIKPLANERING 19
4.1 HISTORIK 19
4.2 SCAFT 19
4.3 TRÅD 20
4.4 MATS 22
4.5 NOLLVISIONEN OCH LUGNA GATAN 22
4.6 TRAST 22
4.6.1 Syftet med TRAST 23
4.6.2 Kommunal trafikplanering enligt TRAST 24
4.6.3 Trafikstrategins process 25
5 HÅLLBAR TRAFIKPLANERING I EUROPA 30
5.1 VERKTYG I EUROPA 30
5.2 EXEMPEL FRÅN EUROPA 31
5.2.1 Frankrike 31
5.2.2 Zürich 32
5.2.3 Wien 33
6 TIDIGARE GENOMFÖRDA STUDIER INOM ÄMNESOMRÅDET 34
DEL 2 – KARTLÄGGNING, ENKÄTER OCH INTERVJUER 36
7 TRAFIKSTRATEGIER I SVERIGE 36
8 ENKÄT 39
8.1 METOD ENKÄT 39
8.2 RESULTAT ENKÄT 40
8.2.1 Bortfallsanalys 40
8.2.2 Sammanställning av svaren 42
9 INTERVJU 62
9.1 METOD INTERVJU 62
9.2 RESULTAT KONSULTINTERVJU 62
9.3 RESULTAT KOMMUNINTERVJU 64

DEL 3 – ANALYS OCH SLUTSATSER 67

10 ANALYS AV TRAFIKSTRATEGIER 67

10.1 METOD 67
10.2 ANALYS 67
10.2.1 Vision 67
10.2.2 Förankring 69
10.2.3 Mål 71
10.2.4 Nulägesbeskrivning 73
10.2.5 Alternativ & analys 74
10.2.6 Val av alternativ 76
10.2.7 Åtgärdsplanering 78
10.2.8 Uppföljning & Ansvarsfördelning 80

11 ANALYS AV ENKÄTER 84

11.1 METOD 84
11.2 ANALYS 84
11.2.1 Rutiner innan arbetet med trafikstrategin påbörjades 84
11.2.2 Trafikstrategins framtagning och förankring 84
11.2.3 Trafikstrategins användning och effekter 85
11.2.4 Trafikstrategins uppföljning 86
11.2.5 Avslutande frågor 87
11.2.6 Slutsats enkätundersökning 88

12 DISKUSSION OCH SLUTSATS 89

12.1 KVALITATIV HYPOTESPRÖVNING 89
12.2 SLUTSATSER 89
12.2 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE 92

13 REFERENSER 93

13.1 SKRIFTLIGA KÄLLOR 93
13.2 ELEKTRONISKA KÄLLOR (URL) 95
13.3 MUNTLIGA KÄLLOR 96

Bilaga 1 – Litteraturstudie trafikstrategier
Bilaga 2 – Följebrev till enkät
Bilaga 3 – Enkät trafikstrategier
Bilaga 4 – Påminnelsebrev till enkät
Bilaga 5 – Enkätens resultat presenterat på individnivå
Bilaga 6 – Utförliga svar på frågorna 11,12,16a, 19 och 21

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafiksystemet har en viktig uppgift för staden, både vad gäller att skapa en attraktiv stadsmiljö och ett väl fungerande transportsystem (Sveriges Kommuner och Landsting, 2008a). Att trafikfrågorna dessutom har en viktig roll när det gäller att uppnå en hållbar utveckling både ekologiskt, ekonomiskt och socialt, sprider sig mer och mer (Hydén et al, 2008). För att uppnå detta är ett välbalanserat trafiksystem av yttersta vikt. För att kunna uppnå detta har Banverket, Boverket, Sveriges kommuner och Landsting (SKL) och Vägverket tagit fram planeringshandboken TRAST. (TRAST, 2007)

Trafik för en attraktiv stad (TRAST), se figur 1, är en handbok för kommunal trafikplanering. TRAST kom första gången år 2004 och uppdaterades med en ny utgåva år 2007 (Sveriges kommuner och landsting, 2008b). Syftet med handboken är att placera in trafiksystemet i sitt sammanhang för att på så sätt skapa en gemensam syn på trafiksystemet hos olika sektorer inom samhällsplaneringen. TRAST ska vidare vägleda olika slags samhällsplanerare, beslutsfattare och andra aktörer i arbetet med att lyfta fram och förankra frågor som berör stadens resor och transporter (TRAST, 2007).

Figur 1 *Handboken Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST, 2007)*

För att uppnå en helhetssyn på trafiksystemet rekommenderar TRAST att kommuner tar fram en trafikstrategi. En trafikstrategi är ett dokument som behandlar avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och hur stadens kvaliteter och egenskaper påverkas av denna tillgänglighet och hur trafiksystemet som helhet ska utvecklas för att bli attraktivt och hållbart. Trafikstrategin kan dessutom vara ett av flera underlag till översiktsplanen. (TRAST, 2007)

Sedan TRAST kom har ett antal kommuner i Sverige upprättat trafikstrategier. Det har dock inte återfunnits någon genomförd utvärdering om hur dessa strategier är utformade eller om och i så fall hur de fungerar. Det har inte heller gjorts någon utvärdering som visar på om och i så fall på vilket sätt kommunernas arbete med trafikplaneringen fungerar bättre eller ej sedan trafikstrategin infördes. Detta tyckte både vi och Ramböll Sverige var intressanta frågor och tillsammans utarbetades en idé som resulterade i detta examensarbete.

1.2 Syfte

Syftet med examensarbetet är att ta reda på vilka effekter de kommunala trafikstrategierna har fört med sig på det kommunala trafikplaneringsarbetet och hur trafikstrategierna används. Då användningen av trafikstrategierna och effekterna de för med sig påverkas av ett antal parametrar görs försök att ta reda på vilka parametrarna är och hur och i vilken grad de påverkar. Syftet med examensarbetet är också att ta reda på om trafikstrategierna leder till att den kommunala trafikplaneringen fungerar bättre. Genom att besvara följande frågor är målet att uppnå studiens olika syften:

- Hur såg planeringsprinciperna ut för den kommunala trafikplaneringen före TRAST?
- Vad är syftet med handboken TRAST och vilka rekommendationer för kommunal trafikplanering ger den?
- Finns någon motsvarighet till trafikstrategier i övriga Europa och, om så är fallet, hur är de utformade?
- Vilka studier och utredningar har tidigare gjorts inom området kommunal trafikplanering efter introduktionen av TRAST?
- Innehåller trafikstrategierna det som TRAST beskriver ska finnas med i en trafikstrategi?
- Vilka kritiska moment innehåller processen då en trafikstrategi ska tas fram?
- Genomför kommunerna någon form av uppföljning av trafikstrategierna och i så fall hur genomförs den och finns det någon utarbetad metod för uppföljningen?
- I vilken utsträckning har trafikstrategierna och därmed handboken TRAST fått genomslagskraft inom den kommunala trafikplaneringen?

Det slutliga syftet med examensarbetet är att ge förslag på metod för hur kommunerna själva kan följa upp sin trafikstrategi, tidsbegränsningen utgör dock en risk för att det ej kommer att finnas möjlighet att genomföra det.

1.3 Hypoteser

Innan arbetet påbörjades utformades ett antal hypoteser om hur trafikstrategin har förändrat den kommunala trafikplaneringen och synen på trafiksystemet.

- Trafikstrategin har skapat en bättre helhetssyn på trafikfrågorna och skapar en gemensam vision för trafiksystemet inom kommunen.
- Trafikstrategin har medfört att fler inom kommunorganisationen förstår vikten av att planera för trafiken i ett tidigt skede.
- Att kommunen har en trafikstrategi behöver inte betyda att trafikplaneringsapparaten inom kommunen följer den.
- I vilken utsträckning trafikstrategin används är beroende av hur processen med att ta fram trafikstrategin har genomförts.
- Trafikstrategin har lett till att arbetet med den kommunala trafikplaneringen i större utsträckning fokuserar på att uppnå en hållbar utveckling av stadens transportsystem.
- Uppföljningen av trafikstrategin kan vara svår att planera för och få genomförd.

1.4 Avgränsningar

Det hade varit intressant att studera den regionala trafikplaneringen och hur trafikplaneringen sker över kommungränserna och det finns dessutom trafikstrategier även på regional nivå, till exempel för Göteborgsregionen. Den regionala trafikplaneringen och planeringen över kommungränserna kommer dock inte att undersökas inom ramarna för detta examensarbete.

De kommuners trafikstrategier som kommer att undersökas inom detta examensarbete är de som enligt vår definition har en trafikstrategi. Det finns dock en risk att kommuner med trafikstrategier inte har upptäckts då en komplett överblick saknas samt då definitionen av trafikstrategi är diffus.

Ett förslag på metod för hur kommunerna själva kan följa upp sin trafikstrategi hade varit intressant att utarbeta, men även här har examensarbetets tidsbegränsning gjort att detta inte varit möjligt.

Det är framförallt del ett, den processinriktade delen av TRAST, som kommer att studeras inom ramarna för detta examensarbete, det vill säga den del av TRAST som kallas underlag studeras inte djupare. TRAST har, som tidigare nämnts, kommit i två utgåvor, den första 2004 och den andra 2007. Vi har valt att i detta arbete använda oss utav utgåva 2.

Det som studeras i detta examensarbete är framförallt persontransporter, vilket innebär att godstransporter inte studeras närmare

Ett av syftena med examensarbetet var att undersöka vilka effekter trafikstrategierna har fört med sig på den kommunala trafikplaneringen, med effekter åsyftas här ej konkreta åtgärder utan effekter på kommunens arbetsprocess vad gäller trafikfrågor.

2 Metod

2.1 Del 1 - Litteraturstudie

Första delen av examensarbetet innehåller en litteraturstudie som kartlägger dagens kunskapsnivå inom området kommunal trafikplanering. Under litteraturstudien studerades gårdagens och dagens planeringsprinciper för trafikplanering med fördjupning på dagens aktuella planeringsprincip som benämns *Trafik för en attraktiv stad*, TRAST (Kap. 4). Den kommunala organisationen och den kommunala planeringsprocessen studerades (Kap. 3) för att få en förståelse för hur detta arbete fungerar och hur kommunala beslut fattas. Vidare studerades trafikstrategier i övriga Europa samt tidigare genomförda utvärderingar av kommunal trafikplanering efter introduktionen av TRAST (Kap 5 & 6).

2.2 Del 2 – Kartläggning, enkät och intervjuer

Andra delen av examensarbetet redovisar en kartläggning av befintliga trafikstrategier i kommuner i Sverige (Kap. 7), genomförandet av en enkätundersökning (Kap. 8) samt genomförandet av intervjuer (Kap. 9). Kartläggningens syfte var att ta reda på vilka kommuner i Sverige som har upprättat en trafikstrategi. För att få en förståelse för trafikstrategins uppbyggnad, användningsområde och förankring har kartlagda kommunala trafikstrategier noggrant studerats. Enkätundersökningen riktade sig till politiker och tjänstemän inom kommuner med trafikstrategier. Syftet var att få en uppfattning om hur trafikstrategin används och om den har medfört några effekter för den kommunala trafikplaneringen. Totalt 124 enkäter skickades ut till de utvalda respondenterna. Svaren presenteras i stapeldiagram, där svaren är viktade samman till ett svar för respektive kommun som deltagit i undersökningen. För att få en djupare uppfattning om hur processen vid framtagningen av trafikstrategierna har gått till gjordes även intervjuer. Två intervjuer gjordes med konsulter som tagit fram trafikstrategier samt en intervju med en projektledare som från kommunens sida ansvarat för arbetet med trafikstrategin. Utförligare metodbeskrivning för enkätundersökningen återfinns i kapitel 8.1 *Metod enkät* och för intervjuerna i kapitel 9.1 *Metod intervju*.

2.3 Del 3 – Analys och slutsatser

Den tredje delen av examensarbetet består av analyser av resultatet samt av diskussioner och slutsatser. Denna del har i sin tur delats in i tre olika delar. I första delen (Kap 10) analyseras de trafikstrategier som blev utvalda för studien, med utgångspunkt från planeringsverktyget TRAST. I andra delen av analysen (Kap 11) analyseras enkätsvaren. Slutsatser dras också utifrån dessa både genomförda analyser. I tredje delen av analysen (Kap 12) diskuteras de tidigare två delarna, det vill säga analyserna och slutsatserna av trafikstrategierna och enkätsvaren, tillsammans med resultatet från intervjuerna. Dessa olika delar sammanställs till en slutsats.

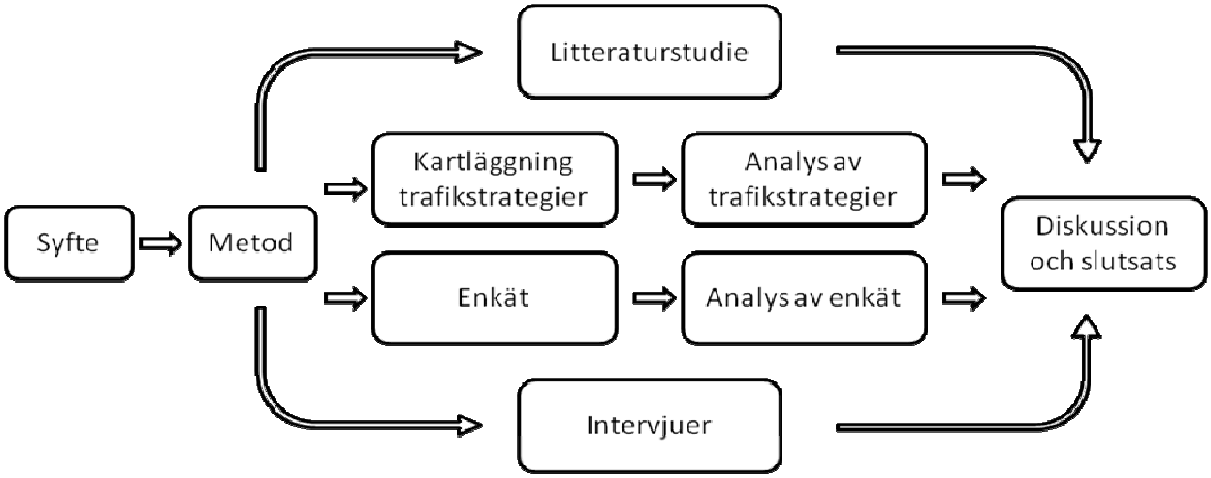
Tabell 1 visar en översikt över hur examensarbetet är disponerat och vad de tre olika delarna innehåller.

Tabell 1 *Översikt över rapportens struktur och innehåll*

Del 1	Del 2	Del 3
Kap. 3-6 Litteraturstudie	Kap. 7 Kartläggning av trafikstrategier	Kap. 10 Analys och slutsatser av trafikstrategier
	Kap. 8 Enkät - metod och resultat	Kap. 11 Analys och slutsatser av enkäten
	Kap. 9 Intervju - metod och resultat	Kap. 12 Diskussion och slutsats

2.4 Arbetets gång

Examensarbetet innehåller de olika delarna som beskrevs i föregående kapitel, hur arbetet gått till i praktiken och delarnas kronologiska ordning visas i figur 2.



Figur 2 *Schematisk bild över arbetets gång och dess kronologiska ordning*

Del 1 – Litteraturstudie

3 Kommunal organisation och planering

En av de viktigaste principerna i Sverige är det kommunala självstyret, vilket regleras i kommunallagen. Självstyret innebär att kommunen har en frihet att själva bestämma hur de vill sköta sina åtaganden och hur tillgängliga resurser ska fördelas. Högsta beslutande organ i kommunen är kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige bestämmer bland annat hur kommunens budget ska se ut och hur hög skatten skall vara, samt väljer vilka nämnder som ska finnas och vilka ledamöter som ska ingå i dessa. Nämnderna ansvarar i sin tur för det dagliga arbetet i kommunen inom olika områden, till exempel stadsbyggnadsfrågor, miljöfrågor samt drift- och underhållsfrågor. Exempel på nämnder är stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden och tekniska nämnden. Under sig har nämnderna förvaltningar bestående av tjänstemän som sköter det praktiska arbetet. Dessa har ofta namn som motsvarar respektive nämnd, till exempel stadsbyggnadsförvaltningen, miljöförvaltningen och tekniska förvaltningen. (Sveriges kommuner och landsting, 2008c)

Kommunen styr hur bebyggelsen utvecklas i städer, i tätorter och på landsbygden men också hur mark- och vattenområden utnyttjas. Hur kommunen ska ta hand om och arbeta med dessa frågor styrs av plan- och bygglagen, PBL. (Boverket, 2008a)

3.1 Lagstiftning

Plan- och bygglagen, förkortat PBL, trädde i kraft i januari 1987 och ersatte då byggnadslagen från 1947. Plan- och bygglagen innehåller bestämmelser om tillstånd för byggande och bestämmelser för planläggning av mark och vatten. Plan- och bygglagen innehåller även riktlinjer för hur planprocessen ska gå till med målet att detta ska ske öppet och med ett stort medborgarinflytande i form av bland annat samråd och utställningar. (Regeringen, 2008)

För att styra allt detta innehåller Plan- och bygglagen ett antal verktyg och processer. De viktigaste är översiktsplan och detaljplan, för ytterligare beskrivning se kapitel 3.2 *Planeringsinstrument*. Plan- och bygglagen innehåller också regler kring bygglov, tillsyn och kontroll. (Regeringen, 2008)

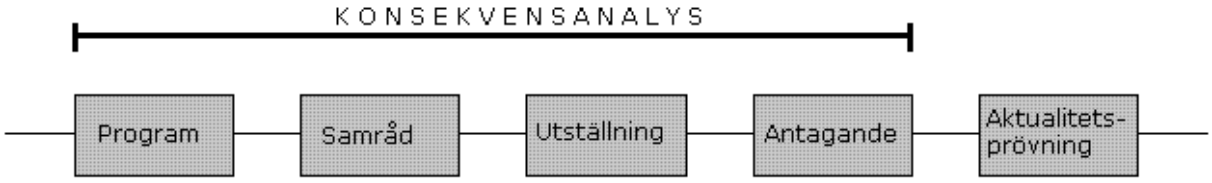
Miljöbalken trädde i kraft i januari 1999 och ersatte då 16 tidigare lagar inom miljöområdet. Miljöbalken innebar en breddad och mer skärpt lagstiftning jämfört med tidigare, med syfte att skapa en hållbar utveckling för nuvarande och kommande generationer. Till miljöbalken och med stöd av denna, hör ett flertal förordningar och föreskrifter om till exempel miljökonsekvensbeskrivningar, vattenverksamhet och miljöhänsyn i jordbruket.

Ett antal andra lagar är kopplade till miljöbalken, exempelvis plan- och bygglagen, väglagen och luftfartslagen. (Naturvårdsverket, 2008)

3.2 Planeringsinstrument

Enligt Plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en översiktsplan. Översiktsplanen ska omfatta hela kommunens yta och vara vägledande och stödjande i kommunens beslut rörande användning av mark- och vattenområden. Översiktsplanen är ej juridiskt bindande. En översiktplan ska alltid innehålla en konsekvensanalys, till exempel konsekvenser för miljön. Konsekvenser ska redovisas enligt lagar och riktlinjer, exempelvis ska miljökonsekvenserna redovisas enligt riktlinjer i Miljöbalken. (Boverket, 2008b)

Översiktsplanen följer en process som är reglerad enligt Plan- och bygglagen. Processen ser ut enligt figur 3 (Boverket, 2008b).



Figur 3 *Processbild av framtagningen av översiktplan*

Processen börjar med att ett program tas fram, i möten mellan politiker, tjänstemän och allmänhet. Hur programarbetet formellt ser ut är upp till varje kommun att bestämma. Samrådet som följer ska genomföras så att myndigheter, kommuner och enskilda som anses ha väsentligt intresse av planen, ska ha möjlighet att komma till tals. Utställningen har ett liknande syfte och ska pågå under minst två månader. Antagande av översiktsplanen sker av kommunfullmäktige efter det att synpunkter från samråd och utställning sammanställs och beaktats. Till sist ska kommunen minst en gång per mandatperiod pröva om översiktsplanen fortfarande är aktuell, så kallad aktualitetsprövning. I samband med detta ska även Länsstyrelsen ge sin syn på översiktsplanens aktualitet och även om de statliga intressena förändrats. (Boverket, 2007 och 2008b)

För att hålla översiktsplanen aktuell utan att ändra hela dess innehåll kan fördjupning av och tillägg till översiktplanen göras. En fördjupning innebär att ett visst geografiskt område, exempelvis en tätort eller ett naturområde, mer detaljerat redovisas vad gäller intressen och ståndpunkter. Ett tillägg innebär att nya frågor som rör planering behandlas för hela det geografiska område som översiktsplanen täcker. Det kan till exempel röra frågor om farligt gods och vindkraft. Att göra tillägg kan vara ett sätt att hålla översiktplanen aktuell mellan kompletta omarbetningar. Planprocessen för en fördjupad översiktsplan är densamma som för översiktsplanen. (Boverket, 2008b)

Detaljplan upprättas då större förändringar ska ske av mark- och vattenanvändning, eller för att reglera bebyggelsemiljöns utformning. En detaljplan ska, inom det område som detaljplanen gäller, redovisa allmänna platser, kvartersmark och användningsområden. Dessutom ska användningen av kvartersmark och vattenområden anges. Förutom en karta består detaljplanen av en förteckning av områdesbestämmelser. Dessutom ska en planbeskrivning och genomförandebeskrivning bifogas. I beskrivningarna ska det framgå hur planen reglerar miljön. Detaljplanen med tillhörande områdesbestämmelser är juridiskt bindande. Processen för en detaljplan liknar den för översiktsplan med den skillnaden att utställningstiden här är tre veckor. (Boverket, 2006 och 2008b)

4 Trafikplanering

4.1 Historik

Första gången i historien som hänsyn togs till trafiken vid stadsplaneringen var under 1800-talets senare hälft (Hydén, 2008). För att öka framkomligheten för trafiken rätades många gator inne i städerna ut. En rutnätsstad började växa fram med bostäder, industrier och handel samlade i kvartersstrukturer. Vid sekelskiftet började de första bilarna rulla inne i städerna och tillsammans med introduktionen av spårtrafik blev trafiken i städerna mer och mer påtaglig. Detta gjorde att nya stadsplaner arbetades fram där stor hänsyn togs till trafiken, fler gator rätades ut och breddades. (Boverket, 2004).

Trängselproblem uppkom dock först efter första världskriget då bilen hade börjat bli ett av de viktigaste transportmedlen, och uppdelning mellan huvudgator och bostadsgator börjar aktualiseras, tidigare gick all sorts trafik på alla stadens gator. Fler och fler stadsplaner togs fram där staden helt var planerad efter bilens behov och förutsättningar. Den täta stadstrukturen började överges då den ofta orsakade dålig luft, trångboddhet och dålig hygien. Istället kom funktionalismen, med öppnare och luftigare stadsutformningar (Boverket, 2004).

I USA hade bilismen tidigt eskalerat och där hade också tidigt stadsplaner utformats efter bilen. Utvecklingen gick mer och mer mot en stad där gatorna hade en tydlig uppdelning beroende på deras användning och att olika trafikslag skulle separeras från varandra. Efter några år började detta synsätt sprida sig till Europa och Sverige. Med stöd från USA:s trafikplaneringsprinciper utarbetades i Sverige en statlig planeringsnorm, SCAFT. (Hydén, 2008)

4.2 SCAFT

SCAFT står för Samhällsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen För Trafiksäkerhet, och uppkom i samband med forskningsprojektet *Möjligheterna till ökad trafiksäkerhet genom samhällsplanering*. Utvecklingen av SCAFT pågick mellan år 1961 och 1967 på Chalmers Tekniska Högskola på uppdrag av Vägverket och Boverket (dåvarande Planverket) (Hagson, 2004).

Bakgrunden var att olägenheterna från trafiken i form av buller, minskad framkomlighet och inte minst det ökande antalet trafikolyckor, krävde någon form av separering och uppdelning mellan trafikslagen och trafikströmmarna. (Boverket, 2004)

Enligt SCAFT kan risken för konflikter och störningar mellan trafikanten, fordonet och vägen reduceras med hjälp av fyra utformningsprinciper:

- *Lokalisera olika verksamheter och funktioner på olika ställen*

Med detta menades att olika verksamheter lokaliserades så att konflikter mellan trafikslag minimerades. Det kunde till exempel innebära att entréer till bostäder lades in mot gården istället för ut mot gatan. (Statens planverk, 1968)

- *Separera olika trafikslag i tid och rum*

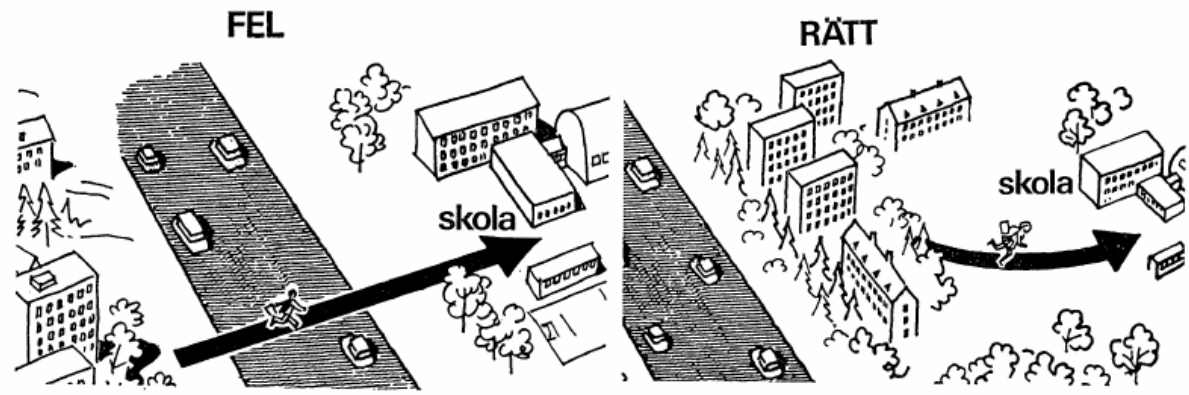
Detta innebar att olika trafikslag inte skulle interagera med varandra utan separeras i tiden (signalreglerade korsningar) eller rummet (planskilda korsningar). (Statens planverk, 1968)

- *Differentiera varje trafiknät*

Med detta menades att nätet skulle ha en tydlig hierarki där vägar och gator klassificerades i första hand efter storleken på flödet och hastighetsbegränsningen. På detta sätt skulle de vägar och gator med höga trafikflöden prioriteras och få en god utformning, ett jämnare flöde och därmed hög säkerhet. (Statens planverk, 1968)

- *Skapa överskådlighet, enkelhet och enhetlighet*

Detta för att trafikanterna lättare skulle förstå trafiksystemet och att misstag orsakade på grund av krav på många och svåra beslut därmed skulle minskas. (Statens planverk, 1968) Ytterligare två principer var viktiga i SCAFT. Den första var att en tydlig uppdelning av markanvändningen, zoonering, förespråkades. Bostäder med tillhörande service och centrum skulle vara åtskilt från områden med kontor och industri. Den andra var grannskapsprincipen, vilken förespråkade att bostäder skulle vara placerade så att enklare service, exempelvis dagligvaruhandel, lätt skulle nås till fots och utan att behöva passera en bilväg. (Hagson, 2004) De olika planeringsprinciperna var tydligt illustrerade, vilket figur 4 är ett exempel på.



Figur 4 *Exempel på planeringsprincip från SCAFT68 (Hagson, 2004)*

SCAFT innebar alltså en tydlig uppdelning och klassificering mellan trafikslagen, med hänsyn till trafiksäkerheten. Nackdelen blev att kollektivtrafiken fick svårt att konkurrera med biltrafiken då ingen trafik fick dras igenom kvarter och hållplatserna därför ofta hamnade långt från själva bostäderna. SCAFT:s differentiering av vägnät och separering mellan trafikslag ledde också till enformig planering och tråkiga miljöer för oskyddade trafikanter. (Hydén et al, 2008)

SCAFT:s råd var dessutom svåra att applicera på redan befintliga områden utan kunde främst användas vid exploatering av nya områden (Holmberg et al, 1996).År 1974 kom därför nya riktlinjer där hänsyn togs till gatans nuvarande användning och att åtgärderna skulle anpassas efter detta. Behovet ökade dock av en planeringsprincip där hänsyn togs till hur trafiken skulle fungera mer som en helhet tillsammans med omgivande miljöer (Hagson, 2004).

4.3 TRÅD

Ökade kunskaper om trafiksäkerhet visade att kraven på separering och differentiering kunde sänkas utan att trafiksäkerheten blev sämre. Det behövdes samtidigt ett planeringsinstrument som kunde användas även i befintliga områden. Dessa svagheter med SCAFT gjorde att dåvarande Planverket, Vägverket, Trafiksäkerhetsverket samt Naturvårdsverket arbetade fram TRÅD. TRÅD står för *Allmänna råd för planering av stadens trafiknät* och kom 1982. (Hagson, 2004)
I TRÅD togs större hänsyn till personer med funktionsnedsättning och kollektivtrafik i samhällsplaneringen, något som hade saknats i SCAFT (Hagson, 2004). Att i första hand anpassa

samhällsbyggande efter trafiken minskade också i betydelse (Hydén, 2008). Syftet med TRÅD var att den skulle innehålla planeringsprinciper som bidrog till:

- Hög trafiksäkerhet
- Bättre förutsättningar för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik
- Bättre beaktande av handikappades behov av god tillgänglighet
- Minskade trafikstörningar

(Hagson, 2004)

Detta skulle uppnås med hjälp av tre principer; *lokaliseringsprincipen*, *grannskapsprincipen* och *trafiktålighetsprincipen*. Tillämpades principerna tillsammans kunde en balans skapas mellan framkomlighet, säkerhet, skönhet och trevnad. Lokaliserings- och grannskapsprincipen byggde på samma idéer som SCAFT, medan trafiktålighetsprincipen byggde på att vissa gator och vissa områden inte tålde allt för höga trafikflöden. Framförallt gällde detta för centrala områden i städer och tätorter. Trafiktålighetsprincipen liknas därför ibland vid en ”trafiksanering”. År 1987, några år efter att TRÅD lanserats, kom *Allmänna råd för gators utformning och standard*, ARGUS, som till skillnad från TRÅD mer detaljerat behandlar utformningen av gatunätet. (Hagson, 2004)

Ökade kunskaper om trafikens miljöproblem och ny forskning om trafiksäkerhet ledde så småningom fram till att Boverket, Vägverket, Naturvårdsverket och dåvarande Kommunförbundet utarbetar TRÅD92; Trafikråd - *Handbok för omsorg om trafik och bebyggelse i städer och tätorter*. I TRÅD92 är målet att trafikplaneringen ska ske med hänsyn till en hållbar utveckling av samhället. Miljömålen får nu ännu större uppmärksamhet än i TRÅD82 och SCAFT. År 1987 kom också den nya plan- och bygglagen, se kapitel 3.1 *Lagstiftning*, som innebar att kommunerna fick mer beslutanderätt i planeringsfrågor samt att allmänhetens inflytande i planeringsprocessen ökade. TRÅD92 kom aldrig ut som färdig skrift, men fick trots det en stor spridning bland kommuner. (Hagson, 2004) Följande mål ska eftersträvas vid trafik- och bebyggelseplanering i tätort enligt TRÅD92:

- god trafiksäkerhet
- skydd mot miljöförstöringar
- god tillgänglighet och effektivitet
- användbarhet för funktionshindrade
- låg och effektiv resursanvändning
- omsorg om stadsmiljön
- beredskap för förändring

(Holmberg et al, 1996)

Sambanden mellan bebyggelse och trafiksystem ska, enligt TRÅD92, beskrivas och analyseras enligt tre modeller; *Grannskapsmodellen*, *Trafiknätsmodellen* och *Livsrumsmodellen*.
Grannskapsmodellen och trafiknätsmodellen är snarlik de principer som förekommit i SCAFT och TRÅD82. Livsrumsmodellen däremot förklarar hur olika typer av vägar och gator ska utformas för olika typer av trafikslag. De olika typerna delas in i tre ”rum”; *frirum, mjuktrafikrum* och *trafikrum*. I frirummet var det meningen att oskyddade trafikanter skulle kunna röra sig utan att oroa sig för biltrafik, detta kan liknas vid tidigare grannskapsprinciper. I mjuktrafikrummet var meningen att oskyddade trafikanter och bilister ska kunna samsas med varandra, dock ska all bilkörning ske på de oskyddade trafikanternas villkor. Transportrummet är endast till för bilister och här prioriteras framkomlighet och säkerhet för biltrafiken.
Framförallt är det mjuktrafikrummet som skiljer sig från tidigare SCAFT och TRÅD82, eftersom detta rum i motsats till tidigare inte motsäger integration mellan olika trafikslag. (Hagson, 2004)

4.4 MaTs

I mitten av 1980-talet lanserades begreppet hållbar utveckling av Brundtlandkommissionen, definierat som ”*att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov*”. Till skillnad från vad som tidigare varit fallet, kopplade Brundtlandkommissionen ihop miljö- och utvecklingsfrågor. Kommissionen såg ekonomisk tillväxt, socialt välbefinnande och god miljö som en helhet. (Naturvårdsverket, 1996)

Detta gjorde att ett samarbete påbörjades mellan ett flertal organisationer och myndigheter inom Sverige, med målet att skapa en gemensam plattform för arbetet med att åstadkomma ett *Miljöanpassat Transportsystem* (MaTs), inom 25-30 år. Detta efter att insikten hade väckts om att det krävdes åtgärder från flera håll för att klara en långsiktigt hållbar utveckling med avseende på både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. (Naturvårdsverket, 1996).

I MaTs-samarbetet utarbetades miljömål som skulle användas för åtgärdsprogram och strategier. Ett antal förslag för att åstadkomma ett miljövänligt transportsystem identifierades, bland annat att utforma strategier för hur ett långsiktigt hållbart transportsystem kan åstadkommas, ett utvidgat kostnadsansvar för de olika trafikslagen, skärpta miljökrav för samtliga transportmedel, mer miljövänlig kollektivtrafik och bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken och stöd till forskning, utveckling inom utvalda system- och teknikområden. (Naturvårdsverket, 1996)

4.5 Nollvisionen och Lugna Gatan

År 1997 antogs riksdagen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*. Nollvisionen är, som namnet antyder, en vision där ingen dödas eller skadas allvarligt i det svenska trafiksystemet. Visionen ska utgöra grunden i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. (Vägverket, 2007)

Antagandet av nollvisionen innebar att trafiksäkerhetsfrågorna fick en mycket större tyngd i trafikplaneringsarbetet än vad som var fallet tidigare och därför uppstod behov av nya planeringsprinciper (Svensson et al 2004).

Strax efter antagandet av nollvisionen publicerades skriften *Säkrare trafikmiljö i tätort* som innehåll mer tillämpbara metoder av visionen. År 1998 publicerades *Lugna gatan* där principerna i Säkrare trafikmiljö i tätort utvecklades till mer praktiskt tillämpbara. Lugna gatan skulle också fungera som ett komplement till ARGUS tills en ersättare för detta dokument kom. (Hagson, 2004)

Lugna gatan innehöll dels förslag till åtgärder för att öka trafiksäkerheten, dels förslag för att främja en bättre helhetssyn i planeringsprocessen än i tidigare planeringsprinciper. Lugna gatan skulle dock bara tjäna som ett övergångsinstrument i väntan på att ett utförligare dokument skulle utformas. Därför behandlar Lugna gatan till största delen hur förändring kan ske av befintliga blandtrafikgator i tätort och inte utformning av nya områden. Den behandlar inte heller stadens struktur eller exempel på regler och styrmedel som kan påverka färdmedelsfördelning. Lugna gatan behandlar dessutom inte hur genomförandet eller hur uppföljningen av åtgärderna kan se ut. (Hagson, 2004)

4.6 TRAST

När TRÅD som användes för övergripande trafikplanering i tätort blev föråldrad kom som tidigare beskrivet Lugna gatan. Lugna gatan fungerade dock dåligt som heltäckande planeringsdokument för tätortsmiljöer, se kapitel 4.5. För utformningen av de statliga vägarna användes separata dokument för vägutformning, men det saknades råd för hur gator i tätortsmiljö skulle utformas. Detta medförde att ARGUS, som beskrevs i kapitel 4.3 *TRÅD*, fortfarande användes, vilken innehöll föråldrade råd och anvisningar. (Vägverket, 2004)

På grund av detta startades arbetet med att ta fram två nya planeringsverktyg. Det ena var *Vägar och Gators Utformning*, VGU, som bland annat skulle ersätta ARGUS och det andra var TRAST. TRAST skulle vara en handbok som hjälper användaren genom stadsplaneringsprocessen där hänsyn skulle tas till både bebyggelseplaneringen och trafikplaneringens intressen. (Vägverket, 2004) TRAST består av två delar. Den första delen har i syfte att fungera som ett hjälpmedel i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågorna och den andra delen innehåller faktaunderlag för arbetet med trafikfrågorna. (TRAST, 2007) Det är, som tidigare nämnts, framförallt del ett av TRAST som kommer att studeras i följande kapitel.

4.6.1 Syftet med TRAST

Huvudsyftet med TRAST var att skapa en helhet inom samhällsplaneringen. TRAST skulle finnas som en hjälp för planerare, beslutsfattare och andra aktörer vid planering av städers transportsystem. Utgångspunkten i TRAST var att skapa en hållbar och attraktiv stad. (TRAST, 2007)

För att skapa en attraktiv stad är det viktigt att samhällsplaneringen utgår ifrån ett helhetsperspektiv, vilket sker när många parter har möjlighet att samverka i olika skeden i planeringsprocessen. TRAST skall här fungera som ett hjälpmedel. (TRAST, 2007)

Hållbar utveckling definieras i TRAST enligt Bruntlandkommisionen uttalande från 1987, se kapitel 4.4 *MaTs*. Hållbar utveckling har tre olika aspekter: social, ekonomisk och ekologisk. De är alla nödvändiga för att uppnå en hållbar utveckling och går ej att rangordna. (TRAST, 2007)

I en social hållbar utveckling värderas människors behov och välbefinnande högst och målet är att ge god livskvalitet åt alla, skapa gemenskap och trygghet. I en socialt hållbar utveckling har alla möjlighet att ta del av det goda samhället, oberoende kön, ålder, etnisk och kulturell tillhörighet eller socioekonomisk ställning. Viktiga aspekter här är hälsa, delaktighet och trygghet. Kommunen kan genom att planera yttre miljöer så att människor känner sig trygga medverka till en social hållbar utveckling. (TRAST, 2007)

Med ekonomisk hållbarhet menas att medborgare långsiktigt har möjlighet att försörja sig. Det är viktigt för att kunna tillgodose basbehoven och kraven på god livskvalitet. Städerna fungerar som tillväxtmotorer för samhällsutvecklingen och har en roll som administrativt, kommersiellt och kulturellt centrum. Aktuellt idag är regionförstoringar som ger ett större utbud av arbetsplatser, bostäder, kultur och rekreation men dessutom ökar transport- och resbehovet. Dessa resor måste tillgodoses utan att äventyra miljön vilket leder oss in på den tredje hållbarhetsaspekten, ekologisk hållbar utveckling. (TRAST, 2007)

Ramen för hur de föregående aspekterna skall lösas är en ekologisk hållbar utveckling. För att inte äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov måste de gränser naturen sätter respekteras. I en ekologisk hållbar utveckling skyddas miljön och jordens resurser används ansvarsfullt, dessutom förutsätts biologisk mångfald och fungerande ekosystem. Trafiksystemet för med sig negativa effekter på miljön i form av luftföroreningar och buller. Transportsektorn är dessutom i allra högsta grad delaktig i klimatpåverkan. Om förutsättningarna för att få en hållbar ekologisk utveckling inte följs kommer det på sikt inte heller finnas möjlighet att uppnå de andra hållbarhetsaspekterna. (TRAST, 2007)

4.6.2 Kommunal trafikplanering enligt TRAST

Varje kommun bestämmer själv hur arbetet med trafikplaneringen skall gå till, i figur 5 nedan redovisas dock ett exempel från TRAST på hur trafikplaneringen kan delas upp i olika skeden.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplan	Åtgärdsprogram	Projekt

Figur 5 *Förslag på kommunal trafikplanering enligt TRAST*

Inriktningsplaneringen behandlar vilken stadsutveckling som kommunen önskar åstadkomma och kan omfatta olika områden. Översiktplanen, som beskrivs i kapitel 3.2 *Planeringsinstrument*, skall vara en del av arbetet med en långsiktigt hållbar utveckling. Översiktsplanen kan sedan kompletteras med strategier för till exempel näringsliv, handel och trafik med mera. Det är denna typ av kompletterande strategi som trafikstrategin representerar. (TRAST, 2007)

Syftet med trafikstrategin är att transportsystemet skall utvecklas i riktning mot en hållbar och attraktiv stad. Trafikstrategin skall dessutom vara ett dokument där alla trafikfrågor samlas under ett paraply och därtill klargör hur trafikfrågor är kopplade till andra intressen inom planeringen. (TRAST, 2007)

Trafikstrategin beskriver dagens trafiksystem med fördelar och brister, den beskriver vilken tillgänglighet som behövs för stadens utveckling och hur den tillgängligheten kan åstadkommas samt vilka effekter den för med sig på stadsutvecklingen. Den behandlar både person- och godstrafik samt trafik inom staden och den regionala trafiken. En trafikstrategi fungerar som en ”handledare” som gör att planer och åtgärdsförslag ligger i linje med önskad stadsutveckling. I trafikstrategin skall mål för de olika trafikslagen formuleras, prioriterade områden skall identifieras och förslag på åtgärder skall läggas fram. Åtgärdsförslag i en trafikstrategi kan till exempel vara var verksamheter och bostäder skall lokaliseras, hur kollektivtrafiken kan förbättras och hur nätet för cykeltrafik kan utvecklas. (TRAST, 2007)

Därefter kommer åtgärdsplaneringen som består av trafikplaner och åtgärdsprogram som identifierats som nödvändiga under inriktningsplaneringen. Medan trafikstrategin ofta beskriver *vad* som ska åstadkommas, beskriver trafikplanen ofta *hur* det ska ske. Trafikplanen beskriver vanligtvis de åtgärder som krävs för att man ska uppnå ett önskat trafiksystem. En sammanhållen plan är viktig för att åstadkomma ett samverkande trafiksystem och för att belysa hur de olika trafikslagen påverkar varandra. En trafikplan kan även skapas för ett enskilt eller ett fåtal trafikslag, exempel på det är cykelplan och kollektivtrafikplan. Åtgärdsprogram kan finnas för olika typer av aspekter som behöver belysas såsom säkerhet, trygghet, tillgänglighet och miljöpåverkan. Även för påverkansåtgärder för att uppnå hållbart resande kan det finnas åtgärdsprogram. Till de vanligaste åtgärdsprogrammen hör trafiksäkerhetsprogram. (TRAST, 2007)

Följden av trafikplanerna och åtgärdsprogrammen bör bli en lista på åtgärder som ska prioriteras. Precis som i trafikstrategin ska det sedan göras strategiska val av vilka åtgärder som ska väljas, utifrån i vilken följd de ska göras och hur de eventuellt påverkar varandra. En uppföljning av trafikplanerna och åtgärdsprogrammen bör ske för att förhindra att innehållet blir inaktuellt samt som en garant för att innehållet ändras om någon utomstående faktor ändras, exempelvis de ekonomiska ramarna. (TRAST, 2007)

Målet med planering är att komma till genomförandeplaneringen. I detta skede skall utpekade åtgärder i åtgärdsplaneringen verkställas, i form av projekt, för att skapa förändring i önskad riktning (TRAST, 2007). Åtgärder som påverkar transportsystemet och dess resor kan samlas under följande rubriker:

- Lokalisering av nya verksamheter och ny bebyggelse
- Nya eller ändrade detaljplaner
- Påverkan
- Trafikering
- Utformning och gaturumsbeskrivning

(TRAST, 2007)

4.6.3 Trafikstrategins process

TRAST beskriver vikten av en tydlig process i arbetet med att ta fram strategier, planer och program. Genom att arbetet sker i en process i samverkan mellan många parter kan risker och möjligheter identifieras tidigt i arbetet. Figur 6 visar vilka olika delar processen kan innehålla enligt TRAST och i fortsättningen kommer denna process att benämnas *TRAST-processen*.

Figur 6 *Schema över hur processen kan se ut vid kommunens arbete strategier, planer och program. Illustration: Caroline Andersson (TRAST, 2007)*

Vision

Visionen skall beskriva den framtid som staden bör eller kan utvecklas i riktning mot. Visionen bör vara tämligen realistisk men den behöver varken vara tidsbunden eller möjlig att mäta. Det är dock viktigt att den är accepterad, utmanande och begriplig. Arbetet med visionen är strategiskt viktigt, det är inspirerande och ger möjlighet till kreativitet. Idéer och tankar från många kan här samlas in. Visionen kan sedan användas som ett politiskt styrinstrument för att uppnå önskad utveckling. (TRAST, 2007)

Förankring

Eftersom resultatet av hur transportsystemet planeras och utformas ger effekter för alla människor som vistas i stadsrummet borde också alla berörda få vara med och påverka. Det bästa är om förankringen sker tidigt i processen, då det ger bättre underlag för bra beslut, förutsättningar för att beslutet blir mer långsiktigt hållbart samt att invånarna får möjlighet att påverka sin egen omgivning. (TRAST, 2007)

För att säkerställa att kommunikationen fungerar i planerings- och projekteringsprocessen kan en kommunikationsplan upprättas. Syftet är att skapa en dialog och målet är att hitta en strategi för hur det ska gå till. Beroende på målgruppen skiljer sig strategin. Målgruppen för kommunikation

inom trafikplanering kan vara beslutsfattare, planerare och medborgare och näringsliv. (TRAST, 2007)
Det är viktigt att kommunicera med beslutsfattarna, det vill säga politikerna, då det är avgörande för hur processen kan påverka stadens utveckling. Viktigt är därför att säkerställa det politiska uppdraget och att kontinuerligt förankra hos beslutsfattarna. Trafikfrågor måste behandlas så brett som möjligt och därför bör alla berörda kompetensområden delta. Planerare inom olika områden bör därför få möjlighet att delta i processen, genom dialog och tillgång till information. Vad gäller medborgare och näringsliv är det viktigt att få med dem i planeringsprocessen då de kan bidra med erfarenheter och synpunkter och visa på vilka olika behov som finns för samhällets transportsystem. (TRAST, 2007)

Det finns ett antal olika metoder för att informera och få in synpunkter. Metoderna går att anpassa och kombinera beroende tillfälle och vilken typ av dialog som är önskvärd.

Mål

Syftet med en trafikstrategi är att styra utvecklingen av trafiksystemet i riktning mot en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Hur en attraktiv och hållbar stadsutveckling ser ut skiljer sig från stad till stad, då den är beroende av stadens unika förutsättningar och lokala värderingar. Kommunens översiktsplan skall redovisa vilken utveckling och inriktning staden vill eftersträva i stora drag. Därav är kopplingen mellan målen i trafikstrategin och i översiktsplanen av stor vikt. Målen som tas fram i trafikstrategin grundar sig i nationella, regionala och kommunal mål. Kommunens planer ska på detta vis fogas in i ett större sammanhang, men behålla sin lokala prägel. (TRAST, 2007)

TRAST beskriver Sveriges nationella mål inom fyra övergripande områden: hållbarhet, arkitektur, resor och transporter samt miljö. För mål inom hållbarhet finns den svenska strategin för hållbar utveckling. Arkitekturen har en betydande del i samhällets resurshushållning enligt TRAST, då den är viktigt för kvalitetssäkring vid byggande och formgivning. (TRAST, 2007) För mål inom resor och transporter finns det övergripande nationella målet *”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”,* vilket är uppdelat i sex delmål (Vägverket, 2008a). Enligt TRAST ska även hänsyn tas till de 16 nationella miljökvalitetsmålen (TRAST, 2007).

På kommunal nivå finns visioner och politiska mål för hur utvecklingen i kommunen ska se ut samt tolkningar av de nationella målen. Dessa är vägledande i arbetet med översiktsplanen. Andra mål och ställningstaganden kan finnas i beslut som kommunfullmäktige och berörda nämnder har fattat. De mål som har direkt eller indirekt koppling med transportsystemet utvecklas vidare i trafikstrategin. Kommunala mål som ska ligga till grund för målformuleringen i trafikstrategin hämtas från flera olika dokument, bland annat översiktsplanen, budgetskrivning och andra strategiska dokument tagna i kommunfullmäktige. (TRAST, 2007)

Under arbetet med trafikstrategin skall mätbara och uppföljningsbara mål formuleras kontinuerligt. Uppföljningen av målen kan ske med hjälp av indikatorer. Indikatorer är mätbara aspekter som visar om utvecklingen går åt samma håll som målen pekar. De måluppfyllelser som ej är mätbara skall beskrivas tydligt. Det är utifrån dessa indikatorer och beskrivningar stöd skall hittas i arbetet med trafikstrategin. (TRAST, 2007)

Tidshorisonten när målen skall vara uppfyllda kan skilja sig. De mål som är kopplade till de nationella målen är ofta långsiktiga. Kortsiktiga mål kan ha en högre detaljeringsgrad. Arbetet med målen är ett sätt att kommunicera mellan tjänstemän och politiker. Målen kan delas in i två grupper; inriktningsmål och resultatmål. Inriktningsmålen beskriver i generella termer vilken riktning en utveckling skall ha. Exempel på inriktningsmål kan vara att stadens täthet ökar.

Resultatmål är istället ett kvantifierat mål och kan till exempel vara att andelen gående skall öka med en viss procentsats till 2010 och en annan procentsats till 2020. (TRAST, 2007)

Nulägesbeskrivning

Genom att göra en nulägesbeskrivning skall alla inblandade få en bild av vilka förutsättningar för utveckling staden och stadens trafiksystem har. Vid god kännedom om nuläget är möjligheterna större att hitta en bra väg för utveckling. Nulägesbeskrivningen skall visa stadens goda sidor, brister och möjligheter. TRAST ger här förslag på begrepp som är lämpliga att använda och hur de kan användas. (TRAST, 2007) Dessa begrepp kommer att återkomma flertalet gånger inom denna studie och går då under samlingsnamnet *TRAST-aspekterna*. Begreppen är:

- Stadens karaktär
- Resor och transporter
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Miljöpåverkan

(TRAST, 2007)

Nulägesbeskrivningen kan göras i form av en SWOT-analys, där SWOT kommer från de engelska orden för styrka, svaghet, möjlighet och hot. Här kan sedan stadens egenskaper sorteras in under respektive rubrik, med syfte att värdera nuläget. (TRAST, 2007)

Alternativ & Analys

Efter att en beskrivning av nuläget har gjorts, kan prognoser eller scenarier göras över hur den framtida utvecklingen kan se ut. Scenarier kan utformas på olika nivåer, översiktligt eller på detaljnivå. Dessa scenarier kan sedan ligga till grund för diskussioner om den framtida utvecklingen. (TRAST, 2007)

För att kunna jämföra effekter och konsekvenser av olika scenarier med varandra kan prognoser användas. Det är viktigt att det tydligt anges att prognoserna endast är en vägledning, och inte en beskrivning av vad som de facto kommer att ske. Scenarier kan även användas för så kallad ”backcasting”. Detta innebär att ett mål tas fram och används för att baklänges räkna ut vilka åtgärder som krävs i nuläget för att i framtiden uppnå målet. (TRAST, 2007)

En annan metod som kan användas för att analysera hur framtida trafiksystem ska se ut är Vägverkets fyrstegsprincip (TRAST, 2007). Enligt principen ska lösningar som påverkar efterfrågan på transporter och val av färdmedel samt åtgärder som effektiviserar utnyttjandet av befintligt vägnät, analyseras innan större ombyggnationer eller nybyggnationer sker. Fyrstegsprincipen kan på så sätt också användas för att hushålla med de ekonomiska resurserna. (Vägverket, 2002)

Scenarier, prognoser och analyser ska allihop utgöra underlag för val av inriktning och strategi. Då är det viktigt att kunna visa på konsekvenser och effekter av olika scenarier. Metoder som kan användas för att tydliggöra detta är SWOT-analys, måluppfyllelse samt förbättringspotential. Under alternativ & analys kan även en ekonomisk sammanställning och bedömning göras, både vad gäller investering samt drift och underhåll. (TRAST, 2007)

Val av alternativ

För att visionerna i trafikstrategin ska kunna bli verklighet krävs det att strategiska val görs vid planeringen av transportsystemet. Det betyder att resurserna koncentreras till de inriktningar och alternativ som bidrar mest till måluppfyllelse. (TRAST, 2007)

Strategierna ska fungera som samlande bas för de åtgärder som planeras. De ska vara långsiktiga, lätta att förstå samt fånga något centralt. Exempel på strategier är hållbar samhällsplanering, cykelstaden och levande stadsmiljö. Strategierna innehåller delområden som påverkar och är beroende av varandra. Utifrån arbetet med *Alternativ & analys* identifieras de viktigaste delområdena. Exempel på delområden är tätare turtäthet och utbyggnad av cykelnätet. (TRAST, 2007)

Med hjälp av en samordnad övergripande planering där varje transportslag kan optimeras skapas förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det är viktigt att de strategier som antas är möjliga att finansiera då de annars inte uppfattas som trovärdiga, likväl ska målen som strategierna syftar till att uppnå vara allvarligt menade. (TRAST, 2007)

Åtgärdsplanering

Efter att ett val av strategi gjorts utifrån olika alternativ, ska det för de mål som strategin syftar till att uppfylla föreslås åtgärder. Åtgärderna kan vara mer eller mindre konkreta, beroende på kommunens storlek. En större kommun har i många fall en specifik trafikplan där åtgärderna beskrivs mer konkret, medan en mindre kommun väver ihop trafikstrategin och trafikplanen och får en kombinerad strategi och plan. (TRAST, 2007)

Någon form av prioritering mellan åtgärderna måste också göras, ofta finns inte tillräckligt med resurser för att utföra alla. Här kan faktorer som kostnadseffektivitet, stor efterfrågan eller hur akut åtgärden är, vara avgörande. (TRAST, 2007)

En bra åtgärdsplan ska, förutom en beskrivning av själva åtgärden, innehålla vem som har ansvar för åtgärder, vilka resurser som krävs samt förslag på hur den ska följas upp. (TRAST, 2007)

Uppföljning

Målet med uppföljningen är att kontrollera ifall uppsatta mål nås eller inte. Uppföljningen har också syftet att kontrollera vilka effekter de åtgärder som förslagits fört med sig. Dokumentering av uppföljningen kan sedan bidra till att erfarenheterna från projektet finns kvar och används i kommande projekt. Viktigt för att skapa en överblick och ett sammanhang är att uppföljningen sker på olika nivåer, både av själva processen samt av enskilda projekt och åtgärder. (TRAST, 2007)

För att utföra uppföljningen kan någon form av rutin eller kontrollprogram vara lämpligt som utgångspunkt i arbetet. I organisationer finns vanligtvis ett system för ständiga förbättringar, till exempel ett ISO-system (International Organization for Standardization). ISO-system är ett hjälpmedel för att utveckla kvaliteten i organisationen med hjälp av ledning och styrning. Om ett sådant system finns, bör kommunen vid uppföljning av trafikstrategin använda sig av det. På så sätt används den struktur för kunskapsåterföring och uppföljning som redan finns i organisationen. (TRAST, 2007)

För att kunna göra en bra uppföljning krävs det mätbara indikatorer och rutiner för hur återkoppling ska ske till ansvariga. En fördel är om uppföljningen kan utgöra en del av genomförandet och att en ansvarig person utses för hela uppföljningen. Det är också viktigt att uppföljningen sker tillsammans med dem som genomför åtgärderna eller är ansvariga för delar av genomförandet. Uppföljning bör ske kontinuerligt i samband med verkställandet av strategin.

Det kan dessutom vara lämpligt att en gång per år ge en samlad bild av hur genomförandet av trafikstrategin fortskrider, vilken kan presenteras för de som beslutade om att trafikstrategin skulle genomföras. (TRAST, 2007)

Uppföljningen av trafikstrategin och vem som har ansvaret för trafikstrategin bör vara tydligt och fastställt. Ansvaret ligger med fördel centralt placerat i organisationen, så att strategin får en stark position inom planeringsarbetet. Den starka positionen underlättar strategins integration i kommunens övriga verksamhet. Syftet är att trafikstrategin ska fungera som ett verktyg för alla inblandade, det är dock viktigt att strategin har en förvaltare. Förvaltaren har också ansvar för att information om strategins genomslag och huruvida delprojekt når resultat förmedlas. På så vis ska strategin få en naturlig plats bland de kommunala planeringsverktygen. (TRAST, 2007)

5 Hållbar trafikplanering i Europa

Utifrån frågeställningarna har en litteraturstudie gjorts av dokument i Europa som motsvarar TRAST:s form av trafikstrategi. Syftet med studien är att se om andra länder kommit längre och om det i sådana fall finns exempel på framgångskoncept eller framgångsexempel.

5.1 Verktyg i Europa

Forskningsprojektet *Den goda staden* har bland annat försökt kartlägga trafikstrategier i Europa och är därför intressant för detta examensarbete. Den goda staden är ett projekt som syftar till att finna lösningar på de hinder och problem som finns och på så vis skapa bättre förutsättningar för den hållbara staden. (Vägverket, 2008c)

Ett resultat av arbetet i projektet är rapporten *Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands*, där trafikstrategier i Europa har studerats (Bjerkemo, 2006). Rapportens slutsats är att följande delstrategier finns i de studerade trafikstrategierna:

- Bebyggelselokalisering – trafiksystem
- Stads- och boendemiljö
- Tillgänglighets- och intermodala strategier
- Trafiknäts- och färdsättsstrategier
- Information, attitydpåverkan, samverkan mellan aktörer
- Genomförande och finansieringsstrategier

(Bjerkemo, 2006)

I rapporten framgår att transportstrategierna i Europa ofta har ett betydligt bredare angreppssätt och en större helhetssyn än de svenska stadsplaneringsinstrumenten. Förutom strategier för att minska behovet av transporter innehåller de strategier för en bättre boendemiljö, för olika trafikantkategorier och färdsätt samt beskrivningar av hur den befintliga transportkapaciteten kan användas. I Europa är samtidigt trafikstrategierna ofta vägledande för bebyggelseplaneringen och den fysiska planeringen, något som enligt rapporten inte är fallet i Sverige. (Bjerkemo 2006)

I den norska rapporten *Hållbara strategier för markanvändning och transporter?* sammanfattas ett arbete som genomförts inom ramarna för EU-projektet PROSPECT (Procedures for Recommending Optimal Sustainable Planning of European City Transport Systems) 2003. Här har städer i Europa studerats i syfte att identifiera städer som har bedrivit ett framgångsrikt arbete med sin transportpolitik. Följande faktorer framstod som särskilt framgångsrika:

- Den fysiska stadsstrukturen har stor betydelse. En samlad stadsstruktur underlättar vid byggande av kollektivtrafik och ökar möjligheterna till cykeltrafik
- Krismedvetande hos politiker och tjänstemän, att styrande snabbt ser vad utvecklingen är på väg gör det lättare att tidigt sätta igång planeringsåtgärder.
- Långsiktiga strategier och satsningar
- Nödvändigt med politisk förankring över alla partilinjer, som skapar en enighet kring projekt med lång genomförandetid.
- Viktigt med vetenskaplig dokumentation och uppföljning, vilket gör det lättare att justera kursen för ett projekt under arbetets gång ifall åtgärderna inte får den förväntade effekten. Effekter som dokumenterats vetenskapligt hjälper också till att övertyga fler eventuella motståndare.

- Samlade åtgärdspaket. Störst effekt har uppkommit i de städer där restriktiva och positiva åtgärder kombinerats och där det funnits en helhetsstrategi som inbegriper både transportsystemet och markanvändningen.

(Langeland, 2003)

En motsvarighet till TRASTs: trafikstrategi, som förekommer internationellt, är Sustainable Urban Transport Plan (SUTP). Liksom en trafikstrategi ska en SUTP innehålla alla trafikslag, både för person- och godstrafik. Vidare ska en SUTP innehålla mål där huvudsyftet är att uppnå ett mer miljövänligt transportsystem som ska vara tillgängligt för alla invånare. Målen ska vidare konkretiseras i ett antal åtgärder med tidplan, finansiering och ansvarsfördelning. SUTP ska även kopplas till markanvändningen, bindas ihop och implementeras i regionala och nationella planer och förespråka intermodala lösningar.

Ett pilotprojekt som syftade till att införa SUTP i städer var *Baltic urban sustainable transport implementation planning*, BUSTRIP, där tolv städer i länderna kring Östersjön, bland annat Sundsvall och Örebro, fick hjälp och stöd att införa en SUTP. Utifrån erfarenheterna av dessa försök utformades en guidebok, *Hållbar mobilitet*, som ger vägledning i hur ett hållbart transportsystem kan utformas. Enligt guideboken är det framförallt två komponenter som är viktiga, planeringen och processen (Union of the Baltic Cities Environment and Sustainable Development Secretariat, 2007).

Planeringen ska innefatta ett fortlöpande och produktivt samarbete på både lokal och regional nivå. Planeringen skall också göras gemensamt av berörda förvaltningar, instanser och aktörer, där samförstånd mellan alla parter är viktigt. Planen ska vara övergripande och omfatta alla typer av transporter, såväl offentliga som privata. Planen ska sedan vara vägledande för alla de delar som påverkar eller berörs av transporter och vara en gemensam vision för hur transportsystem ska utformas för en hållbar utveckling. (Union of the Baltic Cities Environment and Sustainable Development Secretariat, 2007)

Processen med att omvandla dagens planeringsprocesser mot en mer hållbar utveckling är något som kommer att ta lång tid. Alla städer har sina olika utgångspunkter och därför måste varje stad hitta sina lösningar för hur en hållbar utveckling inom transportområdet skall uppnås. Gemensamt är dock att utgångspunkterna måste vara baserade på nuvarande styrkor och möjligheter och att dessa utvecklas. (Union of the Baltic Cities Environment and Sustainable Development Secretariat, 2007)

5.2 Exempel från Europa

Nedan följer exempel på hur trafikstrategier i Europa är uppbyggda. Exemplen är hämtade från Frankrike respektive Zürich i Schweiz och Wien i Österrike. Dessa exempel har valts ut efter en litteratursökning, då de anses ligga långt fram med att trafikplanera för den hållbara staden.

5.2.1 Frankrike

I Frankrike är det sedan 1996 lag på att städer med fler än 100 000 invånare ska upprätta en så kallad Plan de Déplacement Urbains, PDU. I en PDU ska det finnas beskrivningar för hur stadens transportbehov ska kunna mötas på ett miljövänligt sätt med hjälp av följande sex strategier:

- Reduktion av motorfordonstrafik
- Utveckling av kollektivtrafiken
- Effektivare utnyttjande av tätortens gatunät
- Strategi för parkering
- Varudistribution som ger mindre påverkan på miljön
- Uppmuntra företag och offentliga arbetsgivare att hjälpa sina anställda att genomföra sina arbetsresor kollektivt eller genom samåkning.

(Bjerkemo, 2006)

En PDU är dessutom överordnat Frankrikes motsvarighet till detaljplan, vilket gör att detaljplanen blir ett verktyg då PDU ska genomföras. En PDU är uppbyggd på följande sätt:

- Prediagnos
- Diagnos
- Scenarier
- Val av scenario och strategi
- Utarbetande av projekt, inklusive tidplan och ekonomisk plan
- Konsultation av myndigheter
- Konsultation av allmänhet
- Fastställande av strategi

(Bjerkemo, 2006)

En genomgång av konsekvenserna i städer som har uppfört en PDU visar att det framförallt är kollektivtrafiken som har uppgraderats medan cykeltrafiken fortfarande har låga andelar av färdmedelsfördelningen. Trafiksäkerhetsarbetet har inte heller fungerat som det var tänkt. En fördel med PDU har dock varit att den på ett tydligt sätt definierar hur PDU ska fungera som en del av den strategiska planeringen. (Bjerkemo, 2006)

5.2.2 Zürich

I Zürich har en mobilitetsstrategi utformats, med utgångspunkt i hållbar utveckling, vilken benämns *Enhetlig mobilitetskultur istället för sektoriell trafikslagspolitik*. Strategin kom första gången 2001 och fördjupades 2005, och är uppdelad i tre huvudprinciper: hållbar utveckling, handlingslinjer och delstrategier. Dessutom finns genomföranderegler som ett slags ledningssystem. Av genomföranderegelerna framgår det att mobilitetsstrategin ska användas i det dagliga arbetet på alla nivåer enligt de tre huvudprinciperna. (Bjerkemo, 2006) I uppdateringen från 2005 nämns de trafikpolitiska målen tydligare:

- Mobilitetsplanering utifrån tillgång istället för efterfrågan
- Personresebehovet ska styra
- Lösningar som bygger på samexistens och integration
- Anpassa bebyggelseutvecklingen efter förflyttningsbehovet
- Rådgivning som komplement till planering
- Helhetssyn på optimering av trafiksystemet
- Samverkan mellan trafikslag, nätstruktur, integration och sammanhållning av staden

(Bjerkemo, 2006)

Genomföranderegelrna, det vill säga ledningssystemet, ska framförallt användas för att uppnå riktiga avvägningar och prioriteringar, regler för delaktighet och förankring samt beskriva hur kvalitetssäkringen av de utförda åtgärderna ska gå till. Kvalitetssäkringen syftar till att kontrollera att alla åtgärder strävar efter att nå det gemensamma målet och inte spretar åt olika håll. (Bjerkemo, 2006)

5.2.3 Wien

Wien Transport master plan 2003 definierar strategier och speciella transportbehov för Wien. För att kunna upprätta planen samlades synpunkter in från allmänhet, myndigheter och experter på transporter. Allmänheten tillfrågades i den största tillfrågningen av allmänheten som någonsin skett i Österrike. Målet är att Wien transport master plan 2003 ska vara helt genomförd inom 20 år. (Winkler, 2006)

Den förra masterplanen från 1994 innebar förbättringar i strukturen för stadens parkeringsplatser samt en utökad kollektivtrafik. Ökade krav på bil-, kollektiv- och cykeltrafiken ledde till att en ny plan arbetades fram. (Winkler, 2006)

Planen bygger på ett centralt begrepp, *Intelligent mobilitet*. I planen definieras begreppet intelligent mobilitet som en god tillgänglighet för dagens generationer som samtidigt inte påverkar kommande generationer negativt. För att uppnå intelligent mobilitet fastställs fem nyckelområden, hållbarhet (ekonomisk, ekologisk och social), innovation, samarbete, acceptans och effektivitet. (Winkler, 2006)

För att uppnå hållbarhet kan ett minskat behov av förflyttningar skapas och beteenden ändras i syfte att förändra valet av transportmedel. Wien har som mål att minska andelen förflyttningar med bil med 25 procent och öka cykel- och gångtrafikens andel. (Winkler, 2006)

För att minska transportsystemets resursbehov och öka effektiviteten behövs fler bilpooler och mindre halvfulla transporter. En inkludering av trafikens externa kostnader i exempelvis drivmedelspriser kan också bidra till att minska transportsystemets resursbehov. Acceptans behövs för att uppnå en intelligent mobiltitet och uppnås genom en frekvent och kontinuerlig dialog med alla inblandade. Detta för att skapa ett förtroende och en insikt om vilka förändringar som måste till för att uppnå målet. (Winkler, 2006)
För att framgångsrikt kunna implementera planen krävs samarbete med omgivande distrikt, regionala myndigheter, organisationer och transportmyndigheter och även grannländer. Med innovation menas att Wien ska förbättra trafiken och infrastrukturen men även organisationsformer och hur idéer implementeras. (Winkler, 2006)

Sist i Wiens trafikstrategi definieras ett antal olika projekt och en tidplan görs för när projekten skall vara färdiga, tillsammans med en preliminär kostnadsberäkning. (Winkler, 2006)

6 Tidigare genomförda studier inom ämnesområdet

Inom området trafikplanering efter att TRAST gavs ut har det genomförts studier som har beröringspunkter med detta examensarbete. Ett försök att kartlägga detta har gjorts och nedan finns ett fåtal sammanfattningar av för ämnet intressanta studier. I kapitel 12 *Diskussion och slutsats* görs försök att dra paralleller utifrån detta examensarbetes resultat jämfört med nedan beskrivna studiers resultat.

Slutsatserna från projektet *Transportplanering i Sverige - en översikt som underlag för diskussioner om hur hållbara transportsystem kan åstadkommas* är av intresse för detta examensarbete då den behandlar trafikplanering och dess dignitet inom den kommunala trafikplaneringen.

Inför EU:s ställningstagande om en eventuell lagstiftning av införandet av trafikstrategier för städer över 100 000 invånare, gav Vägverket i uppdrag att se över hur trafikplaneringen såg ut i de 13 största kommunerna i Sverige. I projektet intervjuades tjänstemän med insyn i respektive kommuns trafikplaneringsarbete, och det noterades på vilket sätt de arbetade med trafikplanering, vilka planer de använde sig av och hur organisationen kring trafikfrågor såg ut. (Neergaard et al, 2004)

I rapporten beskrivs det att det i de flesta av de studerade kommunerna finns diskussioner och tankar om att arbeta mot ett hållbart transportsystem, men att det i många kommuner saknas en samordning av transporter och hållbarhetsfrågor. Avsaknaden av en gemensam strategi sägs kunna vara orsaken till kommunernas svårigheter med att driva igenom arbetet till uppställda mål. (Neergaard et al, 2004)

Under intervjuerna med kommunernas tjänstemän framgick behovet av att ge trafikfrågorna större vikt och trovärdighet, och vissa tjänstemän trodde att lagstiftande om införandet av SUTP kunde till fördel för att ge trafikfrågorna just denna tyngd och legitimitet. (Neergaard et al, 2004)

Slutsatsen från rapporten är att det finns ett behov av att lyfta trafik- och hållbarhetsfrågorna till en högre nivå, exempelvis kommunstyrelsen. Det skulle enligt rapporten bidra till att frågorna får den tyngd som krävs samt att arbetet sker med den helhetssyn som krävs mellan olika förvaltningar men även mellan politiker och tjänstemän. (Neergaard et al, 2004)

För att få en bild av hur intresset för trafikstrategier ser ut hos de svenska kommunerna, samt hur många kommuner som idag har upprättat trafikstrategier, gjorde Vägverket en enkätundersökning under sommaren 2008 som omfattade samtliga svenska kommuner. Enkätundersökningen var en del i projektet *Kartläggning av intresset för trafikstrategier i kommunerna*. 211 kommuner av totalt 290 besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 72,7 procent. (Vägverket, 2008c)

Resultatet av undersökningen blev att 40 kommuner (14 procent) ansåg sig ha en trafikstrategi och 154 kommuner (73 procent) att de ej hade en trafikstrategi. Av de kommuner som ansåg sig ha en trafikstrategi bedömde Vägverket att 15 stycken helt eller delvis motsvarade kraven för en trafikstrategi enligt TRAST, för beskrivning av TRAST-aspekterna se kapitel 4.6.3 *Inriktningsplanering*. Det var framförallt kommuner med mellan 50 000 – 199 999 invånare som hade upprättat trafikstrategier, ingen av de minsta kommunerna (0 – 29 999 invånare) hade någon trafikstrategier som uppfyller Vägverkets krav. (Vägverket, 2008c)

Det svåraste vid upprättandet av en trafikstrategi var, enligt de 15 kommuner med en trafikstrategi enligt Vägverkets definition, förankring och samordning. I rapporten framkom till

att det i dagsläget är 17 kommuner som håller på att ta fram en trafikstrategi, och att det bland de som idag inte har någon trafikstrategi finns ett stort intresse för att upprätta en sådan. (Vägverket, 2008c)

År 2006 utvärderades samrådsprocessen i samband med att LundaMaTs I uppdaterades till LundaMaTs II. I rapporten sammanställs hur samrådsprocessen gått till, samt vilka erfarenheter som framkommit. (Wendle, 2006)

Samrådsprocessen i LundaMaTs II har innehållit många olika aktörer som arbetat i temagrupper, referensgrupper, seminarier liksom deltagit i en redovisning av vad som hänt sedan LundaMaTs I infördes. Slutsatserna från LundaMaTs I var bland annat att den omfattande förankringsprocessen varit en av framgångsfaktorerna. Vidare framkom att samordningsgruppen bör innehålla chefstjänstemän, då detta ökar gruppens beslutsmandat, samt en intresserad och aktiv styrgrupp med ett stort fokus på trafikfrågor. Detta då den interna förankringen är mycket viktigt för projektet. (Wendle, 2006)

Det framkom också att allmänhetens och andra externa berördas intresse är lågt tidigt i processen och då mer bör utformas som ren information samt att öppna upp för eventuella synpunkter snarare än en dialog. En dialog med allmänheten fungerar bättre under själva genomförandet av strategin. De löpande utvärderingarna av LundaMaTs I som gjordes 2001 och 2004 anses ha gett projektet en bättre förankring och en högre acceptans för projektet hos allmänheten. Det som hade kunnat göras bättre enligt rapporten är förankring hos andra förvaltningar för att ytterligare öka förståelsen för projektet hos kommunen. (Wendle, 2006)

Sammanfattningsvis konstateras det i rapporten att samråd och arbete med förankring är en dyr och tidskrävande process men att det ofta betalar tillbaka sig i form av ett smidigare och mer lättarbetat genomförande. (Wendle, 2006)

Del 2 – Kartläggning, enkäter och intervjuer

Denna del av examensarbetet redovisar en kartläggning av befintliga trafikstrategier i kommuner i Sverige (Kap. 7). Den redovisar även genomförandet av enkätundersökningen (Kap. 8) och genomförandet av intervjuerna (Kap. 9). De två senare kapitlen är uppdelade i metod och resultat.

7 Trafikstrategier i Sverige

För att skapa en bild av vilka kommuner i Sverige som arbetar med eller efter en trafikstrategi gjordes en litteratursökning. Målet var att identifiera samtliga idag existerande trafikstrategier i Sverige. Den första svårigheten som påträffades i arbetet med att kartlägga trafikstrategier var att definiera vad som är en trafikstrategi. Detta då även dokument som ej kallas för trafikstrategier kan fungera som det, vilket gör att det inte är lämpligt att avgränsa studien till de kommuner som har en trafikstrategi som de också kallar för trafikstrategi. Den andra svårigheten var att det saknas en överblick över vilka kommuner i Sverige som har trafikstrategier. Kontakter togs med både Sveriges kommuner och landsting (SKL) och Vägverket, för att se om det fanns existerande databaser över vilka kommuner i Sverige som har upprättat trafikstrategier. Det visade sig att någon sådan databas inte fanns, men en viktig upptäckt gjordes under pågående litteratursökning. Upptäckten var att Vägverket, under pågående examensarbete, genomför ett projekt som heter *Kartläggning av intresset för trafikstrategier i kommunerna*, vilket beskrivits närmare i kapitel 6 *Tidigare genomförda studier inom ämnesområdet*. Inom ramarna för detta projekt har Vägverket genomfört en enkätundersökning som bland annat syftade till att kartlägga i vilken utsträckning kommuner idag har upprättat trafikstrategier. (Vägverket, 2008c)

Vägverkets enkätundersökning visade att 15 kommuner har en trafikstrategi, se kapitel 6 *Tidigare genomförda studier inom ämnesområdet*. Svarsfrekvensen på enkätundersökningen var 72,7 procent, vilket innebär att 211 av totalt 290 kommuner har svarat. (Vägverket, 2008c)

Likt Vägverket har även detta examensarbete använt sig utav TRAST för att definiera vad som är en trafikstrategi. Enligt TRAST, som beskrivits i kapitel 4.6 *TRAST*, kan en strategi tas fram genom en process som innehåller vision, mål, förankring, nulägesbeskrivning, alternativ & analys, val av alternativ, åtgärdsplanering och uppföljning. Om ett strategiskt trafikplaneringsdokument innehåller flertalet av dessa delar har det definierats som en trafikstrategi och dokumentet har då kvalificerat sig för att ingå i denna undersökning.

I Vägverket och SKL:s exempelbank återfanns ett antal städer som sa sig ha trafikstrategier. Efter att ha inventerat dessa valdes Bromölla, Finspång och Övertorneå ut för vidare studier. Utöver dessa valdes också Eskilstuna med sin EskilstunaMaTs in i studien. Dessa fyra samt de 15 kommuner som Vägverket identifierat har en trafikstrategi valdes ut för fortsatta studier. Totalt blev det därför 19 kommuner vars trafikstrategier studerades. Dessa kommuner var Alingsås, Bromölla, Eskilstuna, Eslöv, Finspång, Gävle, Helsingborg, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Norrtälje, Uppsala, Växjö, Örebro, Östersund och Övertorneå. Av dessa är det sex kommuner vars trafikstrategier ej är antagna.

Från början var tanken att bara politiskt antagna trafikstrategier skulle ingå i studien. Men då även de trafikstrategier som ej blivit politiskt antagna kan innehålla värdefull information för studiens syfte, valde vi att ta med även dem i studien. De är intressanta att studera dels med avseende på varför de ej har blivit politiskt antagna och dels för att de kanske ändå har haft effekt på kommunens trafikplaneringsarbete. För de kommuner vars trafikstrategi ej är

politiskt antagen har samrådshandling, koncepthandling eller förslagshandling av trafikstrategin studerats.

Som tidigare har nämnts, har endast utgåva 2 av TRAST studerats. Vissa av de identifierade trafikstrategierna har helt eller delvis tagits fram innan utgåva 2 kom, och då gjorts enligt de riktlinjer som fanns i utgåva 1 av TRAST. Vi har dock valt att studera samtliga trafikstrategier med hjälp av utgåva 2. Vissa av de studerade trafikstrategierna togs fram även innan 2004 då första utgåvan av TRAST lanserades, se tabell 2, anledning till att de ändå har valts in i studien är att de har med flertalet av TRAST processens olika delar.

Fullständiga namn på trafikstrategierna, om de är antagna eller ej samt vilket år de togs fram, redovisas i tabell 2. I tabell 2 framgår också kommunernas invånarantal (SCB, 2007) samt de förkortningar för respektive kommun som används på vissa ställen i rapporten. Tabellen visar också om trafikstrategin gäller för kommunen eller enbart för staden.

Det finns en risk att kommuner med trafikstrategier inte har upptäckts och därför inte ingår i studien, då det som tidigare nämnts saknas en komplett bild över trafikstrategier i Sverige samt eftersom definitionen av vad som är en trafikstrategi är diffus. Trafikstrategierna har dessutom fått olika benämning i respektive kommun, se tabell 2 nedan.

Tabell 2 *Förteckning över de studerade trafikstrategiernas namn och status*

Kommun	Förk.	Inv. antal	Namn på trafikstrategin	Togs fram	Antagen av KF*	Gäller för
Alingsås	Al	36 739	Trafiktaktik	2008	Ja	Staden
Bromölla	Br	12 181	Trafikstrategi för Bromölla kommun	2005	Ja	Kommunen
Eskilstuna	Esk	93 343	EskilstunaMaTs	2001	Ja	Kommunen
Eslöv	Esl	30 775	TRAST Eslöv	2006	Nej	Kommunen
Finspång	Fi	20 703	Trafik för en attraktiv kommun	2006	Nej	Kommunen
Gävle	Gä	92 681	Trafikstrategi - Gävle kommun del 1	2008	Ja	Kommunen
Helsingborg	Hbg	124 986	Trafiken i morgondagens Helsingborg	2005	Ja	Staden
Karlskrona	Kan	62 338	Trafikstrategi för Karlskrona tätort	2006	Nej	Staden
Karlstad	Kstd	83 641	Transportstrategi för Karlstads kommun	2006	Ja	Kommunen
Linköping	Lkpg	140 367	Trafikstrategi för Linköping	2008	Nej	Staden
Lund	Lu	105 286	LundaMaTs II	2006	Ja	Kommunen
Malmö	Ma	280 801	Trafikstrategi för Malmö	2004	Ja	Staden
Norrköping	Nkpg	126 680	Kommunikationsprogram för staden	2002	Ja	Staden
Norrtälje	Ne	55 225	Förslag till trafikstrategi för Norrtälje stad fram till 2020	2006	Nej	Staden
Uppsala	Upp	187 541	Trafikplan 2006 för Uppsala stad	2006	Ja	Staden
Växjö	Vä	79 562	Transportstrategi för ett hållbart Växjö	2005	Ja	Kommunen
Örebro	Ör	130 429	Transportplan för Örebro kommun	2008	Ja	Kommunen
Östersund	Ös	58 686	Plan för trafik - Inriktningsmål och strategier	2005	Ja	Kommunen
Övertorneå	Öv	5 092	Trafik i Övertorneå - En trafikstrategi	2006	Nej	Kommunen

*Kommunfullmäktige

Figur 7 visar på de 19 kommunernas geografiska spridning i Sverige.

Figur 7 *Geografisk spridning av de kartlagda kommunerna*

De 19 för studien utvalda trafikstrategierna finns sammanfattade i bilaga 1 *Litteraturstudie trafikstrategier*.

8 Enkät

8.1 Metod enkät

Ett av syftena med examensarbetet var att ta reda på hur de kommuner som idag har en trafikstrategi använder den, och om den har fört med sig några effekter på planeringsarbetet av stadens transportsystem. Därför är åsikter från de 19 kartlagda kommunerna som beskrivits i kapitel 7 *Trafikstrategier i Sverige* av stort intresse. Då det dessutom är intressant att få en uppfattning om hur brett trafikstrategin används inom kommunen behövdes en undersökningsmetod som når ut till en större grupp. Då enkätutskick som metod inom forskarsammanhang har fördelen att den ger möjlighet att nå många personer och på så vis samla in kunskaper, uppfattningar och åsikter brett, valdes denna metod (Ejvegård, 2003). Andra metoder, såsom intervjuer på plats eller per telefon, ger inte samma möjligheter att på ett enkelt sätt nå ut till ett så stort antal respondenter.

En enkät skickades därför till de 19 kommuner som under kartläggningen valdes ut för fortsatta studier. Enkäten skickades till både tjänstemän och politiker i respektive kommun och valet av respondenter gjordes brett inom kommunen för att få en uppfattning om vilka som använder sig av trafikstrategin. Politikerna hämtades från kommunernas tekniska nämnd, stadsbyggnadsnämnden, miljönämnden eller motsvarande samt i vissa fall nämnder med ansvar för kollektivtrafiken. Tjänstemännen hämtades från olika förvaltningar som på något vis var delaktiga i arbetet med trafiksystemet i kommunen. För att öka chanserna för att få en hög svarsfrekvens skickades enkäten till utvalda personer. För att hitta rätt personer som kunde svara på enkäten med så utförliga och korrekta svar som möjligt, kontaktades respektive kommun för att utse respondenter. I första hand kontaktades den person som stod som kontaktperson på respektive trafikstrategi. Om denna person inte gick att nå, kontaktades annan tjänsteman inom kommunens trafikförvaltning. I vissa fall kunde inte dessa personer namnge lämpliga politiker, då kontaktades respektive nämndsekreterare för att få namn på politiker som kunde svara på enkäten. Det fanns även andra grupper, utöver tjänstemän och politiker, som hade varit intressanta för enkätundersökningen men på grund av examensarbetets tidsbegränsning valdes dessa bort. Exempel på andra grupper som hade kunnat tillföra studien kunskap är konsulter, allmänhet och externa intressenter såsom näringsliv.

Enkätundersökningen innehöll till största del tvådelade frågor, där den första delen av frågan var bunden, det vill säga hade fasta svarsalternativ, och den andra delen var en öppen följdfråga där respondenten fick svara med löpande text. Själva enkätundersökningen hade därför både kvantitativ och kvalitativ karaktär. Även två helt öppna frågor förekom. Enkäten bestod av totalt 31 frågor, varav sju bakgrundsfrågor. Syftet med bakgrundsfrågorna var att få information om respondenten. Enkäten beräknades ta upp till 40 minuter att fylla i. Respondenterna är i rapporten anonyma men för kännedom om vilka enkäter som returnerats, var varje enkät numrerad. Enkäten i sin helhet återfinns i bilaga 3 *Enkät - Trafikstrategier*.

Enkäten skickades ut per post. Med enkäten skickades ett följebrev som förklarade syftet med enkäten och studien samt varför de hade blivit utvalda som respondenter, följebrevet återfinns i bilaga 2 *Följebrev till enkät*. Tillsammans med enkäten skickades även ett frankerat svarskuvert för att underlätta för respondenten att returnera enkäten. Totalt skickades 124 enkäter ut, varav 53 till politiker och 71 till tjänstemän. Enkäten postades den 20 oktober och sista svarsdag sattes till den 5 november. Efter en vecka skickades en påminnelse ut per post till de respondenter som då ej svarat. Den 6 november kontaktades, via telefon, de respondenter som fortfarande ej hade svarat på enkäten för påminnelse. De fick då ytterligare en vecka på sig att besvara enkäten. Efter

den 14 november ansågs enkätundersökningen vara avslutad och enkäter som inkom efter detta datum behandlades ej.

Vid informationsinsamling genom enkätundersökning är det viktigt att ha i åtanke att svaren påverkas av den bakgrund och den befattning respondenten har. Respondenternas olika erfarenheter kan dock ses som en fördel då det leder till ett djupare och bredare resultat. Möjliga hot mot enkätundersökningen är att svarsfrekvensen blir för låg eller att de kvalitativa svaren blir svåra att jämföra. Ett annat hot är att prestigefaktorn påverkar svaren, det vill säga att respondenten inte svarar hur verkligheten ser ut, utan svarar så att kommunen skall framstå som lyckad. (Ejvegård, 2003)

8.2 Resultat enkät

Totalt returnerades 68 enkäter, vilket innebar en svarsfrekvens på 55 procent. På grund av enkätens omfattning anses 55 procent vara fullt godtagbart för vidare analyser.

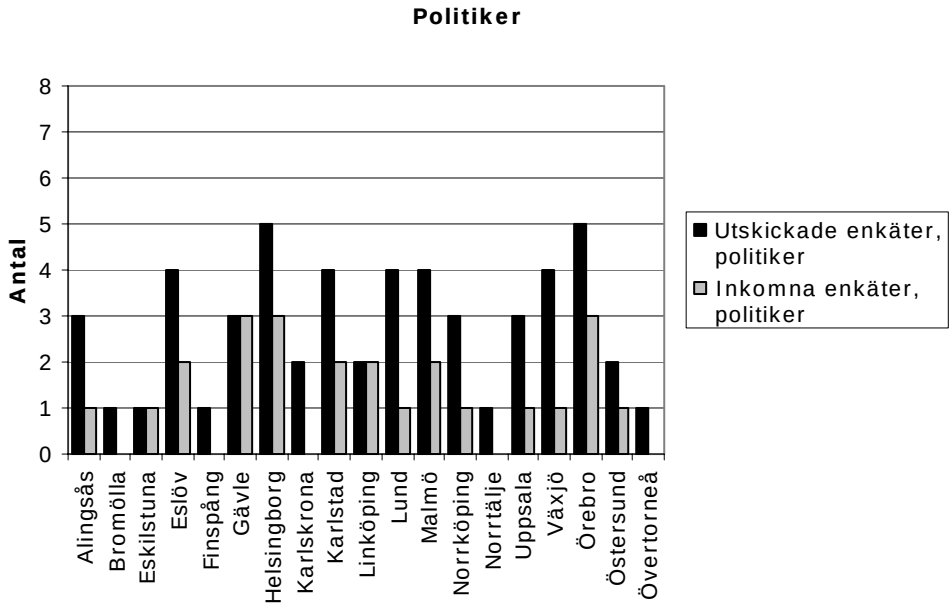
Av de 68 inkomna enkäterna var fyra stycken nästan helt obesvarade, vissa med kommentaren att kunskap inom området saknades. Dessa fyra enkätsvar redovisas inte ytterligare. Ett eller flera svar inkom från samtliga kommuner utom Övertorneå. Vid telefonkontakt med respondenterna i Övertorneå framkom det att de saknade möjlighet att svara på enkäten då ansvarig tjänsteman slutat och att största delen av arbetet med trafikstrategin inte gjorts av kommunens tjänstemän utan av Vägverket.

En enkät returnerades med förklaringen att svaren på enkäten var sammanställt av tre tjänstemän som från början alla fått var sin enkät. Då enkätens syfte bland annat var att se spridningen på svar inom kommunerna, gjorde kommunens agerande att just deras enkät missade en del av syftet. Den kunde dock användas för vidare studier. Totalt användes 64 enkäter i den vidare studien.

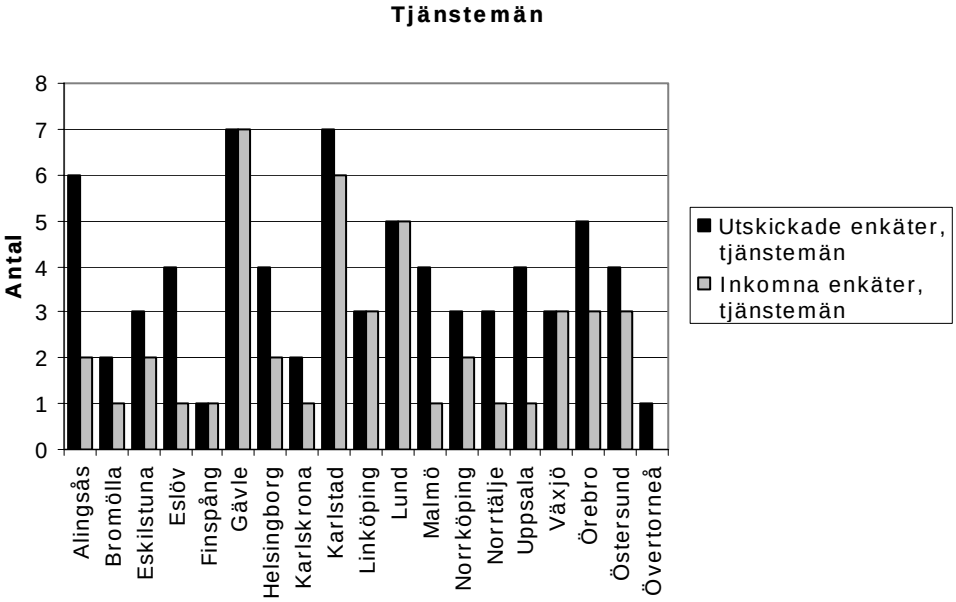
8.2.1 Bortfallsanalys

Enkätundersökningen gav en svarsfrekvens på 55 %, vilket gavs av att 56 respondenter ej besvarade enkäten. Vid sista påminnelsen via telefon framkom det dels att respondenterna ej ansåg sig ha tid att svara på enkäten och dels att de ej ansåg sig ha kunskap om enkätens ämne. Att de ej ansåg sig ha kunskap om enkätens ämne kan delvis hänföras till brister i urvalet av respondenter, det vill säga att utvalda respondenter ej hade kunskap inom enkätens undersökningsområde. Det inkom även information om att personer på förvaltningar med kännedom om trafikstrategin har blivit ombedda att besvara de enkäter som skickats till politikerna inom motsvarande nämnd och det har dessutom inkommit enkäter besvarade av tjänstemän som skickats till politiker. En enkät inkom ej då respondenten slutat sin anställning på den aktuella kommunen.

Av de 53 enkäter som skickades till politiker inkom 24 stycken, se figur 8, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 45 procent. Av de 71 enkäter som skickades till tjänstemän inkom 44 stycken, se figur 9, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 62 procent. Sammanställningen av svarsfrekvenserna finns sammanställd i tabell 3. Det ger en svarsfrekvens som är 17 procentenheter högre för tjänstemännen än för politikerna. Detta tillsammans med att enkäten skickades ut till fler tjänstemän än politiker från början gör att tjänstemännens svar är högre representerade än politikernas i resultatet av undersökningen.



Figur 8 *Fördelning mellan utskickade och inkomna enkäter för politiker*



Figur 9 *Fördelning mellan utskickade och inkomna enkäter för tjänstemän*

Tabell 3 *Sammanställning av svarsfrekvenser från enkäten*

	Skickade enkäter	Returnerade enkäter	Svars-frekvens
Alla	124	68	55%
Tjänstemän	71	44	62%
Politiker	53	24	45%

För de kommuner vars trafikstrategi ej är politiskt antagen var svarsfrekvensen 44 procent, det vill säga något lägre än den totala svarsfrekvensen. Enkätsvaren för de kommuner med en ej politiskt antagen trafikstrategi, bortsett från Linköpings trafikstrategi som inte är antagen då den ännu ej

är färdig, har en svarsfrekvens på 33 procent. Denna svarsfrekvens är avsevärt mycket lägre än den totala, vilket gör att svaren från dessa kommuner inte är lika representerade som övriga kommuners svar.

Svarsfrekvensen på enkäten är ej beroende av hur ny trafikstrategin är. Dock är det så att båda de kommuner där samtliga enkäter returnerats är framtagna 2008.

Hur svarsfrekvensen ser ut kan också påverkas av kommunens storlek. För att kontrollera att en viss kommunstorlek inte är under- eller överrepresenterad i enkätundersökningen och på så vis påverkar enkätens validitet delades de kartlagda kommunerna in i tre intervall och svarsfrekvensen räknades därefter fram för respektive intervall. Intervallen sattes till kommuner med 0 till 40 000 invånare, kommuner med mellan 40 000 och 100 000 invånare och kommuner med över 100 000 invånare. Svarsfrekvensen för kommuner med mellan 0 och 40 000 invånare var 33 procent. Svarsfrekvensen för kommunerna i intervallet mellan 40 000 och 100 000 invånare var 67 procent. För kommuner med över 100 000 invånare var svarsfrekvensen 54 procent, se tabell 4. Detta resultat visar att de kommuner med mindre än 40 000 invånare i minst utsträckning har svarat på enkäten, vilket gör att dessa är något underrepresenterade. I detta intervall återfinns fem kommuner, av dessa fem har tre stycken en trafikstrategi som inte är politiskt antagen, vilket också kan påverka svarsfrekvensen. Det skulle dessutom kunna finnas ett samband med att det är små kommuner som inte har fått sin trafikstrategi antagen, men detta undersöks inte närmare i detta examensarbete.

Tabell 4 *Svarsfrekvens beroende på kommunens storlek*

Intervall	0 - 39 999	40 000 - 99 999	100 000 -
Svarsfrekvens	33%	67%	54%

Bortfallsanalysen visar att små kommuner och kommuner med en ej antagen trafikstrategi är underrepresenterade i enkätundersökningen, vilket påverkar undersökningens validitet. Vid redovisning av enkätsvaren på kommunnivå, det vill säga att svaren på frågorna räknas samman för respektive kommun, minskas effekten av bortfallet.

Det interna bortfallet var i genomsnitt fem svar per fråga. De frågor som riktade sig mot de kommuner med en antagen trafikstrategi hade i regel större internt bortfall, vilket var väntat då de kommunerna med en ej antagen trafikstrategi i många fall valde att ej svara på dessa frågor. Frågorna fem och sex fick också ett relativt stort bortfall, detta beror troligtvis på att frågorna var detaljerade och fodrade insyn i kommunens trafikbudget och personal, och därför inte kunde besvaras av alla. Resultatet av dessa båda frågor används inte i studien. Inte heller frågorna ett till och med fem används vidare i studien, då de endast syftade till att ge bakgrundsfakta om respondenten och den kommun han eller hon representerar.

8.2.2 Sammanställning av svaren

Svaren sammanställdes först i form av liggande stapeldiagram för samtliga inkomna svar i frågorna 8-31. Frågorna 16b, 17b samt frågorna 19 till 31 var frågor som riktade sig till kommuner med en antagen trafikstrategi. Det är dock ett antal kommuner med en ej antagen trafikstrategi som valt att besvara dessa frågor. I den mån detta inträffar, redovisas svaren i form av en grå nyans längst ut på stapeln. Diagrammen med svaren redovisade på individnivå finns presenterade i bilaga 5 *Enkätens resultat på individnivå.*

Då det inkommit olika antal svar från olika kommuner beräknades ett medelsvar för varje kommun fram för respektive fråga och det är det som redovisas i nedanstående diagram. Anledningen till att detta gjordes var för att göra det möjligt att jämföra kommunerna med

varandra samt för att få en så heltäckande bild som möjligt. I ett fåtal kommuner inkom endast ett enkätsvar, denna persons svar representerar då ensamt kommunens åsikt.

För att möjliggöra sammanställning av svaren, gavs de olika alternativen ett numeriskt värde. ”Instämmer helt” gavs värdet ett och ”Instämmer ej” värdet fyra. Svarsalternativen däremellan fick värdena två respektive tre. Medelvärdet för respektive kommun för respektive fråga blev självfallet oftast inte ett heltal. I diagrammen redovisas därför svaren i intervall som går mellan 1,0 och 1,5, 1,6 och 2,5, 2,6 och 3,5 samt 3,5 och 4,0. De kommunvisa svaren presenteras i de liggande stapeldiagrammen nedan, undantaget frågorna ett till sju samt 13 och 19 som var bakgrundsfrågor respektive helt öppna frågor.

8. Är Er trafikstrategi politiskt antagen?

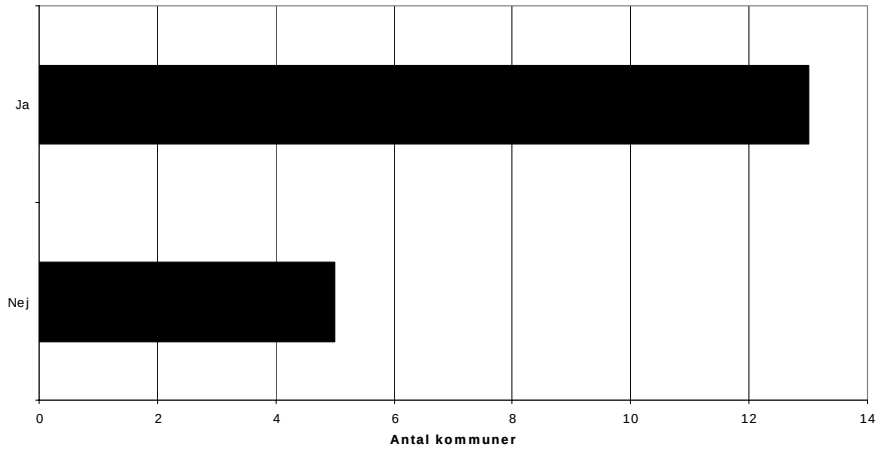


Diagram 1 *Resultat kommunvis på fråga 8*

Kommentar diagram

Diagram 1 visar att fem av de studerade trafikstrategierna ej är antagna. Resterande kommuner, 13 stycken, svarar att de har en antagen trafikstrategi.

Utvecklade individsvar

Fråga 8 hade som följdfråga ”Utveckla gärna Ditt svar (om ej antagen, varför)” och 24 personer från 13 kommuner har valt att utveckla sitt svar. De personer som svarade har bland annat angivit följande förklaringar till varför trafikstrategin ej är antagen:

- ”Den har förts upp som information i olika nämnder, men ingen har antagit den”
- ”Har varit på remiss och skall vidare snart till kommunstyrelsen/kommunfullmäktige för beslut”
- ”Trafikstrategin togs fram i en projektgrupp där samtliga berörda förvaltningar var berörda. Tyvärr brast det i förankring på tekniska kontoret.”
- ”En ny trafikstrategi är på gång. Den tidigare kan inte klassas som fullvärdig trafikstrategi”

Frågor angående rutiner innan arbetet med trafikstrategin påbörjades

9. Planeringsarbetet inom området trafik fungerade bra innan arbetet med trafikstrategin påbörjades

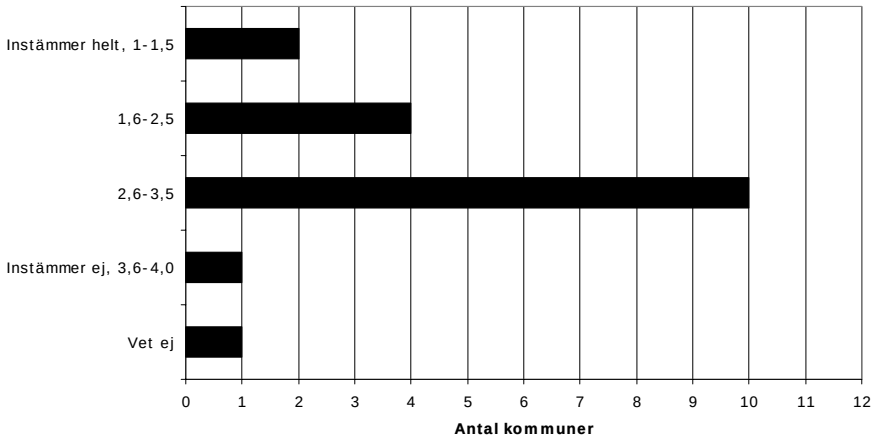


Diagram 2 *Resultat kommunvis på fråga 9*

Kommentar diagram

Diagram 2 visar att en stor del av de kommunerna svarade att planeringsarbetet inom området trafik fungerade mindre bra innan arbetet med trafikstrategin påbörjades. Endast två kommuner ansåg att trafikplaneringsarbetet fungerade helt tillfredställande.

Utvecklade svar

Följdfrågan till fråga 9 var ”Utveckla gärna Ditt svar”. Totalt 25 personer från elva kommuner valde att svara på följdfrågan. I fem av kommunerna (Eslöv, Gävle, Karlstad, Linköping och Örebro) fanns åsikter om att tidigare planeringsarbete fungerat bra men att det kunde spreta åt olika håll och sakna helhetssyn, och att det saknades ett samlande dokument. I en kommun fanns åsikter om att kommunen tidigare arbetat med helhetssyn, men att mål för trafikområdet saknades.

10. Redan innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns tanken om att planera för en hållbar utveckling

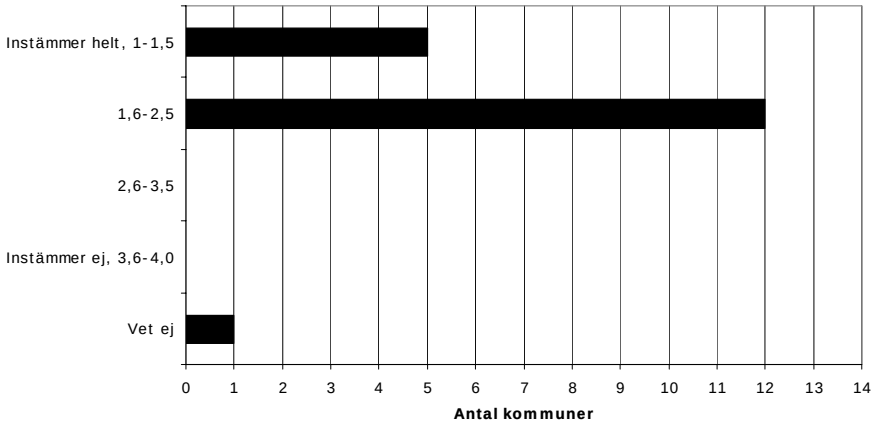


Diagram 3 *Resultat kommunvis på fråga 10*

Kommentar diagram

Diagram 3 visar på att redan innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns medvetenheten om att planera för en hållbar utveckling. Personer från 17 av de responderande kommunerna svarade att tanken på att planera för en hållbar utveckling fanns där innan trafikstrategin, ingen svarade att den inte fanns där.

Utvecklade svar

Fråga 10 följdes av uppmaningen ”Utveckla gärna ditt svar” och 19 personer i nio kommuner valde att göra detta. Samtliga svarande uppgav att de före arbetet med trafikstrategin påbörjades,

hade en tanke om att planera för en hållbar utveckling. Detta arbete hade skett antingen i form av olika informationskampanjer, program för välfärd och hållbar utveckling, tidigare uppställda miljömål eller genom Agenda21-arbete.

11. Innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns andra planerings-dokument som behandlade trafikplanering

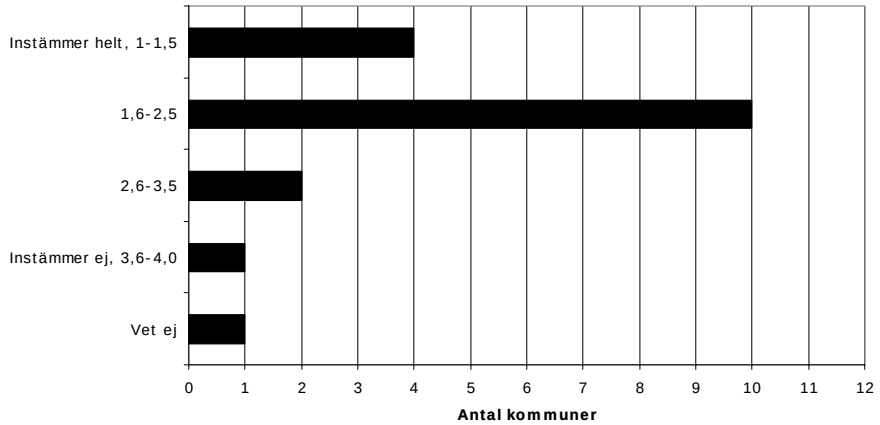


Diagram 4 *Resultat kommunvis på fråga 11*

Kommentar diagram

Diagram 4 visar på att majoriteten instämde med att innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns andra dokument som behandlade trafikplanering. Endast en kommun svarade ”Instämmer ej” på denna fråga.

Utvecklade svar

Fråga 11 hade följdfrågan ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka och hur användes de)”. Personer från tolv kommuner valde att utveckla sitt svar. De planeringsdokument som nämndes var bland annat:

- Översiktsplan
- Fördjupad översiktsplan
- Trafikplan
- Cykelplan
- Trafiknätsanalys
- Trafiksäkerhetsprogram
- Kollektivtrafikutredning

Antalet planeringsdokument som de olika kommunerna svarade att de hade varierade mellan ett och sex stycken. De svar som kom in redovisas i sin helhet för respektive kommun i bilaga 6 *Utförliga enkätsvar.*

12. Flera förvaltningar respektive nämnder var delaktiga i arbetet med trafikfrågor innan arbetet med trafikstrategin påbörjades

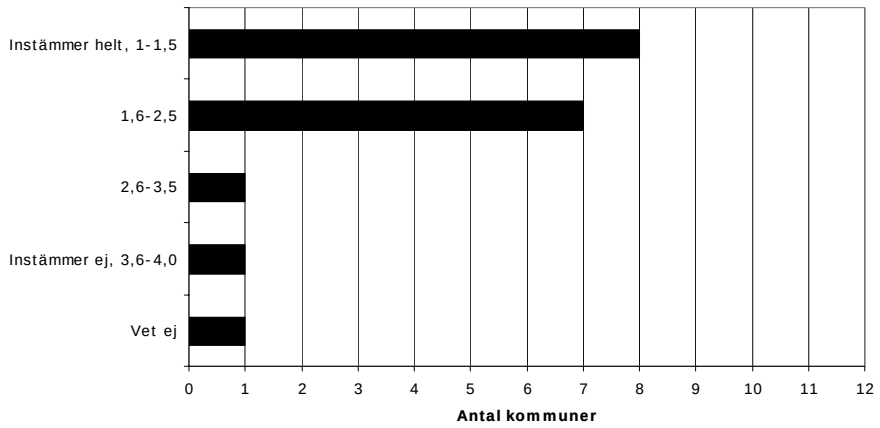


Diagram 5 *Resultat kommunvis på fråga 12*

Kommentar diagram

Diagram 5 visar att åtta kommuner instämmer helt och sju kommuner instämmer nästan helt på att flera förvaltningar respektive nämnder har varit delaktiga i arbetet med trafikfrågor innan arbetet med trafikstrategin påbörjades. Endast två kommuner svarade i negativ riktning på denna fråga.

Utvecklade svar

Följdfrågan till fråga 12 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka)”. Respondenter från tio kommuner har utvecklat sitt svar. De mest förekommande svaren var:

- Byggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontor
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Miljönämnden - Miljöförvaltningen
- Kommunstyrelse - Kommunledningskontor

Antalet nämnder eller förvaltningar de olika kommunerna nämnde hade varit delaktiga i arbetet med trafikfrågor varierade mellan två och åtta stycken men de flesta nämnde mellan fyra och sex stycken. De svar som kom in redovisas i sin helhet för respektive kommun i bilaga 6 *Utförliga enkätsvar*.

Frågor angående trafikstrategins framtagning och förankring

13. I vilket syfte har Din kommun tagit fram en trafikstrategi?

Fråga 13 var en av de få öppna frågorna i enkäten. Av de 64 inkomna besvarade enkäterna var det 58 personer från 17 kommuner som svarade på fråga 13. Det absolut vanligaste svaret var att syftet med trafikstrategin är att få ett samlat grepp och en helhetsbild över trafikfrågorna. Det näst vanligaste svaret var att syftet med trafikstrategin är att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Det var endast i fyra kommuner (Alingsås, Bromölla, Uppsala och Östersund,) som inget av dessa svar förekom. Där nämndes istället bland annat att syftet med trafikstrategin var en bättre kommun, minska antalet olyckor, förbättra kollektivtrafiken, skapa attraktiv miljö för fotgängare och cyklister samt inriktningsmål för trafikpolitiken.

14. En eller flera konsulter har varit engagerade när trafikstrategin har tagits fram

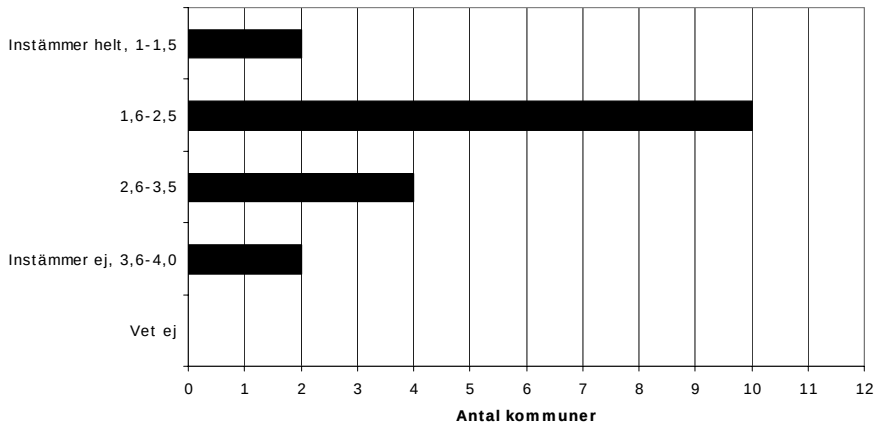


Diagram 6 *Resultat kommunvis på fråga 14*

Kommentar diagram

Till frågan gavs förklaringarna att: *"Instämmer helt" betyder här att konsulten har haft huvudansvaret* och att *"Instämmer ej" betyder att ingen konsult har varit inblandad.* Diagram 6 visar på att de allra flesta har haft en konsult inblandad, närmare bestämt i 16 av de 18 kommuner som svarat. I majoriteten av kommunerna har inte konsulten haft huvudansvaret men svaren tyder ändå på att konsulten har haft ansvar för en stor del av arbetet. I två av kommunerna har konsulten haft huvudansvaret och lika många kommuner har inte haft någon konsult engagerad i arbetet med trafikstrategin.

Utvecklade svar

Fråga 14 följdes av "Utveckla gärna Ditt svar". Det inkom 21 utvecklade svar från elva kommuner. Personer från åtta av dessa kommuner svarade att ett och samma konsultföretag varit mer eller mindre inblandade när trafikstrategin tagits fram. Hos resterande svarande förekom inblandning från andra konsultföretag.

15. Andra kommuners trafikstrategier har varit inspirationskällor när trafikstrategin har tagits fram

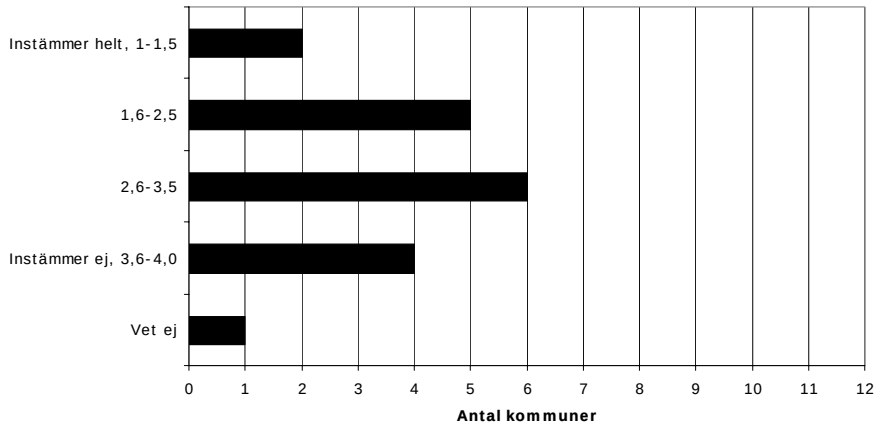


Diagram 7 *Resultat kommunvis på fråga 15*

Kommentar diagram

Diagram 7 redovisar frågan om andra kommuners trafikstrategier har varit inspirationskällor när trafikstrategin har tagits fram. Svaren är här väldigt spridda mellan alla svarsalternativ, med en viss övervikt på mittenalternativen, det vill säga att kommunerna till viss del har inspirerats av andra trafikstrategier i arbetet med att ta fram en egen trafikstrategi. Fyra kommuner svarade "Instämmer ej".

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 15 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka)”. Det inkom 23 utvecklade svar från 15 kommuner. I fem kommuner (Eskilstuna, Karlstad, Norrköping, Växjö och Örebro) svarade några av respondenterna att de enbart eller bland flera trafikstrategier inspirerats av LundaMaTs. LundaMaTs är därmed den trafikstrategi som inspirerat flest kommuner. Även Eslöv, Karlstad och Växjös trafikstrategier har fungerat som inspirationskällor för vissa kommuner enligt svaren. Kommuner som ej behandlas i denna studie förekommer också som inspirationskällor till trafikstrategier, till exempel Wien, Göteborg, Jönköping och Stockholm. På frågan förekommer även svaret att TRAST har fungerat som inspirationskälla när trafikstrategin har tagits fram. Andra exempel på svar är att ”inte mer än de jämförelser konsulterna använt sig av” och ”Vet ej, men om man läser trafikstrategin känns det som mycket copy-paste”.

16a. Framtagningen av trafikstrategin har skett genom en process med inblandning från flera förvaltningar respektive nämnder inom kommunen

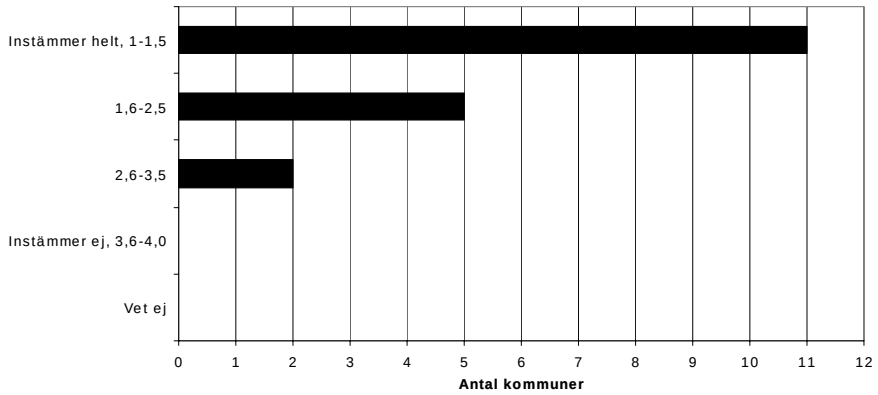


Diagram 8 *Resultat kommunvis på fråga 16a*

Kommentar diagram

Diagram 8, som redovisar svaren på frågan om framtagningen av trafikstrategin har skett genom en process med inblandning från flera förvaltningar respektive nämnder inom kommunen, har framförallt positiva svar. En majoritet av kommunerna, närmare bestämt elva stycken, svarade alternativet ”Instämmer helt”. Ingen kommun svarade alternativet ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Följdfrågan på fråga 16a var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka)”. Personer från elva av kommunerna har svarat på denna fråga. De vanligaste svaren var:

- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen
- Miljönämnden - Miljöförvaltningen
- Kommunledningskontoret

Antalet nämnder eller förvaltningar som varit inblandade i processen med att ta fram trafikstrategin varierar mellan två och tio stycken hos de olika kommunerna i de utvecklade svaren. Det är flera kommuner som svarade fem, sex stycken olika. Svar redovisade för respektive kommun återfinns i bilaga 6 *Utförliga enkätsvar*.

16b. Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats inom kommunorganisationen

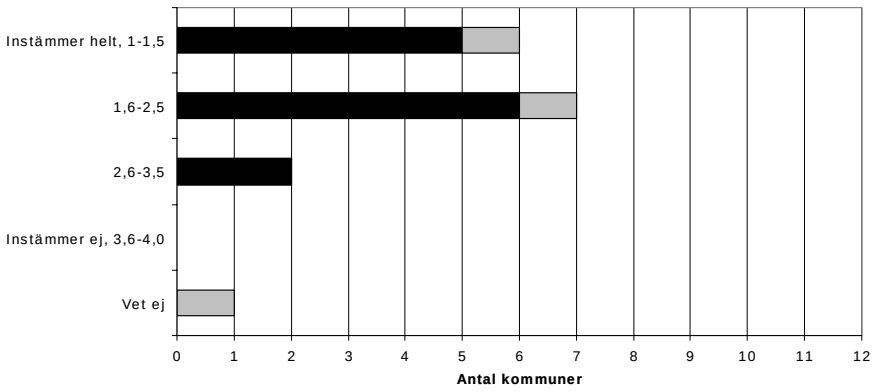


Diagram 9 *Resultat kommunvis på fråga 16b, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 9 visar att alla responderande kommuner på något vis har kommunicerat trafikstrategin inom kommunorganisationen. Två kommuner har svarat att de nästan inte instämmer på att den kommunicerats. Svarsalternativet instämmer nästan helt har fått sju svar, varav en kommun med en ej antagen trafikstrategi. Sex kommuner, varav en med en ej antagen trafikstrategi, instämmer helt.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i 16b var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur)”. Från personer i 10 av kommunerna inkom minst ett svar på denna fråga och totalt inkom 21 stycken svar.
I tre kommuner (Gävle, Karlstad och Lund) svarade några av respondenterna att de har kommunicerat trafikstrategin. I fyra kommuner (Helsingborg, Eskilstuna, Norrköping och Östersund) fanns åsikter om att den delvis har kommunicerats. Svaren var bland annat att den inte kommunicerats utanför ansvarig förvaltning, att den inte kommunicerats utanför arbetet med trafikstrategin, att berörda kontor känner till den och att den kommunicerats till ansvariga.

17a. Allmänheten och externa berörda, t.ex. näringsliv, har varit delaktiga i att ta fram trafikstrategin

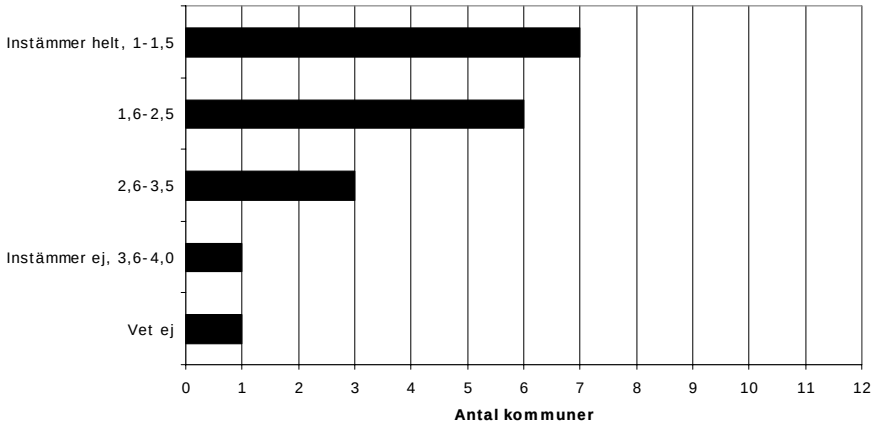


Diagram 10 *Resultat kommunvis på fråga 17a*

Kommentar diagram

Diagram 10, som redovisar frågan om allmänhet och externa berörda har varit delaktiga i att ta fram trafikstrategin, har till största delen positiva svar. Sju svarar ”Instämmer helt” och sex instämmer nästan helt. Det är endast en kommun som inte instämmer.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i 17a var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka och hur)”. Totalt svarade 25 personer på denna följdfråga från elva olika kommuner. I fem av kommunerna (Eslöv, Gävle, Linköping, Lund och Örebro) förekom samråd. I fyra av dessa förekom även andra

typer av möten såsom informationsmöten, diskussionsmöten och seminarier. I fyra kommuner (Helsingborg, Linköping, Örebro och Östersund) svarade några av respondenterna att trafikstrategin hade varit ute på remiss. Det var även flera som svarade vilka externa berörda som hade varit delaktiga när trafikstrategin togs fram, vilka till exempel var Vägverket, Länsstyrelsen, Länstrafikbolag, Polisen och Naturskyddsföreningen.

17b. Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats hos allmänheten och hos externa berörda t.ex. näringslivet

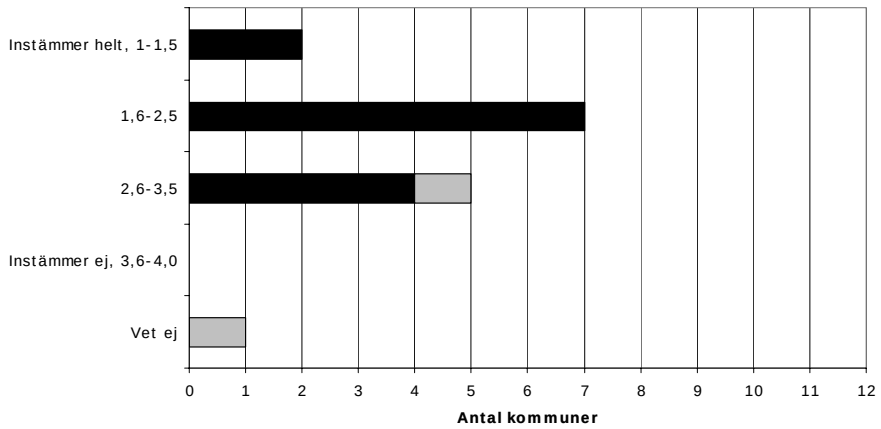


Diagram 11 *Resultat kommunvis på fråga 17b, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 11 tyder på trafikstrategin efter dess antagande mer eller mindre har kommunicerats till allmänhet och externa berörda. Det mest förkommande svaret var alternativet som motsvarar att de nästan instämmer på påståendet, vilket sju av kommunerna svarade. Fem kommuner svarade att den i väldigt liten utsträckning har kommunicerats till allmänhet och externa berörda. Ingen kommuns svar motsvarade alternativet ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i 17b var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hos vilka och hur)”. Totalt svarade 17 personer från åtta olika kommuner på denna följdfråga. Av dessa har respondenter från sex kommuner svarat att trafikstrategin finns på kommunens hemsida och kommunicerats på så vis. Enligt svaren har trafikstrategin även kommunicerats via seminarier, enkäter, kommuntidningen, kampanjer, informationsmöten och media. Lund har enligt svaren kommunicerat trafikstrategin genom besök på torg, företag, bostadsområden, föreningar och institutioner. Svar från Helsingborg och Karlstad beskriver att en tryckt version av trafikstrategin har delats ut till allmänheten.

18. Det har funnits en ”eldsjäl” inom Din kommun som varit drivande då trafikstrategin har tagits fram

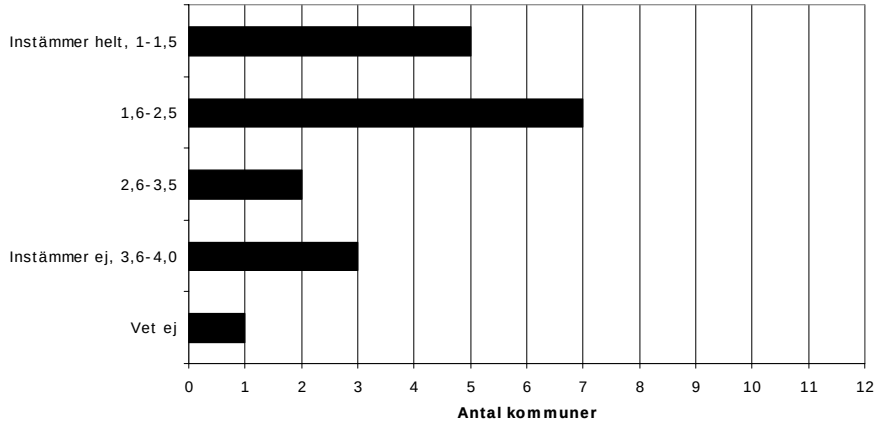


Diagram 12 *Resultat kommunvis på fråga 18*

Kommentar diagram
I diagram 12, som redovisar svaren för om det har funnits en eldsjäl som varit drivande i arbetet med trafikstrategin, går det att avläsa att tolv kommuner svarar mer eller mindre att de instämmer på påståendet. Tre stycken svarar att de inte alls instämmer på påståendet om att det funnits en eldsjäl.

Utvecklade svar
Följdfrågan som ställdes i 17b var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilken befattning och hur)”. Följdfrågan besvarades av 31 personer inom tolv olika kommuner. I Eskilstuna, Linköping, Lund, Karlstad, Norrköping, Växjö, Örebro och Östersund svarade några av respondenterna att det fanns ett par eller flera eldsjälar som var drivande i arbetet med trafikstrategin. En kommun svarade att det har funnits en eldsjäl som varit drivande i arbetet med trafikstrategin. Karlstad, Norrköping och Örebro nämner att trafikstrategin har haft politiskt stöd.

Frågor angående trafikstrategins användning och effekter

19. Vilka förvaltningar respektive nämnder använder trafikstrategin och hur?
Fråga 19 är en av de få helt öppna frågorna i enkäten. Den har besvarats av personer inom 17 olika kommuner. De mest förekommande svaren var:

- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen
- Tekniska nämnden - Tekniska kontoret
- Miljönämnd - Miljöförvaltningen
- Kommunstyrelsen - Kommunledningskontoret

Svaren redovisas i sin helhet för respektive kommun i bilaga 6 *Utförliga enkätsvar*. Hur stora delar av den kommunala organisationen som använder trafikstrategin varierar mellan kommunerna. I vissa respondenters svar gällande vilka förvaltningar respektive nämnder som använder trafikstrategin förekommer endast en eller två förvaltningar eller nämnder, medan i andra kommuners svar förekommer tio till tolv förvaltningar eller nämnder. Hur trafikstrategin används inom kommunen råder det i vissa fall delade meningar om. I en av kommunerna har en respondent beskrivit ett antal förvaltningar använder strategin medan en annan svarar att ingen använder den. I en annan kommun har en person svarat att trafikstrategin antagligen är en hyllvärmare.

20. Trafikstrategin medförde ett trendbrott i kommunens arbete med trafikplanering

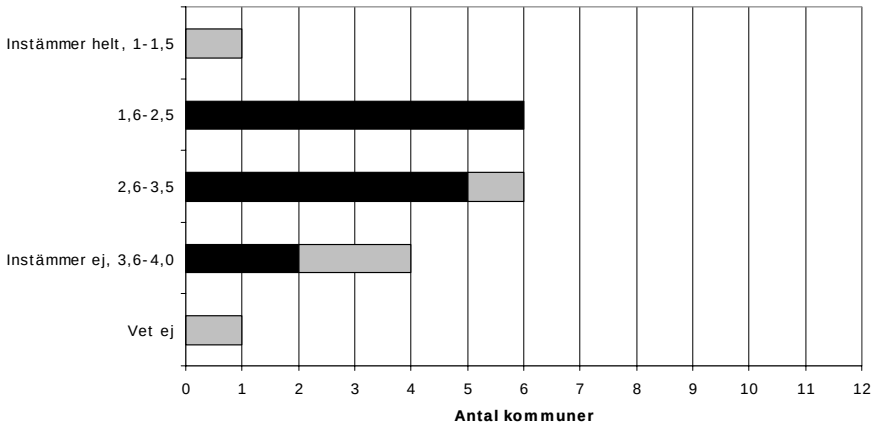


Diagram 13 *Resultat kommunvis på fråga 20, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 13 visar att en av kommunerna instämmer helt med att trafikstrategin medförde ett trendbrott. Denna kommun är en kommun där trafikstrategin ej är antagen. Majoriteten, tolv av kommunerna, svarade något av de två mellanalternativen, de varken instämmer helt eller inte instämmer med påståendet om att trafikstrategin medförde ett trendbrott. Fyra kommuner svarade att de inte alls instämmer med påståendet.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 20 var ”Utveckla gärna Ditt svar (t.ex. har de ekonomiska ramarna förändrats)”. Det inkom 20 svar på denna följdfråga och de var spridda från elva olika kommuner. I Gävle, Karlstad, Linköping och Lund nämnde några av respondenterna i sina svar att trafikstrategin medförde att gång-, cykel- och kollektivtrafik lyfts fram gentemot biltrafiken. Ett av svaren från dessa kommuner var ”Biltrafik är inte lika viktig (helig) längre”.

Respondenter i några av kommunerna tyckte att trafikstrategin inte var ett trendbrott, med förklaringarna att det finns mycket kvar att göra, att de redan arbetade mot en hållbar utveckling i kommunen eller att trendbrottet finns där men hade börjat oberoende av strategin. Det fanns dessutom flera som svarade att det är för tidigt att svara på om det skett något trendbrott på grund av trafikstrategin. Utöver dessa svar fanns det respondenter i kommuner som svarade att trafikstrategin innebar ett trendbrott, att det var ett viktigt avstamp samt att det är viktigt för dem som arbetar med trafikfrågorna.

21. Det finns andra planeringsdokument som berör trafik i Din kommun som används parallellt med trafikstrategin

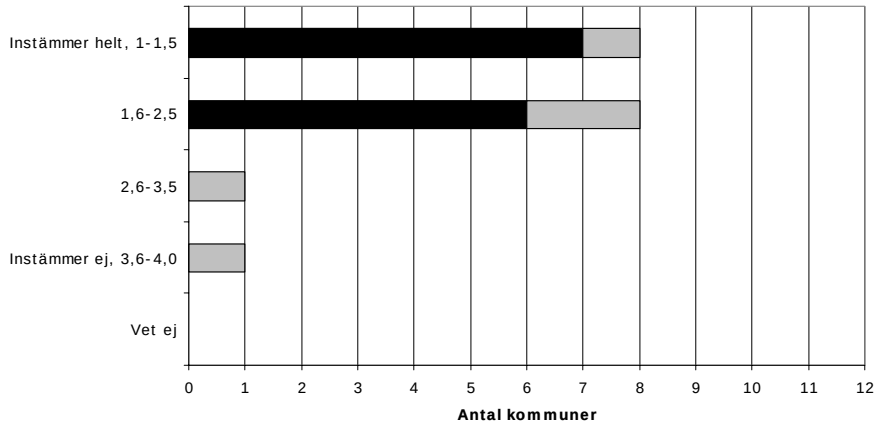


Diagram 14 *Resultat kommunvis på fråga 21, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 14, som redovisar påståendet om att det finns andra planeringsdokument som berör trafik i kommunen, svarade en stor majoritet av kommunerna, 16 stycken, positivt. Åtta svarade ”Instämmer helt” och åtta svarade att de nästan instämmer. Av dessa är det tre kommuner med en ej antagen trafikstrategi som svarat.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 21 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka)”. Det inkom svar på denna följdfråga från 16 olika kommuner. Alla svar som inkom från respondenterna redovisas för respektive kommun i bilaga 6 *Utförliga enkätsvar*. Vanligt förekommande svar var bland annat:

- Översiktplan
- Detaljplan
- Cykelplan

- Trafikplan
- P-policy

Antalet andra planeringsdokument som används parallellt med trafikstrategin, varierade stort i kommunernas svar. Flera kommuner svarade endast mellan två och tre andra dokument samtidigt som flera kommuner svarade cirka tio stycken.

22. Trafikstrategin och översiktsplanen är kopplade till varandra

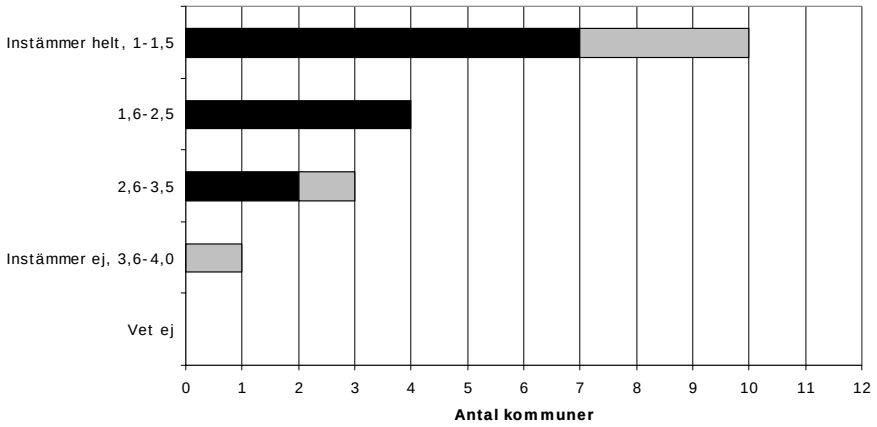


Diagram 15 *Resultat kommunvis på fråga 22, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

I diagram 15 går att utläsa att de allra flesta kommuner anser att deras trafikstrategi är kopplad till översiktsplanen. Tio kommuner, varav tre med en ej antagen trafikstrategi, svarar alternativet ”Instämmer helt”, fyra svarade att de nästan instämmer medan tre svarade att de inte riktigt instämmer. En kommun svarade ”Instämmer ej” på frågan.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 22 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur)”. Det inkom 26 svar från tio olika kommuner på denna följdfråga. Helsingborg, Karlstad och Örebro svarade att en ny översiktsplan är på gång och trafikstrategin och översiktsplanen då kommer att bli kopplade till varandra. Gävle, Linköping, Lund och Norrköping svarade att översiktsplanen och trafikstrategin har tagits fram parallellt och synkroniserats med varandra. Alingsås trafikstrategi är en bilaga till den fördjupade översiktsplanen. En kommuns svar på följdfrågan var att deras översiktsplan behöver uppdateras och att den då kommer att kopplas till trafikstrategin. Svaret från en annan kommun var att trafikstrategin och översiktsplanen är helt frikopplade från varandra.

23. Trafikstrategin används i arbetet med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner i Din kommun

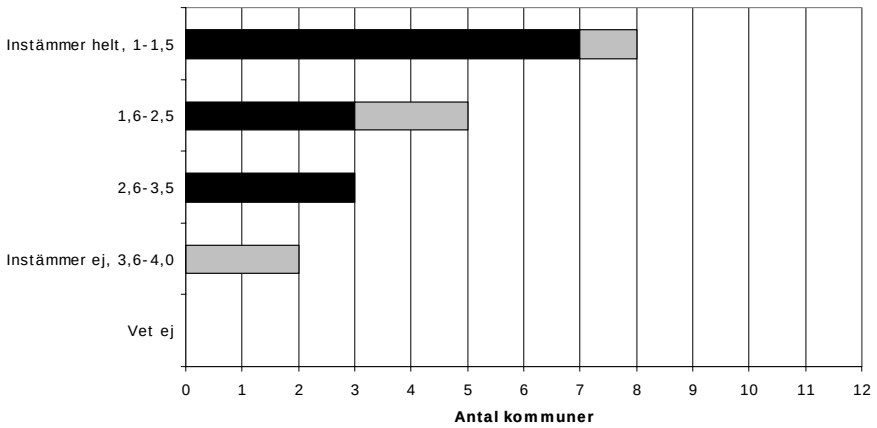


Diagram 16 *Resultat kommunvis på fråga 23, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 16 visar att en majoritet av de svarande kommunerna, åtta stycken, tycker att trafikstrategin används parallellt med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. Två kommuner har svarat ”Instämmer ej”, båda kommuner med en ej antagen trafikstrategi.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 23 var ”Utveckla gärna Ditt svar”. Det inkom 20 svar från nio olika kommuner på denna följdfråga. Svaren från Alingsås, Eslöv, Gävle, Helsingborg, Karlstad och Lund pekade på att trafikstrategin används i arbetet med att skapa fördjupade översiktsplaner och detaljplaner. Linköping och Örebro svarade att den kommer att användas. Från en annan kommun inkom svar som pekar på att strategin inte används i detta sammanhang. En annan åsikt som framkom var att planer och program behöver vässas för att få en större effekt i på fördjupade översiktsplaner och detaljplaner.

24. Utifrån indikatorer och genomförda åtgärder kan man se att trafikstrategin har haft genomslagskraft

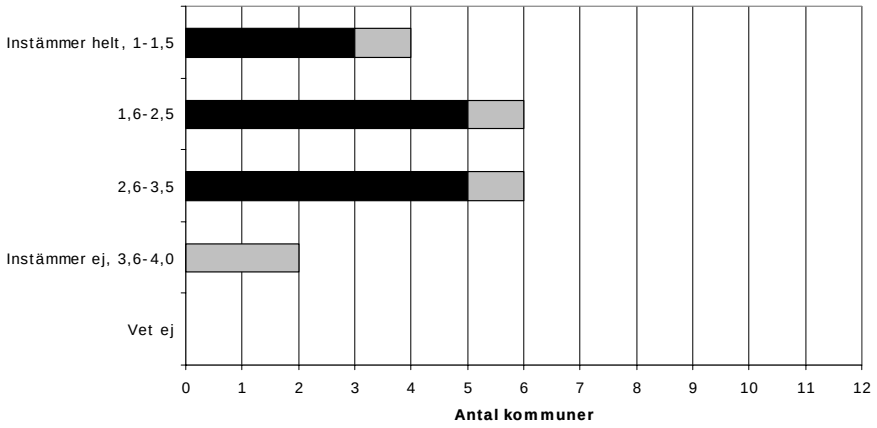


Diagram 17 *Resultat kommunvis på fråga 24, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 17 visar att fyra av de svarande kommunerna, varav en med en ej antagen trafikstrategi, helt instämmer med påståendet att man utifrån indikatorer och genomförda åtgärder kan se att trafikstrategin har haft genomslagskraft. Tolv av de svarande kommunerna har lagt sig i mittenintervallen. Två av de svarande kommunerna har svarat ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Följdfrågan till fråga 24 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, inom vilka områden och på vilket sätt)”. Totalt 24 personer från elva kommuner har svarat på denna följdfråga. Sex kommuner (Eskilstuna, Eslöv, Karlstad, Linköping, Lund och Östersund) har svarat att det går

att se att trafikstrategin har haft genomslagskraft. En av dessa kommuner har dock också svarat att kommunen länge jobbat med dessa frågor och att det därför är svårt att se vilka åtgärder som enbart tillkommit till följd av trafikstrategin. Fyra kommuner (Gävle, Linköping, Karlstad och Örebro) svarade att trafikstrategin inte har funnits tillräckligt länge för att det ska gå att se att trafikstrategin har haft genomslagskraft. En kommun svarade att uppföljning just nu saknas.

25. I trafikstrategin har hänsyn tagits till alla tre hållbarhetsaspektern a; ekonomisk, ekologisk och social

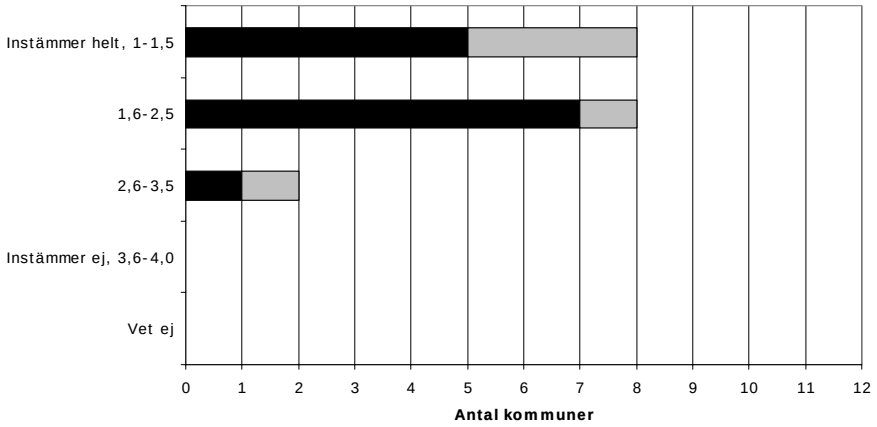


Diagram 18 *Resultat kommunvis på fråga 25, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

En majoritet av respondenterna har svarat positivt på om det i trafikstrategin tagits hänsyn till alla tre hållbarhetsaspekterna. Totalt 16 kommuner har svarat antingen instämmer helt eller att de nästan instämmer. Två kommuner ställer sig mer tveksamma till påståendet och ingen kommun har svarat ”instämmer ej”.

Utvecklade svar

Följdfrågan till fråga 25 var ”Utveckla gärna Ditt svar”. Totalt 15 personer från nio kommuner svarade. Personer från fyra olika kommuner har utvecklat sina svar med:

- ”Ja och detta finns med även i ÖP:n”
- ”En viktig utgångspunkt”
- ”Är strategiska områden i planen”
- ”Utgör förutsättning”

Personer från några av kommunerna har svarat att inte alla aspekterna finns med. Från en kommun förekommer svaret att den sociala aspekten inte tas upp i så stor grad, medan personer från en annan kommun har svarat att strategin mest haft miljöfokus. Personer från två kommuner svarade att alla aspekterna tas upp, men att det antingen saknas mål eller att det finns konflikter mellan målen.

26. Det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetet med trafikstrategin

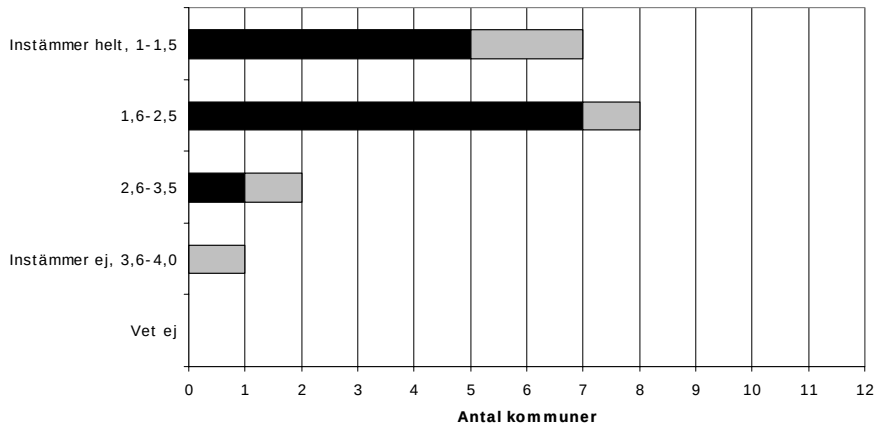


Diagram 19 *Resultat kommunvis på fråga 26, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

I diagram 19, som visar resultatet på påståendet om att det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetet med trafikstrategin, svarade en majoritet positivt, det vill säga de svarade att de instämmer helt eller nästan helt på påståendet.

Utvecklade svar

Följdfrågan som ställdes i fråga 26 var ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur är den reglerad)”. Totalt svarade 26 personer från tolv kommuner på denna fråga. Enligt personer från sex av kommunerna finns det en tydlig politisk ansvarsfördelning för arbetet med trafikstrategin, antingen hos kommunstyrelse/kommunfullmäktige eller hos nämnderna. Enligt personer från sju kommuner finns det en tydlig ansvarsfördelning hos tjänstemännen i förvaltningarna, exempelvis tekniska kontoret eller stadsbyggnadskontoret. Personer i tre av kommunerna har svarat att det finns en tydlig ansvarsfördelning mellan politiker och tjänstemän.

I fyra av kommunerna (Alingsås, Helsingborg, Norrköping och Uppsala) framkom åsikter om att det finns en oklarhet kring vilka som har ansvaret för arbetet med trafikstrategin eller delar av trafikstrategin. I en kommun svarade man att vissa oklarheter finns för hur ansvaret kring stads- och regiontrafik är uppdelat och en annan kommun svarade att det är otydligt vem som äger trafikstrategin.

Frågor angående trafikstrategins uppföljning

27a. Arbetet med trafikstrategin följer en metod eller arbetssätt som fungerar tillfredsställande

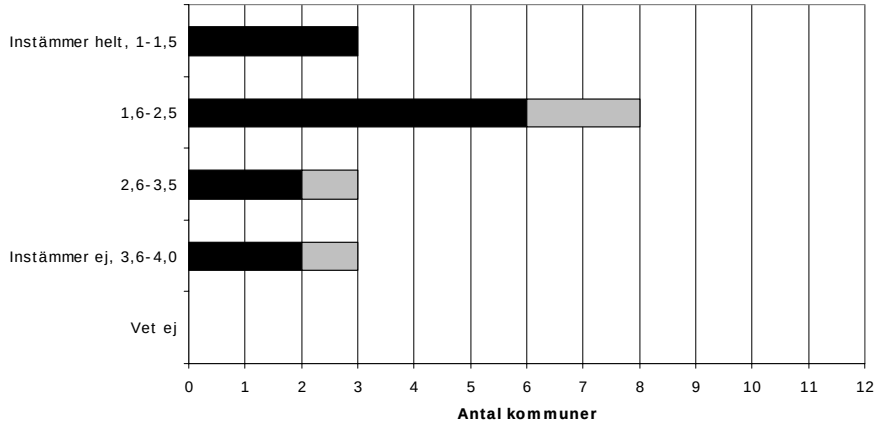


Diagram 20 *Resultat kommunvis på fråga 27a, svart – svar från kommuner med antagen*

trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi

Kommentar diagram

I diagram 20 är resultatet av svaren blandat, med en övervikt för positiva svar. Elva kommuner svarade positivt på påståendet om att arbetet med trafikstrategin följer en metod eller ett arbetssätt som fungerar tillfredsställande, medan sex svarade negativt. Tre av dessa instämmde inte alls med påståendet.

Utvecklade svar

I fråga 27a var följdfrågan ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur ser den ut)”. Totalt svarade 19 personer från tio kommuner på denna följdfråga. Personer från två kommuner har svarat att en sådan metod eller arbetssätt finns. Personer från två andra kommuner svarade ett tydligt nej på frågan, med svar som ”Trafikstrategin är så bristfällig att den mest fungerar som en hyllvärmare”. Fyra kommuner svarade att det inte finns på grund av att trafikstrategin är ny, eller att organisationen kring den inte är helt fastställd. Exempel på svar är ”Metoden är relativt ny som vi nu använder och bör utvecklas vidare. Har hittills bara följt upp den en gång” och ”Vi har blivit omorganiserade sedan trafikplanen antogs och det är först på senare tid ansvarsfördelning etc. har landat helt och hållet”.

27b. Metoden eller arbetssättet följs aktivt upp

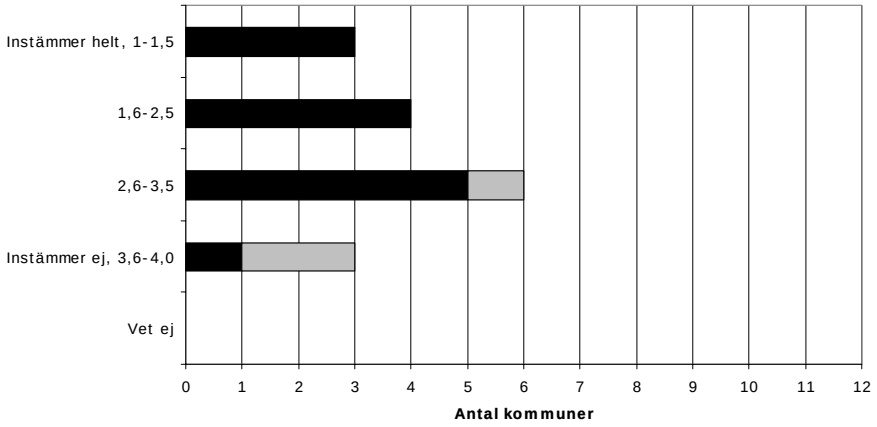


Diagram 21 *Resultat kommunvis på fråga 27b, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 21 visar ett blandat svar på påståendet om att metoden eller arbetssättet aktivt följs upp. Sju kommuner svarade positivt på frågan. Nio kommuner svarade mer negativt, varav tre svarade ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Till fråga 27b ställdes följdfrågan ”utveckla gärna Ditt svar”. Totalt svarade 15 personer från nio kommuner på följdfrågan. Fem kommuner har i sina svar angett att uppföljning sker vid bestämda tillfällen, exempelvis två gånger per år för kommunstyrelsen eller nämnden eller i samband med årsredovisning/bokslut. Två kommuner har svarat nej med hänvisning till att de inte hunnit så långt i sitt arbete med trafikstrategin.

28a. Det finns en utarbetad metod för hur effekter av trafikstrategin ska följas upp

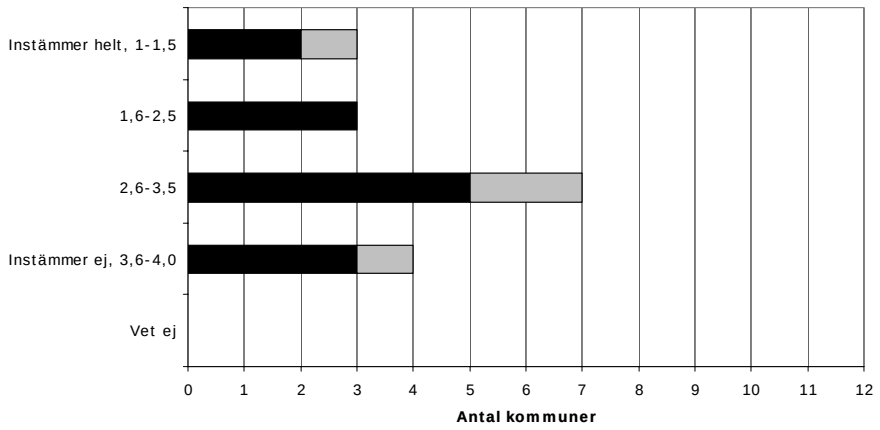


Diagram 22 *Resultat kommunvis på fråga 28a, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

I diagram 22, som visar hur respondenterna svarat på påståendet att det finns en utarbetad metod för hur effekter av trafikstrategin ska följas upp, har sex kommuner svarat positivt. Elva kommuner svarade mer negativt, varav fyra kommuner svarade ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Fråga 28a har följdfrågan ”Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur ser den ut)”. Totalt 16 personer från sju kommuner svarade på frågan. Fyra kommuner svarade att metoden innebär att det finns fastställda indikatorer som ska följas upp. Två kommuner svarade att en metod är under utveckling. Av de sex kommuner som svarat att de har en metod, har fyra stycken svarat att den fortfarande är under utveckling. Av de två som har svarat att de har en metod anser en att metoden behöver förfinas.

28b. Metoden för uppföljning av effekter används

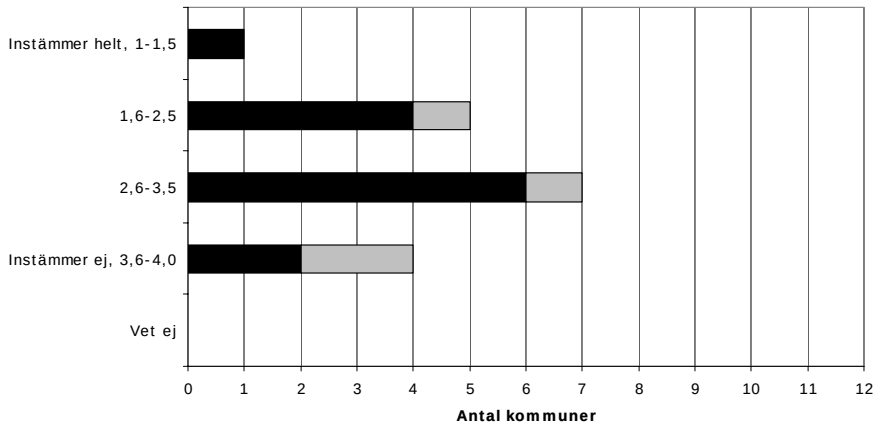


Diagram 23 *Resultat kommunvis på fråga 28b, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

I diagram 23, som redovisar svaren på fråga 28b, har en majoritet av respondenterna, elva kommuner, svarat negativt. Sex kommuner har svarat att de instämmer helt eller att de nästan instämmer, med en majoritet på nästan instämmer.

Utvecklade svar

Följdfrågan i fråga 28b lyder ”Utveckla gärna Ditt svar”. Elva personer från sju kommuner har svarat på följdfrågan. Av dessa har personer från tre kommuner svarat att de använder metoden, antingen i form av årliga mätningar av till exempel hastigheter, eller i form av att enkäter skickats ut. Personer från två kommuner har svarat att de ännu inte kommit så långt med sin trafikstrategi. En kommun har svarat att metoden för uppföljning inte används i trafikstrategin utan snarare i trafikmiljöprogrammet.

Avslutande frågor

29. Arbetet med trafikplanering fungerar bättre sen trafikstrategin antogs

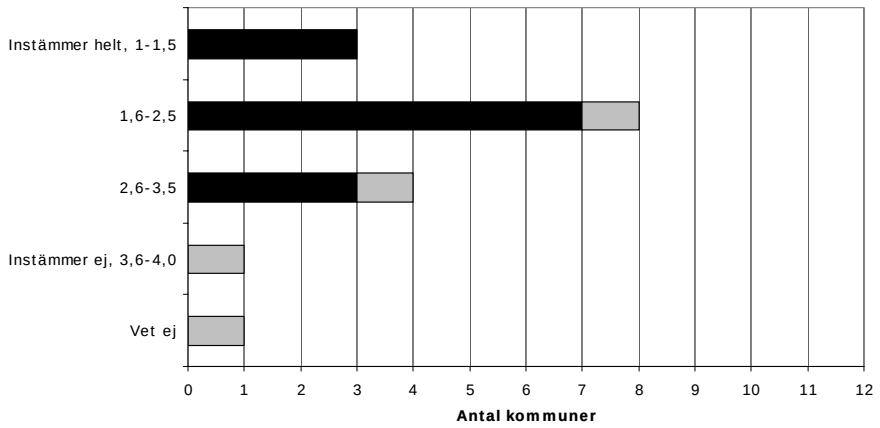


Diagram 24 *Resultat kommunvis på fråga 29, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 24, som visar svaren på påståendet om att arbetet med trafikplanering fungerar bättre sen trafikstrategin antogs, visar att elva kommuner svarat positivt medan fem kommuner svarat negativt. En av de svarande kommunerna har svarat ”Instämmer ej”, vilken är en kommun med en ej antagen trafikstrategi.

Utvecklade svar

Fråga 29 hade följdfrågan ”Utveckla gärna Ditt svar”. Totalt 18 personer från åtta kommuner har valt att utveckla sina svar. I fyra kommuner förekom svar om att arbetet fungerar bättre nu med svar som till exempel:

- ”Vi som arbetar med dessa frågor har blivit mer medvetna om hur vi vill arbeta”
- ”Alla vet vad som gäller och det är skönt”
- ”Ej antagen – men har redan påverkat positivt”
- ”Redan nu ser vi att den breda processen har varit mycket viktig, nu finns en gemensam ”världsbild” som förut saknades”

Fem kommuner har svarat mer blandat och de som svarat i dessa kommuner menar bland annat att mer kan göras, att det fortfarande måste göras avvägningar mellan olika intressen, att trafikstrategin är för politikerberoende samt att det fortfarande finns starka krafter utanför och inom kommuner som motarbetar strategin.

30. Trafikstrategin i Er kommun är på väg att uppnå sitt syfte

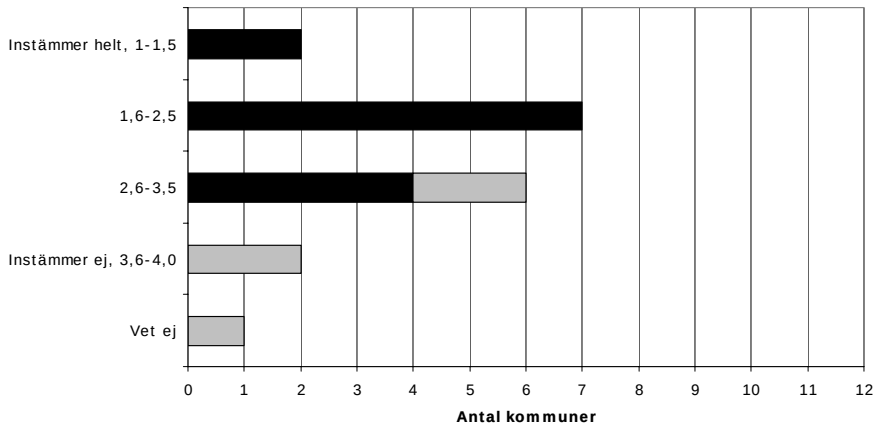


Diagram 25 *Resultat kommunvis på fråga 30, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

I diagram 25, visar resultatet att en majoritet av kommunerna, 13 stycken, har svarat något av mittenalternativen på påståendet om att trafikstrategin är på väg att uppnå sitt syfte. Två kommuner har svarat ”Instämmer helt” och två kommuner med en ej antagen trafikstrategi har svarat ”Instämmer ej”.

Utvecklade svar

Fråga 30 hade som följdfråga ”Utveckla gärna Ditt svar”. Totalt 18 personer från åtta kommuner har valt att utveckla sitt svar. Av dessa svarade respondenterna i två kommuner entydigt att trafikstrategin är på väg att uppnå sitt syfte. I övriga kommuner har respondenterna haft motstridiga svar. Några menade att den är på väg att uppnå sitt syfte medan andra svarade att strategin funnits för kort tid för att effekter ska gå att avläsa. En kommun svarade att den pågående klimatdebatten har hjälpt till att föra fram frågorna hos ”allmänhet och miljöointresserade politiker”. En kommun svarade att trafikstrategin delvis har uppnått sitt syfte enbart genom beslutet i kommunfullmäktige om att ta fram trafikstrategin.

31. Efterfrågar Ni en arbetsgång eller metod för hur trafikstrategins effekter kan följas upp

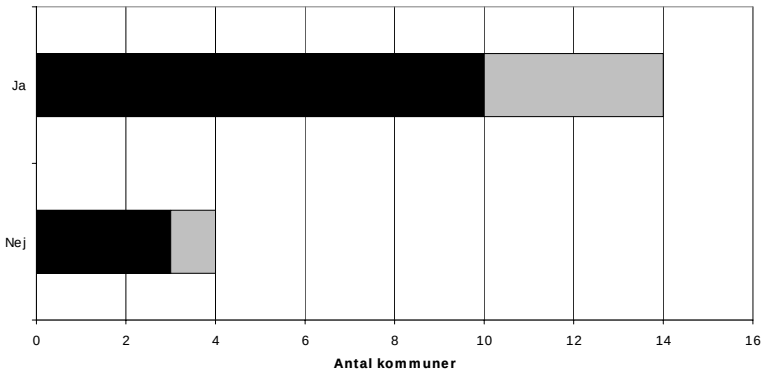


Diagram 26 *Resultat kommunvis på fråga 31, svart – svar från kommuner med antagen trafikstrategi, grå – svar från kommuner med en ej antagen trafikstrategi*

Kommentar diagram

Diagram 26 visar att 14 kommuner svarat att de efterfrågar en arbetsgång eller metod för hur trafikstrategins effekter kan följas upp, medan fyra svarat att de inte efterfrågar detta.

Utvecklade svar

Fråga 31 hade ingen följdfråga men det fanns möjlighet att lämna kommentarer till sitt svar. Totalt 14 personer från nio kommuner har valt att kommentera sitt svar. Av dessa har fyra svarat att en sådan arbetsgång/metod är under utarbetande, och en kommun svarade att den redan är utarbetad.

Detta var resultatet av enkätundersökningen, analys och slutsatser följer i kapitel 11 *Analys av enkäter* samt kapitel 12 *Diskussion och slutsatser*.

9 Intervju

9.1 Metod intervju

För att försöka få en bredare och djupare bild över processen med och användningen av trafikstrategierna genomfördes tre intervjuer. Frågorna som ställdes syftade även till att identifiera svårigheter och nyckelfrågor under processen. Personerna som valdes ut för intervjuer var dels två olika konsulter som tagit fram flertalet trafikstrategier samt en person som har agerat projektledare från kommunens sida i arbetet med trafikstrategier. De konsulter som intervjuades var Sven-Allan Bjerkemo från Bjerkemo Konsult och Björn Wendle från Trivector Traffic AB. Dessa båda valdes då de har erfarenhet från framtagningen av ett flertal trafikstrategier. Den projektledaren från kommunens sida som intervjuades var Hasse Zimmerman i från Karlstad kommun. Att han valdes ut för intervju grundade sig på att Karlstads trafikstrategi har funnits ett par år och därför kan frågor om hur den används besvaras samt då Karlstads trafikstrategi innehåller alla delar av TRAST-processen och förklarar dem utförligt. Det hade varit av intresse att genomföra fler intervjuer, både med fler personer med motsvarande positioner som de genomförda intervjuerna samt med personer med annan bakgrund, till exempel från allmänheten och näringslivet. På grund av examensarbetets tidsbegränsning har dock detta inte varit möjligt. De genomförda intervjuerna varade mellan en halvtimme och en timme och frågorna som ställdes behandlade följande olika delar:

- Idén till att ta fram en trafikstrategi
- Hur processen vid framtagningen har gått till
- Kommunens respektive konsultens roll
- Förankring inom och utanför kommunen
- TRAST:s funktion
- Användandet efter antagandet
- Uppföljningen

I kapitel 9.2 *Resultat konsultintervju* presenteras resultatet av de båda intervjuerna med konsulterna i sammanställd form och i kapitel 9.3 *Resultat kommunintervju* presenteras resultatet av intervjun med projektledaren från kommunens sida.

9.2 Resultat konsultintervju

Idén till att ta fram en trafikstrategi kommer i de allra flesta fall ifrån kommunen och vanligtvis från tjänstemännen. Undantag är till exempel Lund där det var politikerna som tog initiativ till att utarbeta en trafikstrategi. Undantag är även Karlskrona och Eslöv där konsulterna tog initiativ till att kommunerna skulle ta fram en trafikstrategi.

En lyckad framtagningsprocess speglas av en bra relation till politikerna i styrgruppen samt att det finns en bred arbetsgrupp med olika kompetenser från olika förvaltningar. Arbetet ska dessutom bedrivas på en så hög tjänstmannanivå som möjligt då det är förvaltningscheferna som har kontakten med politikerna och därför är det viktigt att trafikstrategin är förankrad hos cheferna. Om arbetet bedrivs på en lägre nivå måste trafikstrategin först förankras hos cheferna för att sedan kunna förankras hos politikerna.

Förankringen av trafikstrategin är mycket viktig för att det ska bli en lyckad framtagningsprocess. Den politiska förankringen är helt avgörande för om trafikstrategin ska bli antagen. Varken Eslövs eller Karlskronas trafikstrategier fördes upp till kommunstyrelsen, vilket enligt konsulterna beror på bristande förankring hos politikerna. Efter antagandet, då det som står i trafikstrategin ska genomföras, är det troligtvis lika viktigt att den är bra förankrad hos dem som ska genomföra

arbetet, både inom den egna organisationen och externt till exempel hos trafikhuvudmannen. För att trafikstrategin ska användas är det viktigt att förankringen sker kontinuerligt då personer inom kommunen hela tiden byts ut, menar den ena konsulten. Han berättar vidare att nya personer inom kommunen troligen inte är lika intresserade av att använda trafikstrategin som de som tagit fram den. Delaktigheten är viktig, att få folk att känna att de arbetar för något som är bra och det ger i sin tur genomförandekraft, lyckas inte detta är risken stor att det bara blir en pappersprodukt.

Det är också mycket viktigt hur projektet drivs och att det ska drivas som ett politiskt förankrat projekt och inte som en planeringsuppgift under någon förvaltning, då de saknar lite av den legitimitet som är nödvändig för att trafikstrategin ska få genomslagskraft. Även förankringen hos allmänheten nämns som viktig, även om det enligt den ena konsulten inte har fungerat alls. Enligt den andra konsulten har inslag av förankring hos allmänheten alltid funnits med, antingen i form av referensgrupper eller öppna möten, men intresset har varit lågt och det har inte resulterat i särskilt mycket input. Att intresset hos allmänheten varit lågt kan, enligt den ena konsulten, bero på svårigheter för allmänheten med att ta till sig trafikstrategin då den är på en strategisk nivå.

Det är att föredra att kommunerna gör så mycket arbete som möjligt själva då det då blir deras egen produkt, vilket förmodligen påverkar användningen av trafikstrategin. Att det finns en eldsjäl i kommunen anses också som viktigt för att det ska bli en lyckad framtagningsprocess.

Hur stor plats de tre hållbarhetsaspekterna; ekonomi, ekologi och social, får i trafikstrategin beror delvis på vilka problemställningar som ligger i fokus i kommunen. Traditionellt sett tas mycket hänsyn till de ekonomiska aspekterna och på senare tid har miljön fått stor uppmärksamhet och båda aspekterna har därför en naturlig plats i trafikstrategierna. De sociala aspekterna är däremot svårare att inkludera.

Enigheten inom kommunen när trafikstrategin har tagits fram har, enligt den ena konsulten, varit stor vad gäller vision och mål. Däremot har det funnits olika uppfattningar om hur trafikstrategin ska genomföras, till exempel vilken förvaltning som ska vara ansvarig eller om kommunledningskontoret skall vara det. Enligt den andra konsulten har enigheten för det mesta varit stor inom kommunerna, men i någon kommun har det fått kompromissas mycket.

Att få kommunerna att tänka strategiskt har enligt en konsult inte varit särskilt svårt eftersom de är vana vid det från arbetet med översiktsplanen. Det är dessutom en fördel att kunna arbeta med trafikstrategin och översiktsplanen parallellt, då trafikstrategin handlar mycket om att få in trafikplaneringen i ett större sammanhang. Trafikstrategin kan då fungera som en del av översiktsplanen. Enligt den andra konsulten har det till viss del varit svårt att få kommunen att tänka visionärt och strategiskt, då det vanligtvis är stort fokus på åtgärder.

Båda konsulterna tycker att TRAST som verktyg kunde vara tydligare, då den idag är mycket allmän. Åsikter framkom om att den borde beskriva vad som fodras för att få processen med trafikstrategin att fungera och ge exempel på hur det går att arbeta, det vill säga hur genomförandeprocessen kan se ut. Det borde dessutom beskrivas hur ansvarsfördelning och organisation kan se ut och vara tydligare med hur uppföljningen kan gå till. TRAST borde dessutom beskriva vikten av att ha en trafikstrategi och beskriva vad som händer om kommunen inte har en trafikstrategi. Den ena konsulten berättar att alla de trafikstrategier som de har tagit fram följer TRAST. Han nämner också att han tycker det är tråkigt att inte fler kommuner har valt att ta fram en trafikstrategi.

En av de intervjuade konsulterna tycker att för att få trafikstrategierna att fungera så måste trafikplaneringsfrågorna ligga på kommunledningsnivå, i Sverige ligger de idag på en lägre nivå. Han tycker att det är ett problem i Sverige att trafikplaneringsfrågorna inte är en del av den övergripande planeringen och att översiktsplanen bara handlar om fysisk bebyggelse. Utomlands, till exempel i Zürich, lyfts trafikplaneringsfrågorna upp på en helt annan nivå och får då en annan legitimitet. Det som behövs är en omorganisation för att lyfta upp trafikplaneringsfrågorna på samma nivå som andra fysiska och strategiska planeringsfrågor. Kulturförändringar behövs och medvetenheten för vikten av att trafikplanera måste öka.

Dessutom är det viktigt att trafikstrategin hänger ihop med andra strategiska dokument till exempel fördjupad översiktsplan och översiktsplan och andra strategier till exempel handelsstrategi. Detta för att den ska vara en del av helheten. Det är även viktigt att trafikstrategin leder vidare till trafikplaner. Ibland innehåller även trafikstrategin förslag på att till exempel en cykelplan eller en kollektivtrafikplan skall utarbetas. Konsulten berättar vidare att om kommunen har bundit sig vid en trafikstrategi den inte ignoreras, inte utan debatt i alla fall.

Båda konsulterna menar att det finns en risk för att trafikstrategier kan bli för långa och omfångsrika. Den ena konsulten pekar dessutom på att det finns en risk att trafikstrategin blir för inriktad på marknadsföring och att det till och med finns en risk att en trafikstrategi kan bli för politisk förankrad och då saknar verklighetsanknytning.

Den ena av de intervjuade konsulterna tycker att en trafikstrategi skall innehålla förslag på åtgärder då den annars blir svåranvänd och riskerar att bli en hyllvärmare. Den andra konsulten tycker att de konkreta åtgärdsförslagen hör hemma i trafikplanen, men pekar på vikten av att trafikstrategin leder vidare till en trafikplan. Han tycker dessutom att om trafikstrategin innehåller konkretiserade projektförslag blir den mer användarvänlig, det är dock inte specifika åtgärder han då åsyftar.

Uppföljningen är den svagaste delen inom trafikstrategierna. Den ena konsulten tror inte att trafikstrategierna följs upp alls och den andra tror att de följs upp dåligt. Uppföljningen är viktig, med bra mål som sedan följs upp så går det att visa nämnden eller politikerna hur utvecklingen går. Det är dock få kommuner som efterfrågar uppföljning, energin har tagit slut när arbetet nått fram till planeringen av uppföljningen. Därför har konsulten fått trycka på för att uppföljning av trafikstrategierna ska planeras in. För att få uppföljningen att fungera är det viktigt att hitta kommunens befintliga struktur för uppföljning, genom att se vad som idag följs upp och redovisas för politikerna och därefter se hur uppföljningen kan bli en del av verksamhetsplaneringen. Den ena konsulten nämner att trafikstrategin till exempel kan följa kommunernas befintliga ledningssystem.

9.3 Resultat kommunintervju

Initiativet till att Karlstad skulle ta fram en trafikstrategi kom från politiskt håll och det fanns samstämmighet inom kommunen om att en trafikstrategi skulle utarbetas. En arbetsgrupp startades inom kommunen med representanter i form av tjänstemän från berörda förvaltningar, vilka var teknik- och fastighetsförvaltningen, stadsplaneringsförvaltningen där kollektivtrafiken finns med, miljöförvaltningen samt kommunledningskontoret. Kopplat till arbetsgruppen fanns en styrgrupp som bestod av förvaltningscheferna. Samordnade arbetet gjorde miljöförvaltningen och hade hand om mötesinbjudningar, dokumentation och kontakter med konsulten. Arbetet rapporterades till tillväxtutskottet som var den politiska delen, där representanter för kommunstyrelsen fanns. Kopplat till arbetet fanns också två referensgrupper, i den ena satt åkeribranschens företrädare, till exempel taxi och bussföretag och i den andra satt myndigheter och organisationer. Referensgrupperna bjöds in för resonemang kring de förslag på

målformuleringar som hade tagits fram, för att se om målformuleringarna även var giltiga för dem som ingick i referensgrupperna.
Förankringen hos allmänheten skedde i samband med att trafikstrategin utarbetades. Det fanns en medborgarpanel där det genomfördes fokusgruppsmöten och synpunkter samlades in och integrerades i arbetet med trafikstrategin. Dessutom anordnades möten i de yttre stadsdelarna för att även få in synpunkter från invånarna där. Ett rådslag över trafikstrategin genomfördes också genom kommuntidningen ”Vi i Karlstad”, vilket resulterade i ungefär tusen synpunkter. Även via webben fanns det möjlighet för allmänheten att lämna åsikter.

Konsultens uppgift i processen med att utarbeta trafikstrategin var att stå för sakkunskapen, ge förslag på hur arbetet skulle struktureras och hur trafikstrategin skulle utformas. De skrev dessutom en del av texterna, gav förslag på hur målen kunde göras mätbara och bedömde om målen var realistiska. Konsulten tryckte på att målen skulle vara specifika för Karlstad så att de passade in för Karlstads trafiksystem. Konsulten hjälpte också till att lyfta fram viktiga delar som annars var svåra att se samt såg till att alla väsentliga delar kom med.

TRAST har använts flitigt och flera av projektgruppens medlemmar åkte på TRAST-utbildningar som gavs. Både TRAST:s handbok och underlag har använts i arbetet och har varit ett bra redskap för att få struktur på trafikstrategin. Kommunen var dessutom med i Eurocity mobility forum under processens gång och där fanns en speciell arbetsgrupp som behandlade Sustainable Urban Transport Plan, SUTP som kommunen deltog i. Där fanns möjligheten att stämma av hur kommunen låg till i sitt arbete jämfört med SUTP-dokument från till exempel Grenoble och Wien. Övrigt att önska från TRAST kunde vara mer angående jämställdhet och tillgänglighetsfrågor för alla. Ett medvetet val var att låta den ekologiska aspekten av de tre hållbarhetsaspekterna få stort utrymme i trafikstrategin.

Arbetsgruppen och styrgruppen finns fortfarande kvar. När förslaget på en trafikstrategi var färdigt och skulle antas politiskt var det viktigt att det i dokumentet fanns angivet hur ansvaret skulle fördelas för de olika insatsområdena. Arbetsgruppen träffas regelbundet och försöker där koppla insatsområde med ansvarig till budgetprocessen. Ansvarig inom insatsområdet får lyfta fram vad de har arbetat med under året och vad det står i verksamhetsplanen för nästa år och om det behövs mer pengar. Detta redovisas för styrgruppen en gång om året och lyfts sedan vidare och redovisas för tillväxtutskottet.

Trafikplaneringsarbetet har lett vidare till att en trafikplan nu håller på att arbetas fram. Detta är ytterligare ett sätt att förankra trafikstrategin i organisationen genom att målen från trafikstrategin används i fortsatt arbete. Det finns nu något att befästa det kontinuerliga arbetet vid, vilket tidigare har saknats. Även för översiktsplanen utgör trafikstrategin ett basdokument som översiktsplanens utveckling tar fasta på och utgår från dess principer. Trafikstrategin används i Karlstad som ett styrdokument även fast den saknar laga kraft. Det hänvisas dessutom till trafikstrategin i olika styrdokument till exempel bostadsplaneringsprogrammet där principerna från trafikstrategin har lyfts fram. Att den används på detta sätt beror på att dokumentet har antagits av fullmäktige och med det så är målen i trafiktstrategin fullmäktigens mål för utvecklingen av transportssystemet i Karlstad. Det vore därför konstigt om dessa mål inte skulle användas.

Helhetssynen på trafikfrågorna har definitivt ökat till följd av trafikstrategin, både på politisk nivå och på tjänstemannanivå. Det finns en större insikt inom kommunen om komplexiteten i trafiksystemet. Det är inte lika uppdelat längre, där varje tjänsteman har haft sin fråga och inte riktigt sett helheten. Regelbundna träffar med arbetsgruppen ger ökad kunskap i att det är ett komplext system och det finns krav på att utbyte av information vad som händer inom olika förvaltningar och att redovisa olika beslut. Det går redan idag att se resultat på delar som

prioriterats i trafikstrategin till exempel i utvecklingen av kollektivtrafiken och av gång- och cykelnätet.

Karlstads trafikstrategi följdes upp 2007, men hur uppföljningen ska gå till är fortfarande relativt outvecklat. Det har gjorts försök att planera uppföljningen, men arbetet är inte klart. Det ska diskuteras framöver vilka delar som ska prioriteras för uppföljning, då det inte är möjligt att följa upp allt. Hittills har endast uppföljningen av åtgärder diskuterats.

Kommunledningskontoret var de som skulle följa upp och samordna fortsatt arbete med implementeringen av strategin. Detta har skett men det hade behövts mer resurser för arbetet med den delen och dessutom en kraftfullare organisation. Även för att sprida den ytterligare ut i allmänheten då det finns ett mål om folkbildning och att sprida kunskapen.

Att det har varit en lyckad process med att utarbeta en trafikstrategi för Karlstad beror på att det har funnits personer som har varit intresserade av att jobba med denna typ av frågor. Det är viktigt att det finns någon som hela tiden lyfter upp dokumentet och ser till att det inte hamnar i bokhyllan. En annan anledning till framgången är att kollektivtrafiken har hamnat under stadsplaneringsförvaltningen och att dessa nämnder slogs ihop, vilket gjorde att kollektivtrafiksfrågorna fick en helt annan dignitet i stadsbyggnadsprocessen. Det var första gången som kollektivtrafiken fick tyngd i planarbetet. I arbetet med nya planer kunde politikerna gå in och titta i trafikstrategin och se om planen gick i linje med den och dess mål.

Förankringsarbetet och en rutin för uppföljning är de delar som hade behövt mer arbete, att det sker förankring i form av fortsatt dialog med kommuninvånarna runt principerna och att det inte har fungerat riktigt som önskvärt beroende på att det inte fanns någon genomtänkt uppföljningsrutin för detta. Då trafikstrategin är komplex och då det inte finns rutiner för att följa upp de förändringar som sker inom de mål som har satts upp, eftersöks ett sätt att följa upp och kunna tydliggöra om vi går i rätt riktning mot målen.

Del 3 – Analys och slutsatser

10 Analys av trafikstrategier

10.1 Metod

I analysen av trafikstrategierna jämförs trafikstrategierna med varandra utifrån det vi valt att kalla TRAST-processen, det vill säga vision, förankring, mål, nulägesbeskrivning, alternativ & analys, val av alternativ, åtgärdsplanering och uppföljning, vilket även motsvara rubrikerna i detta kapitel. Även hur ansvarsfördelningen beskrivits har jämförts och det sista kapitlet är därför döpt till uppföljning och ansvarsfördelning. TRAST-processen finns beskriven i kapitel 4.6.3 *Inriktningsplanering*.

Respektive kommuns trafikstrategi finns sammanfattade i bilaga 1 *Litteraturstudie trafikstrategier*. Här finns trafikstrategierna beskrivna, till stor del utifrån TRAST-processen och för ytterligare exempel på innehåll och uppbyggnad se denna bilaga.

10.2 Analys

10.2.1 Vision

Arbetet med visionen är enligt TRAST strategiskt viktigt. Visionen ska ge en bild av den framtid som samhället kan utvecklas mot, vara inspirerande samt ta vara på fleras idéer och tankar. Visionen ska vara relativt realistisk, den ska vara utmanande, accepterad och begriplig. I TRAST poängteras vikten av att förankra trafikstrategin, vilket även gäller visionen. (TRAST, 2007)

Vad som är en vision i trafikstrategierna är, trots definitionen ovan, ofta mycket svårt att avgöra. Även om visionen inte benämns som vision kan den fungera som en vision. Till exempel så finns det flera strategier som har både mål och övergripande mål, men vision saknas. De övergripande målen kan då anses vara en motsvarighet till vision.

Visionerna skiljer sig till stor del åt i de studerade trafikstrategierna. Nedan görs ett försök att dela in dem i olika grupper för att kunna jämföra dem, men gränsdragningen är diffus. Till grupp ett hör trafikstrategier med visioner som består av endast en mening. Till denna grupp hör Bromölla, Finspång och Östersund. Exemplet nedan är hämtat från Finspångs trafikstrategi:

”Finspång är en attraktiv kommun i en spännande region, där vi skapar utveckling och livskvalitet genom samverkan, öppenhet och nytänkande”

(Finspångs kommun, 2006)

Den andra gruppen består av ett antal delvisioner, i vissa fall kompletterad med en övergripande vision. Exempel på hur en vision i grupp två kan se ut är Eslövs trafikstrategis vision:

- Ökad valfrihet för resor och minskat bilberoende.
- Rättvis och jämställd fördelning av transportmöjligheter.
- Balanserad och hållbar utbyggnad.
- Effektiv och miljöanpassad användning av infrastruktur och fordon.
- God tillgänglighet för alla.
- Trygg och säker trafikmiljö.
- Vacker och trivsam stadsmiljö.

Till denna grupp hör även trafikstrategierna i Gävle, Helsingborg, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lund, Växjö och Övertorneå. Av dessa har Gävle, Linköping, Lund och Karlstad delvisioner uppdelade efter TRAST-aspekterna, se kapitel 4.6.3 *Inriktningsplanering* för förklaring av TRAST-aspekterna. Eskilstunas trafikstrategi hör även den hit då det går att tolka deras tre övergripande målen som är begränsad klimatpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö som en vision.

I den tredje gruppen är visionen för trafikstrategin gemensam med andra kommunala planeringsdokument såsom översiktsplan, fördjupad översiktsplan och näringslivsprogram. Exempel på detta återfinns i Malmös trafikstrategi som har hämtat sin vision från Malmös översiktsplan från år 2000:

- Fler arbetstillfällen
- Regionalt centrum
- Social balans
- Attraktiv stadsmiljö
- Robust och hållbar struktur

Andra kommuner som har agerat på samma sätt är Norrköping, Uppsala, Örebro, Alingsås och Norrtälje.

Linköping och Finspång har även valt att beskriva sin vision med hjälp av en berättelse hur livet i kommunen kan se ut när visionen är uppnådd. Visionen ska sedan ligga till grund för utformandet av mål för trafiksystemet.

Slutsats

Enligt TRAST ska visionen ta till vara på fleras tankar och idéer. Om visionen endast består av en mening, likt visionerna i grupp ett, kan det tyckas vara svårt att täcka in en beskrivning om vilken riktning kommunens trafiksystem ska utvecklas mot. Men det är omöjligt att avgöra, eftersom det beror på arbetet som ligger bakom visionen och förankringen. Visionen i grupp två kan anses vara mer heltäckande, men beror även det på arbetet bakom och vilken förankring som skett.

Att lägga upp visionsarbetet som i grupp tre tycker vi det finns det för- och nackdelar med. Fördelarna är att trafikplaneringen integreras i övrigt kommunalt planeringsarbete där kopplingen till översiktsplanen är särskilt viktig. Nackdelen kan vara att ingen egen vision för trafikstrategin har utarbetats, vilket kan anses viktigt i strategiskt arbete för att få alla att arbeta åt samma håll. Att tillsammans diskutera fram en vision underlättar förankringen av trafikstrategin.

10.2.2 Förankring

Då resultatet av hur transportsystemet planeras och utformas ger effekter för alla människor som vistas i stadsrummet, borde också alla berörda få vara med och påverka. Det är även viktigt att kommunicera med beslutsfattarna, det vill säga politikerna, då det är avgörande för hur processen kan påverka staden. Trafikfrågor måste behandlas så brett som möjligt och därför bör alla berörda kompetensområden delta. Förankring sker genom kommunikation; att informera och att få in synpunkter och för det finns det ett antal olika modeller och metoder. (TRAST, 2007)

Förankringen av trafikstrategin i de utvalda kommunerna skiljer sig åt, både vad gäller hur förankringen genomförts och hur omfattande den varit. I många fall har förankring skett till flera olika målgrupper, se tabell 5 nedan. Endast den förankring som beskrivs i själva trafikstrategin har jämförts, det kan ha gjorts ytterligare förankring som ej beskrivits.

Information om hur förankring har gått till finns i de flesta fall i början av trafikstrategin, antingen i bakgrundskapitlet eller i förordet. Här beskrivs vilka förvaltningar och nämnder som varit delaktiga och ibland också hur samråden har gått till. Det skiljer sig också mellan de olika kommunerna i fråga om när trafikstrategin har kommunicerats. Många har förankrat strategin under arbetsprocessen medan vissa har valt att först efter trafikstrategin färdigställts kommunicera ut den till olika målgrupper.

I TRAST görs en indelning av målgrupperna för förankringen, vilka är beslutsfattare/politiker, planerare/tjänstemän samt medborgare/näringsliv. Här följer en liknande indelning för att kunna jämföra trafikstrategierna med varandra.

Grupp ett är de trafikstrategier som har kommunicerats bland beslutsfattare. Detta kan ha skett genom att någon form av styrgrupp eller referensgrupp bestående av politiker har varit delaktiga i arbetsprocessen med att ta fram trafikstrategin. Följande kommuner har förankrat sin strategi bland beslutsfattarna: Alingsås, Bromölla, Eskilstuna, Finspång, Gävle, Helsingborg, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Uppsala, Växjö, Örebro, Östersund och Övertorneå. Det är endast två kommuner som inte kommunicerat sin trafikstrategi till politikerna, Eslöv och Norrtälje.

Grupp två är de trafikstrategier där förankring skett hos planerare/tjänstemän. Detta har mer eller mindre omfattande skett i samtliga kommuner då förvaltningarna har varit delaktiga i utförandet av strategierna. Graden av delaktighet skiljer sig bland annat åt beroende på inblandade konsulters roll.

Grupp tre har förankrat sin trafikstrategi hos medborgare och näringsliv. Det kan ha skett i form av utställningar för allmänheten eller att näringslivet har deltagit i en referensgrupp som fått lämna synpunkter under processens gång. I grupp tre återfinns trafikstrategierna för Alingsås, Eskilstuna, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Norrtälje, Uppsala, Växjö, Örebro och Övertorneå. Utmärker sig gör Karlstad som har haft en medborgarpanel, och Lund som har utfört en medborgarenkät. Utställningarna har också varit olika omfattande. Där vissa enbart har haft en utställning i kommunhuset exempelvis Norrtälje, har andra exempelvis Lund, haft ambulerande och ofta bemannade utställningar. Uppsala har valt att utforma ett tjänstemannaförslag som sedan sänts ut på remiss till bland annat ett femtiotal Uppsalabor. Ett liknande upplägg har Örebro använt sig av. Övertorneå har haft arbetsmöten med allmänheten under arbetets gång och där inhämtat allmänhetens synpunkter. Växjö betonar vikten av att trafikstrategin förankras kontinuerligt hos allmänheten.

Flera kommuner har som beskrivits förankrat sin trafikstrategi hos mer än en grupp. Dessa kommuner är exempelvis Lund som betonar värdet av en bred förankring, och som har haft både kommunen, myndigheter, Lunds Tekniska Högskola och allmänheten som ”rådgivare”. Örebro har haft sin trafikstrategi ute på remiss både hos övriga nämnder och förvaltningar på kommunen samt myndigheter, företag, intresseorganisationer och privatpersoner.

För att skapa en översiktlig bild av hur förankringsprocessen gått till och vilka målgrupper som varit delaktiga, har en sammanställning gjorts i tabell 5.

Tabell 5 *Översikt av förankringsprocessen för respektive kommun*

Kommun / Målgrupp	Al	Br	Esl	Esk	Fi	Gä	He	Kan	Kstd	Lkpg
Politiker/Beslutsfattare	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Planerare/Tjänstemän	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Medborgare & Näringsliv	X			X		X	X		X	X
Kommun / Målgrupp	**Lu**	**Ma**	**Nkpg**	**Ne**	**Upp**	**Vä**	**Ör**	**Ös**	**Öv**	
Politiker/Beslutsfattare	X	X	X		X	X	X	X	X	
Planerare/Tjänstemän	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Medborgare & Näringsliv	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Slutsats

Förankring av trafikstrategin har i någon form skett i samtliga studerade kommuners trafikstrategier. Då syftet med en trafikstrategi ofta är att påbörja och skapa en ny syn på hur transportsystemet kan se ut och fungera, är det enligt TRAST viktigt att förankring sker så brett och omfattande som möjligt och att det sker tidigt i processen. När det gäller politisk förankring är det också viktigt att detta sker kontinuerligt, då det efter till exempel ett val kan vara en helt ny uppsättning politiker i beslutfattande positioner. Dessa måste då också göras medvetna om trafikstrategins syfte och mål. För att uppnå trafikstrategins syfte och mål är det också av vikt att tjänstemän från flera olika förvaltningar deltar, till exempel kan en tjänsteman från barn- och ungdomsförvaltningen komma med åsikter om hur förslag till nya busslinjer påverkar tillgängligheten för barn och ungdomar i kommunen. Förankring hos allmänheten är viktig då den sannolikt kan resultera i detaljkunskap om delar av kommunens transportsystem. Den är också viktig för att öka förståelsen för framtida åtgärder och helhetslösningar.

10.2.3 Mål

Enligt TRAST ska målen i trafikstrategierna grunda sig i nationella, regionala och kommunala mål, vilka beskrivs närmare i kapitel 4.6.3 *Inriktningsplanering*. Om så är fallet och hur tydligt det redovisas skiljer sig i respektive trafikstrategi. I Alingsås, Gävle, Helsingborg, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Örebro och Östersunds trafikstrategier redovisas nationella, regionala och kommunala mål och/eller förklaras att det är utifrån dessa mål som målen för trafikstrategin har utarbetats. Inte helt ovanligt är att de nationella och de kommunala målen finns omnämnda men ej de regionala målen, vilka nämns som viktiga i TRAST. Detta har skett i trafikstrategierna för Eskilstuna, Eslöv, Lund och Norrköping. Endast nationella mål nämns för Finspång och Övertorneås trafikstrategier, om än olika detaljerat. Norrtäljes och Malmös trafikstrategi nämner inte nationella, regionala eller kommunala mål alls. I Bromölla nämns de nationella och regionala målen medan kommunala mål utanför trafikstrategin lämnas därhän. I Uppsala och Växjös trafikstrategier nämns inte de nationella och regionala målen som utgångspunkt för trafikstrategins mål utan mer som en jämförelse.

Under arbetet med trafikstrategin skall mätbara och uppföljningsbara mål formuleras kontinuerligt. Målen kan vara i form av inriktningsmål och resultatmål. Inriktningsmål visar åt vilket håll utvecklingen ska gå och är i vissa fall indelade efter TRAST-aspekterna. Resultatmålen är mätbara och fungerar mer som en hjälp vid det operativa arbetet. (TRAST, 2007) Mål i strategier kan också vara SMART:a, det vill säga specifika, mätbara, realistiska och tidsatta (Union of the Baltic Cities Environment and Sustainable Development Secretariat, 2007). Vissa strategier har både inriktningsmål och resultatmål. De som har båda typerna av mål är Bromölla, Eskilstuna, Finspång, Karlskrona, Linköping, Norrköping, Norrtälje, Uppsala, Östersund och Övertorneå. Av de som har både inriktningsmål och resultatmål har vissa dem uppdelade i två grupper för respektive typ av mål, medan andra har dem osorterade.

Linköpings trafikstrategi är ett bra exempel på en trafikstrategi som delar upp sina inriktnings- och resultatmål. Den har ett målområde som kallas *Hållbart resmönster* där inriktningsmålet är att ”Linköping ska tillgodose människors behov av att transportera sig genom att biltrafikens andel av transportarbetet minskar till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik” och ett av resultatmålen som hör till detta målområde är att ”Cykelandelen i staden Linköping ska vara 39 % år 2030 och öka ytterligare till år 2050”.

Bromöllas trafikstrategi är ett exempel på hur inriktnings- och resultatmål blandas. Följande båda mål är hämtade från rubriken *Målbild* i Bromöllas trafikstrategi:

- ”Trafiksystemet i Bromölla kommun skall medge säkra, trygga och långsiktigt hållbara förflyttningar för alla samt bidra till att utveckla näringsliv, boende- och stadskvaliteter samt en långsiktig hållbar samhällsutveckling.”

- ”Antalet dödade och svårt skadade ska reduceras med 75 % över en femårsperiod.”

(Bromölla kommun, 2005)

Av trafikstrategierna är det endast Malmös som enbart har inriktningsmål. De trafikstrategier som endast har formulerat resultatmål är Eslöv, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Lund, Växjö och Örebro.

I Helsingborgs trafikstrategi nämns även inriktningsmål, det är dock oklart om det är mål som gäller för trafikstrategin eller är allmänna lokala mål. Eslöv, Gävle, Karlstad och Lunds mål är

indelade efter TRAST-aspekterna och Övertorneås mål är det nästan. I Alingsås trafikstrategi är det målen i den fördjupade översiktsplanen som gäller även för trafikstrategin och i Uppsala är det målen från stadens översiktsplan som även gäller för trafikstrategin. I Uppsalas trafikstrategi nämns de, vilket inte är fallet i Alingsås. Antalet mål som finns i trafikstrategierna varierar stort, allt från Malmös tre mål till Karlstads 25 stycken mål.

Eftersom resultatmålen är mätbara är det möjligt att specificera målår. I strategierna för Eslöv och Helsingborg har året då slutmålet skall vara uppnått preciserats. I trafikstrategierna för Eskilstuna, Gävle, Karlstad, Linköping, Lund, Växjö och Örebro har både år för slutmål och år för etappmål specificerats. Vilket år som satts som slutår för målen varierar stort mellan trafikstrategierna, till exempel har Eslöv år 2015 som slutår för målen, medan Linköping har år 2050 som slutår.

Med hjälp av etappmål kan utvecklingens riktning fastställas. Detta är också anledningen till att indikatorer föreslås, vilket har gjorts i vissa av strategier. Indikatorer är mätbara aspekter som visar om utvecklingen går åt samma håll som målen pekar. Ett exempel på indikator är andelen resenärer med kollektivtrafiken i en viss stad om målet är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Förslag på indikatorer finns i trafikstrategierna för Eslöv, Eskilstuna, Gävle, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lund, och Örebro.

Tabell 6 visar en översikt över vad respektive trafikstrategi har med angående målsättning med trafiksystemet i kommunen.

Tabell 6 *Översikt över mål för respektive kommun*

Kommun / Mål	Al	Br	Esk	Esl	Fi	Gä	He	Kan	Kstd	Lkpg
Nationella mål	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Regionala mål	X	X				X	X	X	X	X
Kommunala mål	X			X		X	X	X	X	X
Egna mål	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Inriktningsmål	X	X	X	X	X			X		X
Resultatmål		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Slutår			X	X		X	X		X	X
Etappår			X			X			X	X
Indikatorer	X		X	X		X		X	X	X
Kommun / Mål	**Lu**	**Ma**	**Nkpg**	**Ne**	**Upp**	**Vä**	**Ör**	**Ös**	**Öv**	
Nationella mål	X		X		X	X	X	X	X	
Regionala mål	X				X	X	X	X		
Kommunala mål	X		X	X	X	X	X	X		
Egna mål	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Inriktningsmål		X	X	X	X			X	X	
Resultatmål	X		X	X	X	X	X	X	X	
Slutår	X				X	X	X			
Etappår	X					X	X			
Indikatorer	X						X			

Slutsats

Kopplingen till nationella och regionala mål är viktig för att trafikstrategin ska passas in i ett större sammanhang. Det viktigaste är inte att nationella och regionala mål nämns i trafikstrategin, utan att målen i trafikstrategin härstammar från dessa. Viktigt är också att målen i trafikstrategin utgår ifrån befintliga kommunala mål. Om den utgångspunkten saknas strävar inte kommunen åt samma håll, vilket undergräver möjligheterna att lyckas med att nå en hållbar utveckling.

Att ha både inriktningsmål och resultatmål ökar chanserna att få en heltäckande målbild. Att ha inriktningsmål och resultatmål osorterat ger dock ett rörigt intryck. Det är istället fördelaktigt att presentera de olika typerna av mål på olika ställen. Eftersom inriktningsmålen oftast är mer övergripande, kan dessa med fördel presenteras före resultatmålen. Skillnaden mellan inriktningsmål och vision är svår att se i jämförelsen mellan trafikstrategierna. I de fall där inriktningsmål saknas är visionen i många fall mer uttömmande. Att skillnaden mellan begreppen är diffus bidrar till att en viss begreppsförvirring råder. Ett annat sätt att öka tydligheten är, som TRAST föreslår, att dela in målen efter olika kategorier, vilket också ger en bättre överblick.

Etappmål som ligger relativt nära i tiden ger incitament till att direkt efter att trafikstrategin fastställts påbörja arbetet med att nå dem. Om det inte finns några tidsatta resultatmål inom överskådlig tid, kan trafikstrategin uppfattas som ett ”flummigt” dokument som inte finns till för att användas. Närvaron av indikatorer är viktig för att kunna kontrollera utvecklingens riktning. Men genom att bara ge förslag på indikatorer utan att beskriva hur och när de ska användas är risken stor att de inte kommer fylla någon funktion. I TRAST beskrivs inte närmare vilka indikatorerna kan vara, inte heller ges det några exempel på indikatorer. Detta gör det svårt för kommuner att veta vad som är lämpliga indikatorer.

10.2.4 Nulägesbeskrivning

Genom att göra en nulägesbeskrivning får alla inblandade en bild av vilka förutsättningar för utveckling staden och stadens trafiksystem har. Vid god kännedom om nuläget är möjligheterna större att hitta en bra väg för utveckling. Nulägesbeskrivningen skall visa stadens goda och mindre goda sidor, brister och möjligheter. TRAST anser att en bra nulägesbeskrivning ska behandla nuläget utifrån begrepp som *Stadens karaktär*, *Resor och transporter*, *Tillgänglighet*, *Trygghet*, *Trafiksäkerhet* samt *Miljöpåverkan,* det vill säga TRAST-aspekterna. (TRAST, 2007)

Nulägesbeskrivningen kan redovisas med hjälp av olika kartor, diagram och tabeller, men även i textformat. Ett annat verktyg för att beskriva nuläget är SWOT-analys.

De flesta, 15 av de 19 studerade trafikstrategierna, innehåller någon form av nulägesbeskrivning. De som ej har någon nulägesbeskrivning i trafikstrategin är Finspång, Karlskrona, Malmö och Östersund. I Finspång, Karlskrona och Malmös fall finns dock nulägesbeskrivningar i underlagsmaterialet för framtagningen av trafikstrategin. Östersund och Växjö har redovisat beskrivningar av nuläget i samband med formuleringen av vissa mål.

Detaljnivån på utförandet skiljer kommunerna åt och där vissa endast gjort en övergripande analys har andra gått djupare och beskriver nuläget för varje trafik- respektive trafikantslag. Exempel på olika detaljnivåer är Bromölla som i sin nulägesbeskrivning beskriver enskilda vägars nuvarande funktioner och brister, och Gävle som enbart har en övergripande bild av hur transportsystemet ser ut idag.

Vissa kommuner har valt att i samband med nulägesbeskrivningen också identifiera problem eller motstående intressen eller jämföra nuläget med de visioner och mål som lagts fram tidigare i trafikstrategin. Exempel på det är Uppsala som redovisar problembilden för trafiken i Uppsala

och Norrköping som visar hur olika önskemål inom infrastrukturen konflikterar med varandra. Att gå vidare med nulägesbeskrivningen på detta sätt kan också sägas vara en början på nästa steg i processen som är *Alternativ & analys*.

I fyra kommuner, Gävle, Helsingborg, Karlstad och Norrtälje, görs en SWOT-analys för respektive kommuns transportsystem. De flesta använder SWOT-analysen för att beskriva stadens aktuella situation samt att hitta nyckelfrågor för vidare planering.

Alingsås, Bromölla och Övertorneå har baserat eller kompletterat sin nulägesbeskrivning med olika former av nätanalyser (Alingsås och Bromölla) och gatuklassificeringar (Alingsås och Övertorneå).

Slutsats

Nulägesbeskrivningen utgör en viktig grund i trafikstrategin och för att kunna planera för ett framtida trafiksystem måste utgångspunkten vara känd. Majoriteten av de studerade trafikstrategierna innehåller någon form av nulägesbeskrivning, mer eller mindre detaljerad. Detaljeringsgraden beror ofta på kommunens storlek, vilket är naturligt eftersom det i en mindre kommun ofta är lättare att beskriva nuläget mer detaljerat utan att få en alltför omfattande och svårgenomtränglig trafikstrategi.

Att göra en nulägesbeskrivning är också bra, för att öka förståelsen för varför en trafikstrategi krävs för respektive kommun. Att även, som vissa kommuner har gjort, visa på problem och motstående intressen kan öka förståelsen för hur komplext trafiksystemet är och förståelsen för behovet av att skapa en helhetssyn. En bra nulägesbeskrivning underlättar när de olika alternativen och analyserna ska formuleras.

10.2.5 Alternativ & analys

Efter att mål har fastställts och nuläget har beskrivits, krävs analyser för att identifiera skillnaderna mellan nuläge och mål. Detta kan genomföras genom prognoser eller scenarier som visar på hur den framtida utvecklingen kan se ut och vilka effekter och konsekvenser det för med sig. Beroende på vilka effekter och konsekvenser som är önskvärda för utvecklingen kan sedan val av alternativ göras.(TRAST, 2007)

Av de 19 studerade trafikstrategierna har 14 stycken genomfört någon form av beskrivning av olika alternativ och redovisat analyser av dessa. Dock skiljer sig tillvägagångssättet och utförandet åt mellan de studerade trafikstrategierna.

Prognoser för den framtida utvecklingen finns i trafikstrategierna för Alingsås, Eskilstuna, Norrköping, Norrtälje, Uppsala, Växjö och Örebro. Dessa visar hur befolknings- och trafikutvecklingen kommer att se ut fram till respektive målår. Eskilstuna och Växjö har förutom detta även redovisat utvecklingen av vägtrafikens koldioxid- och kvävedioxidutsläpp i respektive kommun fram till trafikstrategins målår, vilket sedan kan ligga till grund för val av alternativ. För att skapa ytterligare underlag för val av alternativ, eller snarare för att visa på vad som händer om inget val görs, har Eskilstuna, Eslöv, Gävle och Växjö redovisat nollalternativet, en prognos över hur transportsystemet kommer att se ut om dagens utveckling fortsätter.

Tre kommuner, Eslöv, Linköping och Malmö, presenterar scenarier som sedan analyseras utifrån konsekvenser och effekter. Malmö har fyra scenarier där befolknings- och trafikutvecklingen ökar olika mycket. Liknande upplägg har Linköping med tre scenarier där biltrafikens utveckling varierar. Eslöv har i sin tur utarbetat tre framtidsscenarier som bygger på de tre hållbarhetsaspekterna; ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Alingsås har, efter att

prognosen presenterats, gjort två olika scenarier som visar på effekter och konsekvenser av två åtgärdsförslag.

Två andra tillvägagångssätt som använts och som också kan definieras som Alternativ & analys är *beskrivning av förbättringspotential* samt *måluppfyllelse/målbedömning*. Här beskrivs de olika målens potential att förbättra nulägessituationen samt på vilket sätt målen kan uppfyllas. I en målbedömning eller strategisk bedömning har målen bedömts utifrån hur bristsituationen ser ut i nuläget, vilken riktning utvecklingen är på väg, vilka möjligheter målet har att påverka, de ekonomiska förutsättningarna för att uppnå målet samt målets acceptans, se exempel på målbedömning i figur 10.

Målbeskrivning	Brist (liten-stor, 1-5)	Trend (neg-pos,-2 - +2)	Påverkans-möjlighet (liten-stor, 1-5)	Ekonomi (litet-stort, 1-5)	Acceptans (låg – hög 1-5)
Stadens karaktär					
1. Ökad täthet i bebyggelsen…..	3	+1	4	2	3
2. Öka cykelns konkurrenskraft…	4	+1	4	4	5
3. Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft…	3	0	5	3	4

Figur 10 *Utdrag ur Karlstads målbedömning (Trafikstrategi Karlstad, 2006)*

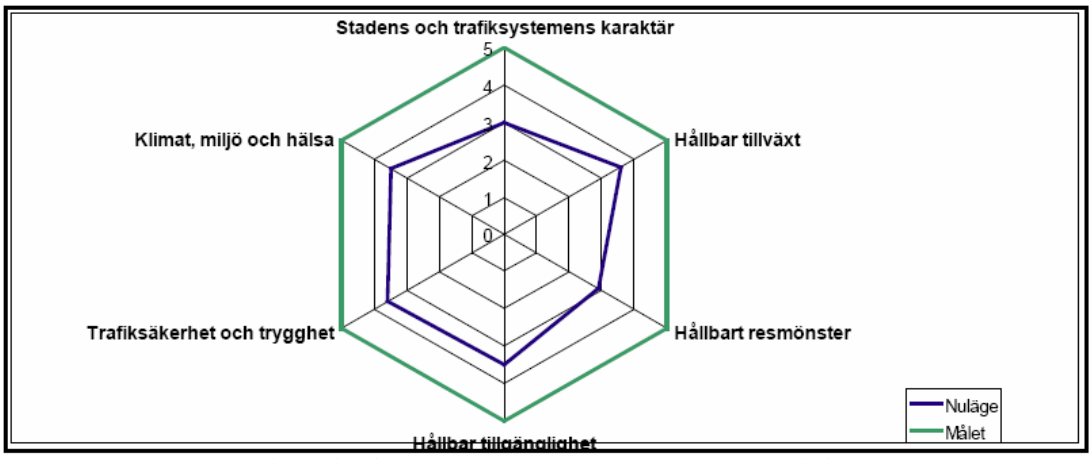
Någon eller flera av dessa metoder återfinns i Eslöv, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Lund och Örebros trafikstrategier. Eslöv har en strategisk bedömning som ska ligga till grund för val av delstrategier och åtgärdsområden. En annan typ av bristanalys är Lunds sätt att ge varje projekt så kallade smilies, se figur 11. Dessa är en bedömning av vilken påverkan projektförslagen förväntas ha för varje målområde, det vill säga om påverkan är ”*positiv*”, ”*liten eller ingen*” eller ”*negativ*”.

Projektförslag	Karaktär	Trafik-systemet	Trafikens omfattning	Tillgänglighet	Trygghet	Trafik-säkerhet	Miljö
Projekt 32	😐	😐	☺	☺	😐	☺	☺
Projekt 33	😐	😐	😐	☺	😐	☺	☺

Figur 11 *Lunds effekttabell för projektförslag (LundaMaTs II, 2006)*

I Linköping, Lund, Norrköping, Uppsala och Örebros trafikstrategier, fortsätter nulägesbeskrivningen med en bristanalys, vilket kan ses som en del av Alternativ & analys. I bristanalysen identifieras och analyseras brister, respektive styrkor, i respektive kommuns transportsystem. I Gävle, Helsingborg, Karlstad, Linköping och Norrtäljes trafikstrategier är bristanalysen utförd i form av en SWOT-analys. Bristanalysen kan sedan användas för att identifiera vad som behöver göras utifrån nulägessituationen för att uppnå måluppfyllelse.

Ett annat att presentera SWOT-analysen är genom att rita värderosor, se figur 12 nedan. I Linköpings trafikstrategi har värderosor ritats för respektive delområde som motsvarar TRAST-aspekterna. Detta har gjorts för att identifiera vilka områden som kräver insatser för att Linköping ska kunna nå måluppfyllelse. Eslöv har i samband med sina framtidsscenarier en värderos som visar på skillnaderna mellan de olika scenarierna i avseende på de sju TRAST-aspekterna.



Figur 12 *Exempel på värderos, där den osymmetriska sexkanten visar nuläget och den yttersta sexkanten målet (Trafikstrategi för Linköping, 2008)*

En annan del som TRAST beskriver som en del av Alternativ & analys är redovisning av ekonomiska konsekvenser av de olika alternativen. Detta har endast Eslöv, Gävle och Linköping gjort och i samtliga fall är det frågan om en väldigt översiktlig redovisning, som mest talar om ifall kostnaden blir hög eller låg. Eslöv och Linköping presenterar också översiktligt ekonomiska konsekvenser för varje delstrategi.

Slutsats

Alternativ & analys är en central del av TRAST-processen. Här ska visioner och mål relateras till beskrivningen av nuläget. Detta gör att förståelsen hos målgrupperna ökar för hur långt ifrån nuläget är från visionen och att det krävs åtgärder för att uppnå målen. Ett nollalternativ kan ytterligare förstärka förståelsen för varför åtgärder måste vidtas och även varför vissa alternativ och åtgärder slutligen väljs. Vid genomförandet av prognoser är det viktigt att komma ihåg att de endast ska fungera som en vägledning, och inte en beskrivning av vad som de facto kommer att ske. Ett exempel kan vara att en strategi inte ska upprättas för att kunna möte en prognostiserad biltrafikökning, utan istället svara på hur biltrafikökningen kan hållas tillbaka eller minskas. I sådana exempel kan en SWOT-analys vara ett mer effektivt verktyg. Det är också viktigt att utfallet av prognoserna i ett senare skede följs upp för att se om utvecklingen går i den prognostiserade riktningen eller om prognosen eller scenariot ska ses över och justeras.

10.2.6 Val av alternativ

Hela trafikstrategin syftar till att kunna göra strategiska val vid planeringen av transportsystemet. För att visioner och mål ska bli verklighet fordras strategiska val, det vill säga att resurserna koncentreras till de inriktningar och alternativ som bidrar mest till måluppfyllelse. (TRAST, 2007)

Strategierna ska fungera som samlande bas för de åtgärder som planeras och kan till exempel vara *Hållbar samhällsplanering*, *Cykelstaden* och *Levande stadsmiljö*. Strategierna innehåller delområden som påverkar och är beroende av varandra. Utifrån arbetet med Alternativ & analys identifieras de viktigaste delområdena. (TRAST, 2007)

Hur Val av alternativ genomförs skiljer sig stort mellan trafikstrategierna. Det är framförallt två olika typer av val av alternativ som har identifierats. Den första typen är de trafikstrategier som har tolkat Val av alternativ till att identifiera strategier som ska fungera som en samlande bas för åtgärder. Denna samlande bas kallas då för strategiområde, reformområde eller insatsområde. Till denna grupp hör trafikstrategierna för Eskilstuna, Eslöv, Finspång, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Lund, Norrköping, Norrtälje, Örebro och Östersund.

Områdena är ofta uppdelade efter de olika trafikslagen, samhällsplanering och verksamheters transporter. Så är fallet i till exempel Gävle, Karlstad och Lunds trafikstrategier som har följande strategiområden:

- Samhällsplanering
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Verksamheters transporter

Syftet med indelningen är, enligt Gävle och Karlstads trafikstrategier, att den ligger nära kommunens organisation och verksamhet. De andra trafikstrategiernas uppdelning av strategiområden liknar i stort exemplet ovan.

Karlstads trafikstrategi har utöver insatsområdena identifierat ett antal principer som skall gälla för kommande trafikplanering och vid val av åtgärder. Dessa principer är till exempel *Fyrstegsprincipen* och *Försöka att starta processer inte bara projekt* och kan också ses som strategier.

I trafikstrategierna för Helsingborg och Örebro är mål och åtgärder placerade under samma rubriker, rubrikerna fungerar därför på en och samma gång som samlande bas för både mål och åtgärder och kan på så vis identifieras som strategiområden.

Den andra typen av Val av alternativ skiljer sig från den första, då den andra typen av strategiområden inte bara är områden, till exempel ”Cykeltrafik”, utan att det i sig ligger en värdering i dem, det vill säga strategiområdet är i sig en strategi, till exempel ”Cykelvänlighet överallt”. Vissa trafikstrategier har både typ ett och två inom Val av alternativ. Det är därför vissa städer räknas upp både här och tidigare i kapitlet. De trafikstrategier som har strategiområden som är strategier i sig är Alingsås, Bromölla, Eskilstuna, Finspång, Karlskrona, Linköping, Lund, Malmö, Norrtälje, Uppsala och Övertorneå. Exempel på strategiområden som är strategier ses här nedan hämtade från Karlskronas trafikstrategi:

- Utvecklingspotential för Karlskrona tätort
- Vistelseytor, Fotgängarstråk & Stadskvalitet
- Cykelvänlighet överallt
- Kollektivtrafiken ska vara utvecklingsmotor
- Balanserad biltrafik, Gatumiljö
- Funktionell och visuellt god parkeringsmiljö

(Karlskrona kommun, 2006)

Vidare så innehåller Linköpings trafikstrategi till exempel en huvudstrategi samt ett antal strategier. Huvudstrategin beskriver strategi vid val av åtgärder samt strategi vid prioritering mellan olika trafikslag. Strategierna är med huvudstrategin inräknad åtta stycken och exempel är *Strategi för attraktiva gångmiljöer* och *Strategi för ökad och säker cykeltrafik*. Varje strategi följs av ett antal delstrategier med förslag på projekt för att uppnå strategin. Norrtäljes trafikstrategi har på samma sätt som Linköping satt upp ett antal strategier som skall uppnås. Det är totalt sett sex stycken och ett exempel på strategi är *De barnvänliga bostadsområdena och den trafiktrygga stadskärnan*. Norrtälje har dessutom ett handlingsprogram med åtgärder indelade i olika områden, vilket liknar tidigare beskrivna strategiområden.

Uppsalas trafikstrategi hör till typ två av val av alternativ men här är målen och åtgärderna placerade under identiska rubriker men på olika ställen i trafikstrategin, det vill säga samma rubriker förekommer två gånger. Först är rubrikerna ett sätt att beskriva nuläge och förslag och sedan fungerar de som strategiområden som samlar åtgärderna.

Malmö har tre mål i sin trafikstrategi som vart och ett följs av ett antal strategier för hur det ska uppnås. Ett av dessa mål är *En starkare region!* och strategierna för att uppnå detta är *Var aktiv i det regionala samarbetet, Vidareutveckla Öresundstågstrafiken* och *Förtäta de stationsnära områdena.*

Växjö trafikstrategis strategiområden varierar mellan typ ett och två, det vill säga ett par innehåller värdering övriga inte. De som innehåller både strategiområden med värdering och utan, det vill säga både typ ett och två men åtskilda i olika grupper, är Eskilstuna, Finspång, Lund och Norrtälje.

Slutsats

Rubriken för denna del av processen är Val av alternativ. Att se strategiområdena som en samlande bas för åtgärderna, utan att lägga någon värdering i det, är inte att göra något val. Så är fallet om strategiområdena är uppdelade efter de olika trafikslagen, samhällsplanering och verksamheters transporter. Det kan dock vara så att åtgärderna prioriteras olika i ett senare skede. Men det kan kanske ses som en fördel att redan i detta skede värdera vad som är viktiga områden att satsa på, det vill säga göra strategiska val. Om inga strategiska val görs under vägen fram till åtgärderna finns risken att åtgärderna sker så spritt att synergieffekten går förlorad. Det finns då en uppenbar risk att utvecklingen inte går i önskad riktning. Risken med att i detta läge göra strategiska val är dock att viktiga områden förbises och att det blir svårt att uppnå alla mål.

10.2.7 Åtgärdsplanering

Efter att strategiska val gjorts utifrån olika alternativ och analyser, ska alternativets mål uppnås med hjälp av åtgärder. Åtgärderna kan vara mer eller mindre konkreta, beroende på kommunens storlek. En stor kommun kan ha både en trafikstrategi och en trafikplan där åtgärderna beskrivs mer konkret i trafikplanen, medan en mindre kommun väver ihop dessa två dokument och får en kombinerad trafikstrategi och trafikplan. (TRAST, 2007)

Någon form av prioritering mellan åtgärderna måste också göras, då det ofta inte finns tillräckligt med resurser för att genomföra alla. Här kan faktorer som kostnadseffektivitet, stor efterfrågan eller hur akut åtgärden är, vara avgörande. (TRAST, 2007) En bra åtgärdsplan ska, förutom en beskrivning av själva åtgärden, innehålla vem som har ansvar för åtgärden, vilka resurser som krävs samt förslag på hur åtgärden ska följas upp. (TRAST, 2007)

Uppföljningen kan dock ligga i ett separat kapitel och då behandla uppföljningen av hela trafikstrategin. För hur uppföljning beskrivs i de studerade trafikstrategierna, se kapitel 10.2.8 *Uppföljning & Ansvarsfördelning.* Samtliga trafikstrategier utom Gävles innehåller åtgärder eller förslag till åtgärder. Gävle har dock, under pågående studie, del 2 av sin trafikstrategi under utarbetning, som ska innehålla ett handlingsprogram med åtgärder.

Åtgärderna kan som sagt vara mer eller mindre detaljerade. Här har en indelning av trafikstrategier gjort i tre olika grupper. Den första gruppen har lagt tyngdpunkten på inriktningsåtgärder som är allmänna och gäller för hela kommunen. Den andra gruppen har istället lagt tyngdpunkten på detaljåtgärder för till exempel specifika vägavsnitt och bostadsområden. En tredje grupp har en kombination av inriktningsåtgärder och detaljerade åtgärder. I de studerade trafikstrategierna finns exempel på både rena trafikstrategier och kombinationer av trafikstrategier och trafikplaner.

Till den första gruppen hör trafikstrategierna för Eslöv, Helsingborg, Malmö, Växjö, Örebro och Östersund. Till exempel har Helsingborg endast inriktningsåtgärder i sin trafikstrategi med hänvisning till att mer detaljerade åtgärder följer i trafikplanen. Exempel på detta är åtgärderna som föreslås i strategiområdet *Gångtrafik*, vilka bland annat är:

- Ett eget åtgärdsprogram för gångtrafiken tas fram snarast möjligt.
- Välfrekventerade gångstråk och anslutningsvägar till kollektivtrafikens stationer och hållplatser är särskilt viktiga.
- Dessa ska inventeras och analyseras så att förbättringar kan genomföras.

(Helsingborg stad, 2006)

I grupp två återfinns trafikstrategierna för Bromölla, Finspång, Karlskrona, Norrköping och Övertorneå. Dessa kan sägas vara en kombination av strategi och plan. Nedan följer ett exempel från Finspång:

- Ombyggnad av infarten från Norrköping från Leverstorpsvägen till Skutenbron för bättre säkerhet, framkomlighet och för att undanröja barriäreffekter.

(Finspångs kommun, 2006)

Några trafikstrategier ligger i gränslandet mellan grupp ett och grupp två och innehåller en kombination av förslag till inriktningsåtgärder och förslag till mer detaljerade åtgärder. Dessa återfinns i grupp tre. I grupp tre finns trafikstrategierna för Alingsås, Eskilstuna, Karlstad, Linköping, Lund, Norrtälje och Uppsala. Som exempel har Linköping inom sin *Strategi för trygg och säker cykeltrafik* bland annat följande två åtgärdsförslag:

- Gemensamt betalningssystem för cykeluthyrning, kollektivtrafik, taxi m.m.
- Cykelfartsgator i centrum, exempelvis delar av Nygatan, Apotekargatan och Snickargatan.

Antal förslag till åtgärder skiljer sig stort mellan de olika trafikstrategierna och varierar från allt mellan tio och upp till 80 förslag.

I majoriteten av de studerade trafikstrategierna presenteras endast åtgärdsförslagen, någon mer detaljerad åtgärdsplanering genomförs inte. Några undantag finns dock, till exempel i Alingsås trafikstrategi där det finns förslag på hur åtgärderna kan följas upp. I Örebros trafikstrategi har de prioriterade åtgärderna tidsatts och Eskilstuna och Eslöv har visat på kostnadsstorlekar för åtgärderna. Eslöv har också bedömt i vilken omfattning åtgärdsförslagen ger positiva effekter på de olika strategiområdena.

För mer om ansvarsfördelning och uppföljning, som kan räknas som en del av åtgärdsplaneringen, se kapitel 10.2.8 *Uppföljning & Ansvarsfördelning.*

Slutsats

Samtliga studerade trafikstrategier innehåller åtgärdsförslag, men de skiljer i detaljeringsgrad. Att en stor kommun inte redovisar förslag på detaljerade åtgärder känns naturligt då trafikstrategin, som i fallet med en detaljerad nulägesbeskrivning, då hade blivit för omfattande och svårgenomtränglig. Då är det bättre att, som i till exempel Helsingborgs trafikstrategi, göra en övergripande trafikstrategi för att sen fördjupa åtgärdsförslagen i en separat upprättad trafikplan. Att en mindre kommun har mer detaljerade åtgärder, ibland ner på gatunivå, och således en

kombination av strategi och plan, är positivt då de enskilda problemen i en mindre kommun ofta är mer kända hos målgruppen än i en större kommun, och att förståelsen för åtgärderna då är större hos målgruppen än vad som hade varit fallet i en större kommun. Det är dock fortfarande viktigt att dessa mindre kommuner även får med strategiska åtgärder då detta tydligare visar på att det finns en plan för den långsiktiga utvecklingen av kommunens trafiksystem.

Något som saknas i många av de studerade trafikstrategierna är en tydlig ansvarsuppdelning och tidplan för enskilda åtgärder. Flera av de studerade trafikstrategierna anger att detta kommer i den följande trafikplanen. Det är då viktigt att arbetet med transportsystemet inte slutar vid en trafikstrategi utan att arbetet fortsätter och mynnar ut i en trafikplan.

10.2.8 Uppföljning & Ansvarsfördelning

Målet med uppföljning är att ta reda på om de uppsatta målen nås eller ej och om genomförda åtgärder för med sig önskade effekter. Enligt TRAST är det vid uppföljningen viktigt att se till hållbarhetsaspekterna samt att uppföljningen sker kontinuerligt och på olika nivåer. För att kunna göra en bra uppföljning krävs det mätbara indikatorer och rutiner för hur återkoppling ska ske till ansvariga. Under kapitlet om uppföljning i TRAST-processen står det även att ansvaret för trafikstrategin ska vara tydligt fördelat och att det med fördel ska finnas uttalat vem som äger strategin. (TRAST, 2007)

Om och hur de olika trafikstrategierna har beskrivit uppföljning och ansvarsfördelning skiljer sig mycket, likt övriga delar i TRAST-processen. De strategier som varken beskriver hur eller att uppföljningen av trafikstrategin ska genomföras och inte heller beskriver ansvarsfördelning eller organisation är Bromölla och Finspång.

De trafikstrategier som inte nämner uppföljning men beskriver ansvarsfördelning eller organisation är Uppsala, Norrtälje, Malmö, Eskilstuna och Växjö. I trafikstrategierna för Karlskrona, Övertorneå, Alingsås, Norrköping och Östersund beskrivs att, eller hur, uppföljning skall genomföras, däremot beskrivs inte hur ansvarsfördelning och organisation ska se ut. Både uppföljning och ansvarsfördelning beskrivs mer eller mindre utförligt i trafikstrategierna för Eslöv, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Linköping, Lund och Örebro.

Uppföljning

Av de 19 undersökta trafikstrategierna är det 13 stycken som behandlar uppföljning. Det skiljer sig dock hur detaljerat uppföljningens genomförande beskrivs. Hur uppföljningen beskrivs i de 13 trafikstrategierna kan delas in i tre olika grupper. Grupp ett beskriver, lite förenklat, att det är viktigt att uppföljning genomförs men det beskrivs inte hur den ska gå till. Till grupp ett hör trafikstrategierna för Alingsås, Malmö och Östersund.

Grupp två är de trafikstrategier som beskrivs enstaka eller flertalet åtgärder som skall genomföras för att göra uppföljning och utvärdering möjlig. Till denna grupp hör trafikstrategierna för Helsingborg, Karlskrona, Norrköping och Övertorneå och. Exempel på sådana åtgärder är trafikräkning, resvaneundersökning och mätning av andel cykel- och bussresenärer. Dessa kan likställas med indikatorer för hur utvecklingen har gått. I grupp tvås trafikstrategier saknas dock en heltäckande bild över hur uppföljningen skall planeras, vilka delar som ska ingå samt att processen med trafikstrategin ska följas upp.

Grupp tre hör de trafikstrategier som har identifierat indikatorer och beskriver uppföljningen relativt övergripande. Till grupp tre identifieras trafikstrategierna för Eslöv, Gävle, Karlstad, Linköping, Lund och Örebro. Eslöv och Gävles trafikstrategier har följande underrubriker till uppföljnings- och utvecklingskapitlet:

- Uppdatera indikatorlistan
- Uppdatera strategisk bedömning
- Utvärdera resultatet
- Utveckla trafikstrategin

Texterna under rubrikerna är dessutom identisk. Det står vidare både i Eslövs och i Gävles trafikstrategi att ”utöver denna övergripande uppföljning bör särskilda projekt eller åtgärder som genomförs till följd av trafikstrategin följas upp särskilt”.

I trafikstrategierna för Lund, Karlstad och Linköping finns kapitlet *Uppföljning och utvärdering.* De två första underrubrikerna till detta kapitel stämmer överens och behandlar uppföljning av projekt och utveckling av mål och indikatorer. Den tredje underrubriken har endast Lund och Karlstad och den beskriver uppföljning av processen med trafikstrategin. Lund beskriver därefter vikten av att planera för uppföljning i förväg och Linköping har ett exempel på en tabell som kan användas vid uppföljning.

Trafikstrategin för Örebro kategoriseras till grupp tre då det finns ett eget kapitel som behandlar uppföljning även om det är relativt kortfattat, dessutom följs varje mål av en beskrivning av hur uppföljningen ska gå till.

Av de 19 studerade trafikstrategierna är det endast två stycken, Karlstad och Lund, som specifikt nämner att processen och metoden trafikstrategi ska följas upp. Eslöv och Gävle har dock, som beskrivits, rubriken *Utveckla trafikstrategin*, där det står att resultatet ska utvärderas och ligga till grund för eventuella justeringar i strategins inriktning och verksamhetsplanering.

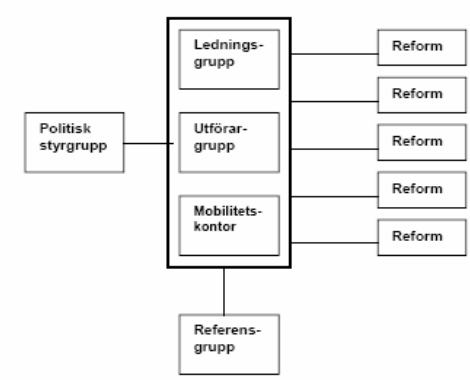
Ansvarsfördelning

Av de 19 trafikstrategier som undersökts beskriver tolv stycken, mer eller mindre detaljerat, hur organisationen ska se ut för fortsatt arbete med trafikstrategin och hur ansvaret ska fördelas. Vissa trafikstrategier har valt att beskriva ansvarsfördelningen mer övergripande medan andra ger en mer detaljerad beskrivning.

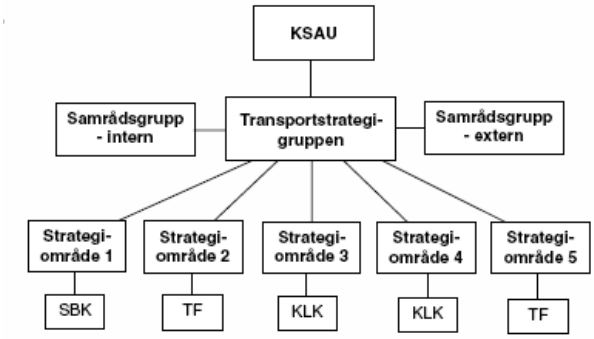
Trafikstrategierna för Eskilstuna och Växjö beskriver övergripande hur organisationen ska se och de två förslagen är mycket lika varandra även om Växjös är mer konkret. Följande fyra olika delar skall enligt förslagen ingå:

- EskilstunaMaTs-gruppen/Transportstrategigruppen
- politisk styrgrupp
- referensgrupp/samrådsgrupp
- ansvariga för varje reform/strategi

Därefter presenteras i respektive trafikstrategi organisationsscheman, se figur 13 och 14.



Figur 13 *Organisationsschema för Eskilstunas trafikstrategi*



Figur 14 *Organisationsschema för Växjös trafikstrategi*

Gävle och Eslövs trafikstrategier är återigen mycket lika varandra och beskriver vem som ska ha samordningsansvaret, det övergripande ansvaret, det praktiska ansvaret och att det för varje delstrategi/insatsområde bör finnas en särskild ansvarig. Vidare föreslås att den befintliga arbetsgruppen för trafikstrategin ska finnas kvar och verka för tillämpning, användning och spridning av trafikstrategin och att alla ansvarar för tillämpning av trafikstrategin.
I trafikstrategierna för Linköping, Karlstad och Lund föreslås ansvarsfördelning mellan förvaltningar och nämnder. I Karlstad och Lunds trafikstrategier föreslås det att det ska utses reform/insatsområdesansvariga. I Karlstads och Linköpings trafikstrategier står det att det samlade ansvaret ligger på kommunledningskontoret och kommunstyrelsen.

Ett annat sätt att beskriva ansvarsfördelningen är att beskriva vem som är ansvarig för att specifika åtgärder genomförs. I trafikstrategierna för Malmö, Örebro och Norrtälje finns i slutet en tabell där åtgärder redovisas tillsammans med vilken nämnd eller förvaltning som är ansvarig för att de genomförs. Även Uppsala anger i samband med förslag på åtgärder vem som är ansvariga för dem. I trafikstrategin för Helsingborg nämns det att det krävs en speciell organisation och att ansvaret fördelas för genomförande, utvärdering och uppföljning, men inte hur organisationen ska se ut eller vilka som ska ha ansvar.

I Lund och Karlstads trafikstrategier finns dessutom ett kapitel som heter *Ledningssystem för ständiga förbättringar*. Syftet med att ha ett ledningssystem är att det ska bidra till att verksamheten hela tiden förbättras. Ledningssystem innehåller verktyg för ledning, genomförande och utveckling, står det i Lunds trafikstrategi. De båda kommunerna beskriver i sina trafikstrategier att det är möjligt att trafikstrategin kan integreras i kommunens befintliga ledningssystem, eller att det utvecklas ett eget ledningssystem för verksamheten med trafikstrategin.

Slutsats

Att utvärdera hur processen och arbetsmetoden trafikstrategi fungerar kan ses som en nyckelfråga vid uppföljningen. Utan en fungerande arbetsprocess är möjligheten att trafikstrategin ska föra med sig positiva resultat försämrad. Det är dock endast två kommuner som i sina trafikstrategier nämner att processen med trafikstrategin skall följas upp. Det är även dessa båda kommuner som beskiver att arbetet med trafikstrategin skall integreras i befintligt ledningssystem, som TRAST har beskrivit är möjligt. Två andra kommuner nämner att de utifrån resultaten skall göra justeringar i verksamheten. Detta kan tolkas som att om resultatet blir dåligt kommer processen att ses över, men om däremot resultatet är bra kommer inget att göras.

Ansvarsfördelning och organisation beskrivs i TRAST under rubriken Uppföljning. Att det finns en utpekad organisation och en tydlig ansvarsfördelning är dock viktigt hela processen igenom. Det hade därför varit bättre om det funnits ett eget kapitel för ansvar och organisation och att det legat tidigt i TRAST-processen. Att alla vet vilken deras roll är i arbetet är A och O för att arbetet ska genomföras. Att hitta rätt personer för olika ansvarspositioner ger dynamik och framåtanda i genomförandet. Annars blir resultatet lätt att arbetsuppgifter och ansvar överlåts på varandra. Ansvarsfördelningens bristfälliga beskrivning i TRAST återspeglas i hur lite utrymme den ges i trafikstrategierna. Flertalet av trafikstrategierna har dock nämnt ansvarsfördelningen, men en mer detaljerad beskrivning hade i många fall varit att föredra.

11 Analys av enkäter

11.1 Metod

Analysen av enkätsvaren sker inom de rubriker som finns i enkäten. Under enkätens olika rubriker nedan har diagrammen och de utvecklade svaren från kapitel 9.2 *Resultat enkät* sammanfattats och analyserats, sist inom varje område följer även en slutsats. Analysen sker utifrån de diagram där svaren har sammanställts kommunvis. Då det från vissa kommuner inkom svar från endast en respondent är det denne respondents svar som utgör hela kommunens svar och därmed analyseras. Enkätsvaren som gäller respondentens bakgrund, fråga ett till och med sju, har inte analyserats.

Sist i kapitlet finns rubriken *Slutsats enkätundersökning*. Här görs en kort sammanfattning av de viktigaste slutsatserna som enkäten gav. Dessutom diskuteras övriga slutsatser enkäten resulterat i och huruvida enkätundersökning var ett lyckat val av metod samt om det hade kunnat göras annorlunda.

11.2 Analys

11.2.1 Rutiner innan arbetet med trafikstrategin påbörjades

Arbetet med trafikplaneringen var enligt enkätsvaren inte tillfredställande innan trafikstrategin fanns. Upplevda problem var bland annat att trafikplaneringen kunde spreta åt olika håll samt att det saknades en helhetssyn och ett samlande dokument för trafikfrågor. Däremot var hållbarhetsaspekterna redan implementerade i trafikplaneringsarbetet innan arbetet med trafikstrategierna påbörjades. Det fanns även ett antal andra planeringsdokument som användes inom trafikplanering innan trafikstrategin togs fram. Av dessa dokument är det framförallt översiktsplanen som fungerar strategiskt och övergripande, den har till skillnad från trafikstrategin inte trafikfrågorna i fokus. Övriga dokument som nämndes har fokus på trafikplanering, men saknar helhetssynen. Redan innan trafikstrategin utarbetades var flera förvaltningar och nämnder engagerade i trafikfrågorna.

Slutsats

Arbetet med trafikplaneringen var inte tillfredställande före trafikstrategierna utarbetades i majoriteten av kommunerna och det fanns ett behov av en trafikstrategi, då det saknades en helhetssyn inom trafikplaneringen. Det är också därför de flesta av de kommuner som har valt att ta fram en trafikstrategi har gjort det.

Eftersom majoriteten av dem som har en trafikstrategi har beskrivit att de inte tycker att arbetet med trafikfrågorna var tillfredställande och att helhetssynen saknades innan de fick en trafikstrategi kan frågan ställas varför inte fler kommuner har valt att ta fram en trafikstrategi. Beror det på okunskap om trafikstrategins existens, bristande engagemang eller tycker kommunerna att det inte finns något behov? Det kan också vara så att andra områden än trafik prioriteras högre inom kommunens verksamhet.

11.2.2 Trafikstrategins framtagning och förankring

Syftet med att ta fram en trafikstrategi har oftast varit att få ett samlat grepp och en helhetsbild över trafikfrågorna och att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ibland har syftet varit mer specifikt till exempel att minska antalet olyckor, att förbättra kollektivtrafiken eller att skapa en attraktiv miljö för fotgängare och cyklister. En majoritet av kommunerna har i olika omfattning samarbetat med en konsult när strategin har utarbetats. Kommunerna har också i

varierande omfattning använt sig av andra kommuners trafikstrategier som inspirationskällor i arbetet med att ta fram en egen trafikstrategi.

I processen med att ta fram en trafikstrategi har flera förvaltningar respektive nämnder varit inblandade och strategin har, bland majoriteten av kommunerna, efter antagandet kommunicerats ut till övriga i kommunen. I vissa kommuner har dock kommunikationen bara gällt de ansvariga förvaltningarna eller personerna eller att endast de som varit inblandade i framtagningsprocessen har fått information.

Allmänheten och externa berörda har i en majoritet av kommunerna på olika sätt fått vara med i framtagandet av strategin. Formerna för delaktighet har varit samråd, informationsmöten, diskussionsmöten och seminarier. Exempel på externa berörda är Vägverket, Länsstyrelsen, Länstrafikbolag, Polisen och Naturskyddsföreningen. Efter antagandet har trafikstrategin kommunicerats ut till allmänhet och externa berörda genom att den färdiga strategin lagts ut på kommunens webbplats, eller i vissa fall att en tryckt version delats ut till allmänheten. En kommun har dessutom kommunicerat ut strategin till allmänheten genom presentation på torg, på företag, i bostadsområden och för föreningar och organisationer.

Närvaron av en eller flera så kallade eldsjälar har varit viktigt för att få till stånd arbetet med trafikstrategin. Även politiskt stöd nämns som viktigt.

Slutsats

Kommunernas syfte med att upprätta en trafikstrategi stämmer oftast överens med det syfte som anges i TRAST. Ibland har dock strategin fått en mer specifik innebörd eller fokus på en viss trafikantgrupp. Att redan vid framtagningen skapa ett sådant fokus kring en specifik fråga kan innebära att det ursprungliga syftet med trafikstrategin, att skapa en helhetssyn och ett samlande dokument, går förlorat. Detta beror dock också på den aktuella kommunens storlek. I en mindre kommun kanske problemen är av mer specifik karaktär, och tyngdpunkten kan då ligga på att åtgärda detta problem, dock bör de övergripande frågorna alltid finnas med så att det finns visioner och mål med trafiksystemets utveckling.

Framtagningsprocessen har i de flesta kommuner skett brett, med deltagande från både politiker, tjänstemän, allmänhet och externa berörda. Även detta stämmer bra överens med TRAST:s riktlinjer. Men det som framgår av svaren är endast hur brett samarbete som förekommit, inte hur omfattande eller lyckat samarbetet faktiskt varit mellan olika parter. En prestigefaktor kan misstänkas förekomma då respondenten besvarat dessa frågor, då det är intentionen att processen när trafikstrategin tas fram ska vara bred inom organisationen .

Närvaron av en eller flera eldsjälar har spelat stor roll för att en trafikstrategi har tagits fram. Om det är den avgörande faktorn för att en trafikstrategi ska utarbetas är det självklart viktigt att det finns eldsjälar. Nackdelen är dock att det gör arbetet med trafikstrategin sårbart, för om eldsjälen skulle sluta finns det inte längre någon som lyfter fram trafikstrategin.

11.2.3 Trafikstrategins användning och effekter

Hur brett trafikstrategin används inom kommunorganisationen skiljer sig mellan kommunerna. I vissa kommuner använder mer eller mindre hela kommunorganisationen sig av trafikstrategin medan det i andra kommuner endast är en förvaltning som använder den. Trafikstrategins inträde i kommunerna medförde inte ett direkt trendbrott inom kommunens arbete med trafikplanering, men enligt enkätsvaren har den ändå haft en viss genomslagskraft. Det är dock en kommun vars trafikstrategi fortfarande är under arbete, som instämmer helt på påståendet att trafikstrategin har medfört ett trendbrott. Att en trafikstrategi som ännu ej hunnit bli antagen medfört ett trendbrott är anmärkningsvärt. Gång-, cykel- och kollektivtrafik har bland annat fått en mer

framlyft position gentemot biltrafiken. Genomförda åtgärder och indikatorer visar att trafikstrategin har haft genomslagskraft i vissa kommuner. Av enkäten framgår dock att det i många fall är för tidigt att dra denna slutsats.

Trafikstrategin ersätter i de flesta fall inte befintliga planeringsdokument inom kommunen utan används tillsammans med dem. Trafikstrategin är dessutom i de allra flesta kommuner kopplad till översiktsplanen och flera kommuner har tagit fram dessa båda dokument parallellt. I de flesta fall används trafikstrategin i arbetet med fördjupade översiktsplaner samt detaljplaner, men i vissa fall i mindre utsträckning. Det som beskrivs i trafikstrategin är några av flertalet förutsättningar som skall efterföljas i planeringsarbetet, och eftersom trafikstrategin inte är ett styrande dokument är förutsättningarna för att just det dokumentet ska efterlevas fullt ut små.

Ansvaret anses vara relativt tydligt fördelat inom kommunen för trafikstrategin och arbetet med den enligt diagrammet för fråga 26 men i de utvecklade svaren framgår att det även finns flera exempel på oklarheter vad gäller ansvarsfördelningen. De tre hållbarhetsaspekterna; ekonomisk, ekologisk och social anses finnas med i trafikstrategierna även om det är i olika utsträckning.

Slutsats

Hur brett trafikstrategin anses användas skiljer sig stort mellan kommunerna samt även inom kommunerna. Det är därför svårt att dra någon slutsats av detta då respondenterna har olika överblick och kännedom om hur trafikstrategin faktiskt används och vilka som tar del av den. Dessutom finns även här en stor risk för att en prestigefaktor förekommit då respondenten svarat på dessa frågor.

Att trafikstrategin i de allra flesta kommuner är knuten till översiktsplanen eller framtagen i samband med denna, är positivt då båda dokumenten har som uppgift att vara strategiska och övergripande. Det kan dessutom ge trafikstrategin ökad legitimitet om den tas fram parallellt med översiktsplanen eftersom översiktsplanen är ett lagstadgat dokument. Det är också viktigt att trafikstrategin finns med tidigt i processen och därför är det positivt om den tas fram parallellt med översiktsplanen. Flera kommuner svarar att gång-, cykel- och kollektivtrafiken har fått en mer framlyft position gentemot biltrafiken på grund av trafikstrategin, då detta är ett av de övergripande syftena med TRAST anses det som mycket positivt.

Enkätundersökningen visar att det till största del finns en tydlig ansvarsfördelning i arbetet med trafikstrategierna. Efter bedömning av hur ansvarsfördelningen beskrivs i trafikstrategierna och i TRAST ansågs den vara bristfällig. Detta verkar dock inte ha haft någon betydelse för hur det faktiskt fungerar om enkätsvaren ska anses beskriva hur det faktiskt ligger till.

11.2.4 Trafikstrategins uppföljning

Hur metoden eller arbetssättet för arbetet med trafikstrategin fungerar varierar hos kommunerna. Majoriteten anser dock att det fungerar ganska bra. Uppföljningen av metoden eller arbetssättet fungerar däremot sämre för de flesta kommunerna.

Majoriteten av kommunerna svarar att det inte finns en utvecklad metod för uppföljning av effekterna, men det framkommer att hos flera kommuner är den under utveckling eller behöver förfinas. Detta gör att metoden inte heller används eller att uppföljning inte genomförs. Bland de kommuner som har en färdig metod är det oftast indikatorer som definierats och som sedan följs upp.

En majoritet av kommunerna efterfrågar en arbetsgång eller metod för uppföljning. Detta med motiveringar som att kommunen själv inte har kommit fram till en tillfredsställande lösning, eller att kopplingen mellan samhällsplaneringen och vilka effekter trafikstrategin ger vore intressant att ta del av. De som inte efterfrågar en metod eller ett arbetssätt för uppföljning menar att de redan har en sådan metod, alternativt att den är under utveckling.

Slutsats
Av svaren från kommunerna kan man utläsa att en metod för uppföljning av arbetssättet med trafikstrategin respektive för effekterna av trafikstrategin, i många fall saknas eller ännu är under utveckling. Detta gör att det inte går att anse att uppföljningen idag fungerar. Det är dessutom flertalet kommuner som efterfrågar en metod för uppföljning, vilket ytterligare förstärker slutsatsen om att uppföljningen idag inte fungerar. Det verkar däremot som att många kommuner har för avsikt att göra någon form av uppföljning. Men i TRAST står det att uppföljningen med fördel kan organiseras som en del av genomförandet, vilket kan tolkas som att metoden för uppföljning borde vara klar om trafikstrategin är det. Det står dessutom att uppföljningen bör göras efterhand som trafikstrategin verkställs, vilket ytterligare tyder på att metoden för uppföljning borde finnas tillhands när verkställandet av trafikstrategin påbörjas. Dessa riktlinjer från TRAST har inte nått ända fram

11.2.5 Avslutande frågor

Majoriteten anser att trafikplaneringen fungerar bättre sen trafikstrategin antogs. Kommunerna menar bland annat att trafikstrategin har gjort att ”personer som arbetar med trafikfrågor blivit mer medvetna”, att ”alla vet vad som gäller” och att ”det nu finns en gemensam världsbild som förut saknades”. De kommuner som svarat negativt på frågan menar exempelvis att det fortfarande måste göras avvägningar mellan olika intressen, att trafikstrategin är för politikerberoende eller att det finns starka krafter som motarbeter trafikstrategin.

När det gäller påståendet att trafikstrategin är på väg att uppnå sitt syfte, är svaren mer splittrade med en majoritet som delvis tycker att trafikstrategi är på väg att uppnå sitt syfte. Bland de respondenter som svarar motstridigt, finns kommentarer som att trafikstrategin ännu funnits för kort tid för att det ska gå att se. En kommun menar att trafikstrategin delvis uppnått sitt syfte enbart genom att det har beslutats i kommunfullmäktige om att ta fram en trafikstrategi.

Slutsats
Resultatet att majoriteten anser att trafikplaneringen delvis fungerar bättre sedan trafikstrategin antogs innebär sannolikt att majoriteten som har en trafikstrategi tycker att det är positivt att de har en sådan. Dock kan detta samtidigt tolkas som att trafikstrategierna inte har nått riktigt ända fram, i och med att majoriteten bara svarar att trafikplaneringen delvis fungerar bättre sen trafikstrategin kom. Det kan dock finnas andra faktorer än trafikstrategin, som påverkar respondenternas svar på denna fråga

Det finns en risk för att prestigefaktorn har påverkat respondenterna i de avslutande frågorna då det är väldigt positivt både om trafikstrategin uppnår sitt syfte och om trafikplaneringen fungerar bättre idag när trafikstrategin finns än tidigare. Att vissa kommuner som har en trafikstrategi inte tycker att trafikplaneringen fungerar bättre än tidigare kan bero på att trafikstrategierna i dessa kommuner inte används, vilket svar från enkätundersökningen tyder på är fallet.

11.2.6 Slutsats enkätundersökning

De viktigaste och tydligaste slutsatserna som enkätundersökningen har resulterat i att trafikplaneringen inte fungerade tillfredställande innan trafikstrategin arbetades fram, trafikstrategin har dock lett till att trafikplaneringen anses fungera bättre i majoriteten av kommunerna. Vidare har det framkommit att en eldsjäl är viktig i arbetet med en trafikstrategi samt att uppföljningen av trafikstrategierna idag fungerar dåligt.
Det finns i enkäten ett antal frågor som behandlar användning och effekter av trafikstrategin och därför riktar sig till kommuner med en antagen trafikstrategi. I instruktionerna till enkäten stod det att de respondenter från kommuner som inte hade en antagen trafikstrategi kunde bortse från dessa frågor. Trots det har en stor andel av de personerna från kommuner med en ej antagen trafikstrategi besvarat dessa frågor. Det ger starka indikationer på att själva antagandet av trafikstrategin inte är avgörande för om trafikstrategin kommer att användas eller ej. Det finns även enkätsvar som indikerar på att trafikstrategin inte används i alla de studerade kommunerna och det gäller även kommuner med en antagen trafikstrategi, exempel på det är påstående om att den är en hyllvärmare eller att ingen använder den.

Anledningen till att både politiker och tjänstemän tillfrågades var för att undersöka om det finns skillnader i åsikter och kunskap mellan dessa grupper. För att ta reda på detta, beräknades medelvärdet av svaren för respektive grupp och fråga fram. Resultatet blev att majoriteten av svaren hade en differens på mindre än ett, utom på fråga 28b där differensen var ett. Med ett menas här att svaret skiftar, mellan politikernas och tjänstemännens svar, från ett svarsalternativ till ett annat, till exempel från instämmer helt till instämmer nästan helt. Av detta resultat går det att dra slutsatsen att det inte skiljer särskilt mycket mellan tjänstemännens och politikernas åsikter.

Den låga svarsfrekvensen på enkäten hos politiker (17 procentenheter lägre än tjänstemännens svarsfrekvens) tillsammans med att vissa tjänstemännen har ombetts besvara politikers enkäter och att många politiker vid rundringningen har uppgett att de har för dålig kunskap inom området tyder på att politiker i allmänhet har relativt dålig kunskap om kommunens trafikstrategi.

På grund av den låga svarsfrekvensen och på grund av att svar ej inkommit från samtliga förvaltningar och nämnder fanns det inte tillräckligt med underlag för att kontrollera hur bred kunskapen om trafikstrategin är i den kommunala organisationen, vilket var ett av syftena med enkäten. Då det har kommit in flertalet synpunkter från utvalda respondenter att de inte har tillräckligt med kunskap inom området, går det dock att dra en slutsats om att kunskapen om trafikstrategin inte är särskilt stor om kommunen studeras i ett bredare perspektiv än bara de som utarbetat strategin. Enkätsvaren pekade dock i motsatt riktning då framtagningen och förankringen där ansågs ha skett brett. Detta kan bero på att de personer som har jobbet med att ta fram trafikstrategin har en övertro på dess spridning i den övriga kommunala organisationen.

Hade det funnits möjlighet att göra om enkäten hade den skickats till en smalare grupp inom kommunen, till personer med bättre kännedom inom området, då det breda enkätutskicket inte gav önskad input. Det är dock svårt att i förväg veta vilka personer som besitter mest kännedom.

Efter att ha genomfört ett fåtal intervjuer, efter att enkätundersökningen avslutats, konstaterades att denna metod troligen hade resulterat i djupare kännedom om användningen av trafikstrategierna i kommunerna, samt krävt mindre tidsåtgång. Om valet av metod istället hade fallit på intervjuer, hade personer som blivit föremål för intervjuerna lämpligen kunnat vara projektledaren för respektive kommuns trafikstrategi.

12 Diskussion och slutsats

12.1 Kvalitativ hypotesprövning

- Trafikstrategin har skapat en bättre helhetssyn på trafikfrågorna och skapar en gemensam vision för trafiksystemet inom kommunen.

  Ja detta stämmer, det har resultatet från enkäten visat tydligt samt även intervjun med kommunrepresentanten.

- Trafikstrategin har medfört att fler inom kommunorganisationen förstår vikten med att planera för trafiken i ett tidigt skede.

  Ja, det indikerar enkätundersökningen på.

- Att kommunen har en trafikstrategi behöver inte betyda att trafikplaneringen inom kommunen följer den.

  Enkäterna tyder på att detta kan vara fallet, men i vilken utsträckning är svårt att säga.

- I vilken utsträckning trafikstrategin används är beroende av hur processen med att ta fram den har genomförts.

  Ja, i allra högsta grad, vilket bekräftas av enkätundersökningen och intervjuerna.

- Trafikstrategin har lett till att arbetet med den kommunala trafikplaneringen i större utsträckning fokuserar på att uppnå en hållbar utveckling av stadens transportsystem.

  Arbetet med trafikstrategierna har gett ökat fokus på att sträva efter en hållbar utveckling av stadens transportsystem. Hållbarhetsaspekterna fanns dock redan med i arbetet med trafikplaneringen innan trafikstrategierna kom, enligt enkätundersökningen.

- Uppföljningen av trafikstrategin kan vara svår att planera för och få genomförd.

  Detta har bekräftats både genom enkätundersökningen och genom intervjuerna.

12.2 Slutsatser

Att vi endast lyckats identifiera 19 kommuner med trafikstrategier i Sveriges 290 kommuner tyder på att TRAST:s rekommendationer om att kommuner ska ha en trafikstrategi inte har haft någon större genomslagskraft. Detta är beklagligt då enkätundersökningen visar att trafikplaneringen i de flesta kommuner fungerar bättre efter att trafikstrategin kom, framförallt på grund av att den har skapat en bättre helhetssyn inom den kommunala trafikplaneringen.

Enkätundersökningen har dock visat att det finns kommuner som anser att trafikstrategin inte har påverkat trafikplaneringen i positiv riktning alls eller kommuner där trafikstrategin inte används i den utsträckning som är syftet alternativt inte har blivit politiskt antagen. Detta tillsammans med att inte fler kommuner har trafikstrategier ger indikationer på att TRAST inte har nått riktigt ända fram med sina rekommendationer eller att det finns brister i processen.

Utifrån litteraturstudien, enkätundersökningen och intervjuerna vill vi därför peka på vad vi tror är viktigt för att uppnå en lyckad trafikstrategi, vilka kritiska moment som finns på vägen dit samt diskutera hur det är möjligt att få fler kommuner att ta fram en trafikstrategi. Dessutom vill vi ge förslag på hur vi tror att TRAST kan utvecklas.

För att trafikstrategin ska vara ett användarvänligt verktyg får den inte vara för omfattande och svårgenomtränglig. Både utifrån intervjuerna och genom att studera trafikstrategierna har denna slutsats dragits. Detta är också viktigt för att trafikstrategin ska vara förståelig för alla, oavsett bakgrund. Det är dessutom viktigt att den inte förlorar verklighetsanknytningen, det vill säga att den ligger på en för strategisk nivå och saknar konkreta förslag, vilket kan göra den svåranvänd.

Att närvaron av en eldsjäl är viktig visar både enkäter och intervjuer. Nackdelen med en eldsjäl kan dock vara att det gör arbetet med trafikstrategin sårbart, eftersom trafikstrategins existens och användning i hög grad hänger på att eldsjälen stannar inom organisationen. En annan viktig faktor för att trafikstrategin ska få genomslagskraft är att arbetet fortsätter med en trafikplan, vilket poängteras i alla tre intervjuerna. Ett av målen med att ta fram en trafikstrategi måste därför vara att den ska resultera i en trafikplan. I mindre kommuner kan det också vara att föredra att slå samman dessa båda dokument.

TRAST rekommenderar att trafikstrategin ska vara ett av flera underlag till översiktsplanen. I samtliga intervjuer framkommer det dessutom att trafikstrategin med fördel tas fram parallellt med översiktsplanen. Utvecklingen av trafikstrategin verkar delvis gå i den riktningen, då den enligt enkätundersökningen i många fall tas fram parallellt med översiktplanen. Att ta fram dessa båda dokument parallellt, kan ge trafikstrategin ökad legitimitet eftersom översiktsplanen är ett lagstadgat dokument.

En annan slutsats som kan dras efter genomförd studie är att trafikfrågorna i Sverige behöver få en större tyngd i planeringen och lyftas upp tidigare i den strategiska planeringen. I de i litteraturstudien studerade utländska trafikstrategierna hanteras trafikfrågorna på en högre nivå inom den kommunala verksamheten än de görs i Sverige. Slutsatser hämtade från litteraturstudien visar också att det finns ett behov av att lyfta trafik- och hållbarhetsfrågorna till en högre nivå, exempelvis kommunstyrelsen. Detta resonemang framkommer även i en av intervjuerna tillsammans med åsikter om att en kulturförändring måste ske där medvetenheten om trafikplaneringsfrågornas vikt måste öka. Stöd för detta hämtas i hur trafikplaneringen fungerar i andra länder i Europa.
Förankring har under arbetets gång visat sig vara en viktig faktor för att nå framgång med trafikstrategin men har samtidigt visat sig vara svårt att åstadkomma. Detta bekräftas av litteraturstudien där vi kartlagt framgångskoncept hos befintliga europeiska trafikstrategier och tittat på tidigare genomförda studier inom området. Det finns även enkätsvar som indikerar på att vissa trafikstrategier inte används, i dessa fall har förankringen misslyckats.

I litteraturstudien betonas bland annat vikten av att förankra projektet politiskt över alla partilinjer då trafikstrategin är ett långsiktigt projekt som kräver kontinuitet i beslutsfattandet. Även de intervjuade konsulterna och företrädaren för en kommun betonar vikten av att trafikstrategin förankras brett. Förankringen är viktig både på politisk nivå men också på en hög tjänstemannanivå. Cheftjänstemännens närvaro är speciellt viktig för att få en bra kanal in till politikerna och för att få en snabbare politisk förankring så att beslutsvägarna kortas. Den politiska förankringen är avgörande för om trafikstrategin ska bli politiskt antagen. Att en trafikstrategi inte blir politiskt antagen behöver dock inte betyda att den inte används, om så är fallet tyder det på att förankringen bland tjänstemännen varit lyckad. Det är också viktigt att förankringen sker kontinuerligt i hela organisationen eftersom personerna som arbetar med frågorna byts ut. Dessutom är det viktigt att arbetsgruppen är bred och innehåller tjänstemän från

flera förvaltningar så att förankringen sker inom hela organisationen, vilket dessutom underlättar genomförandet av trafikstrategin.

Allmänhet och externa berörda har enligt enkäten i många kommuner varit delaktiga i framtagningen och delvis har det även skett förankring av trafikstrategin hos dessa grupper efter antagandet. I intervjuerna med konsulterna framkom att förankringen hos allmänheten är viktig men att engagemanget hittills har varit lågt. Enligt konsulterna har därmed förankringen hos allmänheten varit mindre lyckad. TRAST rekommenderar att förankring hos allmänheten sker tidigt i processen, detta är, enligt litteraturstudien och en av de intervjuade konsulterna, svårt att genomföra då det för allmänheten kan vara svårt att ta till sig planer på strategisk nivå. Kommunerna har endast svarat på frågan om förankring har skett hos allmänhet och externa berörda, hur det har gått framgår inte av enkätundersökningen. För att få en framgångsrik förankring hos allmänheten kan det därför krävas ytterligare insatser.

Efter bedömning av hur ansvarsfördelningen och organisationen beskrivs i TRAST och i trafikstrategierna ansågs dessa delar, där de överhuvudtaget förekom, vara mycket kortfattade och generella. Detta bekräftas också i intervjuerna. Enkätundersökningen visar dock att det råder enighet i kommunerna om att det finns en tydlig ansvarsfördelning i arbetet med trafikstrategierna. Det verkar alltså som att kommunerna anser att ansvarsfördelningen rent praktiskt fungerar trots att den inte beskrivs ingående och detaljerat i trafikstrategierna. Det förekommer även enkäter där det finns svar som indikerar på att trafikstrategin inte används. Om en befintlig trafikstrategi inte används kan det inte heller finnas en fungerande ansvarsfördelning även om det inte är enda anledningen till att den inte används. För att säkerställa trafikstrategins användning kan det vara fördelaktigt att redan tidigt i processen fastställa och förankra ansvar och organisation på detaljnivå. För att detta ska ske kan det vara en idé att ge ansvarsfördelning och organisation en egen del i TRAST-processen eller i vilket fall ge det området mer utrymme i TRAST-processen.

För att utvärdera processen med trafikstrategin och effekterna den fört med sig, är uppföljning viktigt. Det är annars svårt att veta om trafikstrategin haft genomslagskraft eller om effekterna som den fört med sig är de som från början eftersträvades. En uppföljning ger också möjlighet att justera trafikstrategin eller genomförandet av trafikstrategin för att uppnå optimal effekt. Enligt TRAST ska uppföljningen genomföras efterhand som trafikstrategin verkställs. Men enligt enkäten har vissa kommuner ingen metod för uppföljning alls och flera kommuner har en metod för uppföljning som ej är helt färdigutvecklad. Det är alltså inte möjligt att göra som TRAST rekommenderar då uppföljningen inte är färdigplanerad. Enligt konsulterna kan en orsak till detta vara att den kommunala organisationens energi tagit slut i slutet av processen med trafikstrategin när metoder och arbetssätt för uppföljning ska utarbetas. Även uppföljningen skulle underlättas om den redan innan genomförandet var fastställd på detaljnivå och inte som idag då den bara beskrivs övergripande.

För att trafikstrategin ska användas på bästa sätt, är det viktigt att utvärdera hur processen och arbetsmetoden trafikstrategi fungerar. Att det ska göras beskrivs endast i två av trafikstrategierna och det framgår också av enkäten att det inte sker i särskilt stor utsträckning. I TRAST ges förslag på att det ska integreras i befintligt ledningssystem men det är också det enda som nämns om uppföljningen av processen. Att utvärdera processen är lika viktigt som att utvärdera effekterna, då det är processen som ska leda till att målen i trafikstrategierna uppnås. Följaktligen borde TRAST ägna denna del ytterligare uppmärksamhet.

Efter att ha studerat trafikstrategierna har det uppdagats att begreppen som används i trafikstrategierna är mycket olika eller motsvarar olika saker i respektive strategi, vilket gör att det närmast råder en begreppsförvirring. Detta försvårar användandet av TRAST-processen

ytterligare. Det resulterar dessutom i trafikstrategier som kan vara onödigt svårförstådda. Exempel på begreppsförvirring är att samma sak i olika trafikstrategier kan kallas för strategier, reformer, taktikområden och åtgärdsområden. Ett annat exempel är hur ungefär samma typ av text i vissa trafikstrategier beskrivs som vision, i andra som övergripande mål och i ytterligare andra som inriktningsmål.

TRAST rekommenderar att en trafikstrategi ska innehålla indikatorer. Exempel på indikatorer eller riktlinjer för vilka indikatorerna skall vara, saknas dock och det kan därför vara svårt för kommunerna att ta fram indikatorer samt veta vilka indikatorer som är lämpliga att använda sig av.

För att få fler kommuner att utarbeta en trafikstrategi är det viktigt att motivera varför en kommun behöver en trafikstrategi samt förklara vilka brister som finns i trafikplaneringen om trafikstrategin saknas. Detta är något som idag till stora delar saknas i TRAST. För att öka chanserna för de kommuner som tar fram en trafikstrategi att lyckas borde det också framgå vad som krävs för att få processen att fungera. TRAST-processen som ska följas när en trafikstrategi utarbetas kan idag upplevas som svårförstålig och ”flummig”. Att TRAST som verktyg kunde vara tydligare bekräftas av de intervjuade konsulterna. Anledning till att det inte är det är troligen att det ska finnas utrymme för varje kommun att prägla sin egen trafikstrategi, men om det är svårt att förstå hur processen ska gå till kan det resultera i att den istället inte används alls. En idé för att göra det lättare för kommunen att ta sig igenom processen utan att ge för starka riktlinjer kan vara att presentera exempel för de olika delarna i processen på hur det kan gå till, både från redan genomförda trafikstrategier och utifrån vad experter anser kan vara lämpligt att ha med.

Vår övergripande slutsats är att trafikstrategin är ett viktigt verktyg i arbetet med den kommunala trafikplaneringen, men att det samtidigt finns potential att förbättra dess funktion samt öka dess genomslag.

12.2 Förslag till fortsatt arbete

Under examensarbetets gång har det identifierats ett antal områden som skulle vara intressanta att studera vidare. Några av dessa områden hade vi önskat få med inom ramarna för vår studie, men på grund av tidsbegränsningen har det ej varit möjligt. Möjliga områden för vidare studier är:

- Ta fram ett förslag på metod för uppföljning av trafikstrategier.
- Undersöka huruvida det är möjligt att lyfta upp trafikplaneringen i Sverige på en högre nivå.
- Varje enskild del i TRAST-processen är möjlig att fördjupa sig i.
- Undersöka hur den kommunala trafikplaneringen påverkar resor och transporter i regionen.
- Djupstudera en eller ett par kommuners trafikstrategier för att ta reda på hur trafikstrategin används eller vilka effekter den har fört med sig i detalj.
- Mer detaljerat studera kommuners attityd vad gäller strategisk planering och trafikstrategier.
- Studera kopplingen trafikstrategi – trafikplan.

13 Referenser

13.1 Skriftliga källor

Alingsås kommun (2008), *FÖP staden Alingsås – förslag till trafiktaktik,* Kommunledningen, Alingsås

Bjerkemo, S-A. (2006), *Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands,* Vägverket publikation 2006:69

Bradley, K. Jørgensen, J. & Gløersen, E. (2004), *Stadspolitiska utblickar i Europa*, Boverket, Karlskrona

Bromölla kommun (2005), *Trafikstrategi Bromölla kommun,* Bromölla kommun tekniska förvaltningen och Bjerkemo konsult, Bromölla

Ejvegård, R. (2003), *Vetenskaplig metod*, Studentlitteratur, Lund

Eskilstuna kommun (2001), *EskilstunaMaTs – Förslag till program för ett miljöanpassat transportsystem i Eskilstuna*, Trivector Rapport 2001:40, Lund

Eslövs kommun (2006), *TRAST Eslöv – trafikstrategi för ett attraktivt Eslöv,* Eslövs kommun – Miljö- och samhällsbyggnad, Eslöv

Finspångs kommun (2006), *Trafik för en attraktiv kommun – trafikstrategi för Finspångs kommun,* Finspångs kommun kommunstyrelsekontoret, Finspång

Gävle kommun (2008), *Trafikstrategi Gävle kommun – Del 1 Vision och mål,* Gävle

Hagson, A. (2004), *Stads- och trafikplaneringens paradigm – en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*, Chalmers tekniska högskola - Institutionen för arkitektur, Göteborg

Helsingborgs stad (2006), *Trafiken i morgondagens Helsingborg,* Helsingborg

Holmberg, B.(2008), *Hållbarhetsbegreppet i kommunal planering – speciellt trafikplanering*, Lunds tekniska högskola, institutionen för trafik och samhälle, Lund

Holmberg, B. & Hydén, C. (1996), *Trafiken i samhället*, Studentlitteratur, Lund

Hydén, C. (red) (2008), *Trafiken i det hållbara samhället*, Studentlitteratur, Lund

Johansson, H., Nilsson, L. (2004), *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*, Vägverket 2004:102, ISSN 1401-9612, Borlänge

Karlskrona kommun (2006), *Trafikstrategi för Karlskrona tätort,* Karlskrona

Karlstads kommun (2006), *Transportstrategi för Karlstads kommun – Del 1,* Trivector Rapport 2006:27, Lund

Karlstads kommun (2006), *Transportstrategi för Karlstads kommun – Del 2,* Trivector Rapport 2006:28, Lund

Langeland, J-L. (2003), *Bærekraftige arealbruks- og transportstrategier?*, Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo

Linköpings kommun (2008), *Trafikstrategi för Linköping – samrådshandling,* Linköping

Lunds kommun (2005), *LundaMaTs II – Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030, Lund Rapport 2005:64*

Malmö stad (2004), *Trafikstrategi för Malmö,* Stadsbyggnadskontoret/Gatukontoret Pr 3072, Malmö

Naturvårdsverket (1996), *På väg mot ett miljöanpassat transportsystem – Slutrapport från MaTs-samarbetet*, Naturvårdsverket rapport 4636, Stockholm

Neergaard, K., Viklund, L., Ljungberg, C. (2004), *Trafikplanering i Sverige – en översikt som underlag för diskussioner om hur hållbara transportsystem kan åstadkommas*, Trivector rapport 2004:55, Trivector Traffic AB, Lund

Norrköpings kommun (2002), *Kommunikationsprogram för staden,* Norrköping

Norrtälje kommun (2006), *Förslag till trafikstrategi för Norrtälje stad fram till 2020,* Ledningskontoret Norrtälje kommun, Norrtälje

Svensson, T. & Hedström, R. (2004), *Lugna gatan! och kommunen – trafikplanering i lokal tillämpning – VTI meddelande 961*, VTI, Linköping

Statens planverk (1968), *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*, Chalmers tekniska högskola - Institutionen för stadsbyggnad, Göteborg

TRAST (2007), *Trafik för en attraktiv stad – utgåva 2*, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket och Boverket,

Uppsala kommun (2006), *Trafikplan 2006 – För Uppsala stad,* Uppsala

Vägverket (2002), *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen - ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet*, Vägverket publikation 2002:72

Vägverket (2008c), *Kartläggning för intresset för trafikstrategier i kommunerna - Vägverkets arbetsmaterial 2008-10-15,* Vägverket, Borlänge

Växjö kommun (2005), *Transportstrategi för ett hållbart Växjö*, Växjö

Wendle, B (2006), *LundaMaTs II – samråd, samarbete och förankring*, Trivector Rapport 2006:7, Trivector Traffic AB, Lund

Winkler A (2006), *Transport master plan Vienna 2003 – updated and abridged version*, Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18, Wien

Örebro kommun (2008), *Transportplan för Örebro kommun*, Örebro

Östersunds kommun (2005), *Plan för trafik – inriktningsmål och strategier*, Östersund

Övertorneå kommun (2006), *Trafik i Övertorneå – En trafikstrategi*, Vägverket Region Norr och Övertorneå Kommun, Övertorneå

13.2 Elektroniska källor (URL)

Boverket (2006), *Detaljplanen,* [URL], Hämtat 2008-12-01 från <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=1622&epslanguage=SV>

Boverket (2007), *Planeringsprocessen*, [URL], Hämtat 2008-12-01 från <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=1332&epslanguage=SV>

Boverket (2008a), *Kommunal fysisk planering*, [URL], Hämtat 2008-12-02 från <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=508&epslanguage=SV>

Boverket (2008b), *Översiktsplaneringens olika skeden*, [URL], Hämtat 2008-12-01 från <http://www.boverket.se/templates/Page.aspx?id=1010&epslanguage=SV>

Eniro (2008), *Kartor*, [URL], Hämtat 2008-10 från <http://kartor.eniro.se/>

Exempelbanken (2008a), *TRAST – Pilotprojekt*, [URL], Hämtat 2008-10-05 från <http://www.exempelbanken.se/src/main.php?action=edit_object&step=8&id=3182&obj_type=trast>

Exempelbanken (2008b), *Trafikstrategi för Finspångs kommun,* [URL]. Hämtat 2008-10-06 från <http://www.exempelbanken.se/src/main.php?action=edit_object&step=8&id=3267&obj_type=trast>

Karlstads kommuns hemsida, *Transportstrategi*, [URL], Hämtat 2008-11-03 från http://www.karlstad.se/apps/symfoni/karlstad/karlstad.nsf/$all/6F7318C63835B40DC1257433003D916F

Miljömålsportalen (2008), *Översikt mål och delmål*, [URL], Hämtat 2008-09-28 från <http://www.miljomal.se/om_miljomalen/oversikt_lang.php>

Naturvårdsverket (2008), *Miljöbalken*, [URL], Hämtat 2008-12-02 från <http://www.naturvardsverket.se/sv/Lagar-och-andra-styrmedel/Lag-och-ratt/Miljobalken/>

Regeringen (2008) *Plan- och bygglagen* [URL], Hämtat 2008-12-02 från <http://regeringen.se/sb/d/8906/a/78768>

Statistiska centralbyrån (SCB) (2007), *Folkmängd i riket, län och kommuner 31/12 2007*, [URL], Hämtat 2008-10-15 från http://www.scb.se/templates/tableOrChart____228181.asp

Sveriges kommuner och landsting (2008a), *Trafik*, [URL], Hämtat 2008-12-04 från <http://www.skl.se/artikel.asp?C=5847&A=45821>

Sveriges kommuner och landsting (2008b), *TRAST mellan 2004 och 2007*, [URL], Hämtat 2009-02-10 från <http://www.skl.se/artikel.asp?C=3970&A=50104>

Sveriges kommuner och landsting (2008c), *Så styrs en kommun*, [URL], Hämtat 2008-12-02 från <http://www.skl.se/artikel.asp?A=5031&C=445>

TRAST (2008), *Trafik för en attraktiv stad*, Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket och Boverket [URL], Hämtat 2009-01-16 från <http://www10.vv.se/vag_traf/vgu-trast/trast/index.htm>

Union of the Baltic Cities Environment and Sustainable Development Secretariat, *Planning process*, [URL], Hämtat 2008-11-05 från <http://www.movingsustainably.net /content.php/movsus:planning_process/2007>

Vägverket (2004), *TRAST - Nya verktyg för planering och utformning av gator och vägar*, [URL], Hämtat 2008-01-21 från <http://www.vv.se/templates/page3____10885.aspx>

Vägverket (2007), *Nollvisionen,* [URL], Hämtat 2008-09-08 från <http://www.vv.se/templates/page3____630.aspx>

Vägverket (2008a), *Riksdagens mål för transportpolitiken*, [URL]. Hämtat 2008-09-29 från <http://www.vv.se/templates/page3____28.aspx>

Vägverket (2008b), *Den goda staden,* [URL], Hämtat 2008-11-05 från <http://www.vv.se/templates/page3____16738.aspx?epslanguage=EN>

13.3 Muntliga källor

Bjerkemo Sven- Allan, *Intervju 2008-12-12*, Lunds tekniska högskola, Lund

Wendle Björn, *Intervju 2008-12-17*, Trivector Traffic, Lund

Zimmerman Hasse, *Telefonintervju 2008-12-18,* Ramböll, Malmö

Förteckning bilagor

Bilaga 1 – Litteraturstudie trafikstrategier

Bilaga 2 – Följebrev till enkät

Bilaga 3 – Enkät trafikstrategier

Bilaga 4 – Påminnelsebrev till enkät

Bilaga 5 - Enkätens resultat presenterat på individnivå

Bilaga 6 – Utförliga enkätsvar

Bilaga 1 - Litteraturstudie Trafikstrategier

1. Alingsås, 2. Bromölla, 3. Eskilstuna, 4. Eslöv, 5. Finspång, 6. Gävle, 7. Helsingborg, 8. Karlskrona, 9. Karlstad, 10. Linköping, 11. Lund, 12. Malmö, 13. Norrköping, 14. Norrtälje 15. Uppsala, 16. Växjö, 17. Örebro, 18. Östersund, 19. Övertorneå

1. Alingsås

Bakgrund

Alingsås kommun har 36 739 invånare (SCB, 2007) och är beläget strax öster om Göteborg i Västra Götalands län (Eniro, 2008). Trafikstrategin i Alingsås kallas för *Trafiktaktik Alingsås stad* och är en bilaga till den fördjupade översiktsplanen för Alingsås stad. Den fördjupade översiktsplanen har tidshorisonten 2030 och visionen som finns i den fördjupade översiktsplanen gäller även för dokumentet trafiktaktik. Enligt planförslaget kommer befolkningen i Alingsås år 2030 ha ökat med 9000 personer, vilket anses ställa helt andra krav på trafiksystemet med bland annat ett ökat resbehov. För att kunna möta det ökade resbehovet arbetades en taktik för hur trafiksystemet ska utformas fram, i enlighet med riktlinjer i TRAST. Trafikstrategin gäller enbart staden Alingsås och den antogs av kommunfullmäktige 2008. (Alingsås kommun, 2008)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin börjar med att sammanställa de nationella, regionala och lokala mål som i nuläget finns inom trafik- och transportområdet. Det är bland annat de transportpolitiska målen, fyrstegsprincipen, miljökvalitetsmål, regionala visioner och lokala miljömål. Därefter görs en beskrivning av nuläget med avseende på stadens karaktär, resvanor och resbehov, en beskrivning av respektive trafikslags vägnät, samt av miljö och trafiksäkerhet. (Alingsås kommun, 2008)

Nästa kapitel analyserar det framtida resbehovet utifrån ett basscenario år 2030, som kompletteras med två alternativa scenarier. Scenarierna skiljer sig åt vad gäller resbehov, färdmedelsval och vägkapacitet. (Alingsås kommun, 2008)

För att visa på hur färdmedelsfördelningen skulle kunna förändras för att uppnå en hållbar utveckling vid ett ökat resbehov, beskrivs tänkbara åtgärder och vilka effekter de skulle föra med sig. Först beskrivs och analyseras en satsning på cykeltrafik med två olika scenarier med olika ökningsstorlekar av andelen cykeltrafik. Sedan beskrivs en satsning på kollektivtrafiken, också här med två olika scenarier av ökningsstorlekar av andelen kollektivtrafik. (Alingsås kommun, 2008)

Utifrån beskrivningen av nuläget och analyserna av resbehovet år 2030 har en problemanalys utformats, där problemen analyseras mer i detalj. Därefter följer det förslag till taktik som utarbetats och som är uppdelat på sex stycken deltaktiker, vilka är:

- Cykelstaden
- Konkurrenskraftig kollektivtrafik
- Balanserad trafik
- Trafikhållbar samhällsplanering
- Miljöklok trafikattityd
- Genare och säkrare resande

(Alingsås kommun, 2008)

Utifrån problemanalysen har en åtgärdsplan lagts fram för områdena gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och påverkansåtgärder. (Alingsås kommun, 2008)

2. Bromölla

Bakgrund

I Bromölla kommun bor det 12 181 invånare (SCB, 2007) och den är belägen i nordöstra Skåne på gränsen till Blekinge (Eniro, 2008). Bromölla var en av de kommuner som anmälde sig som pilotkommun för att ta fram en trafikstrategi i TRAST-projektet (Exempelbanken, 2008a). Trafikstrategin i Bromölla kommun blev politiskt antagen av kommunfullmäktige i slutet av år 2005 och det som finns är en samrådshandlig med namnet *Trafikstrategi för Bromölla kommun*.

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin inleds med att nämna relevanta befintliga mål såsom nationella miljökvalitetsmål, arkitekturpolitiska mål, transportpolitiska mål samt regionala mål och visioner som är uppsatta av Region Skåne.

Bromölla har utifrån dessa mål satt upp en egen vision för trafiken i kommunen som lyder:

”Vår vision för Bromölla kommun är en attraktiv kommun att bo och arbeta i, närhet, tillgänglighet, ett tryggt och säkert samhälle”.

(Bromölla kommun, 2005)

Efter att visionen presenterats skildras en målbild över hur Bromölla kommun ska se ut för att visionen ska uppnås. Målbilden handlar bland annat om att skapa en attraktiv stad samt åstadkomma en långsiktigt hållbar stadsutveckling. (Trafikstrategi för Bromölla kommun, 2005)

Därefter följer strategier och mål för att uppnå målbilden. Vissa är mätbara medan vissa ska fungera som hjälp i den fortsatta utvecklingen. Viktiga delmål för att uppnå målbilden är ökad andel gående, cykel- och kollektivresor, minskad andel korta bilresor samt minska risken för att dödas eller allvarligt skadas i trafiken. (Bromölla kommun, 2005)

Delmålen har sedan brutits ner i olika delstrategier, vilka är:

- Fotgängarstråk, vistelseytor och centrumkvalitet
- Cykelvänlighet överallt
- Kollektivtrafiken som utvecklingsmotor
- Godstransporter

(Bromölla kommun, 2005)

Varje delstrategi innehåller sedan ett antal mål. I trafikstrategin följer sedan en övergripande orts- och stråkanalys samt trafikslags- och nätanalys. Utifrån vision och mål samt från de analyser som gjorts presenteras sedan åtgärdsanalysen som innehåller ett antal förslag på åtgärder. De konkreta åtgärderna har sedan delats in grupper av olika prioriteringsgrad. (Bromölla kommun, 2005)

3. Eskilstuna

Bakgrund

Eskilstuna kommun har 93 343 invånare (SCB, 2007) och ligger öster om Stockholm i Södermanlands län (Eniro, 2008). Trafikstrategin i Eskilstuna heter *EskilstunaMaTs* och är ett förslag som togs fram 2001, och antogs politiskt som ett idéprogram år 2002 (Eskilstuna kommun, 2008).

Trafikstrategins struktur och innehåll

Första kapitlet definierar begreppet MaTs, miljöanpassat transportsystem. Här redogörs för hur arbetet med att ta fram en MaTs för Eskilstuna gick till. Förankring inom kommunen och externt har skett genom regelbundna diskussioner med en projektgrupp och en referensgrupp. Referensgruppen består av personal från myndigheter, näringsliv och intresseorganisationer.

I EskilstunaMaTs följer sedan ett avsnitt som behandlar trafiksystemet och miljön i dagens Eskilstuna uppdelat på trafikens omfattning, miljöproblem samt övrig påverkan från vägtrafiken. Förslag till mål för trafiksystemet i Eskilstuna har koncentrerats till tre områden:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö

(Eskilstuna kommun, 2001)

Utifrån dessa tre områden har förslag till mål utformats, där slutmålet är år 2025 och etappmål finns för år 2005 och 2010. För varje målförslag ges exempel på indikatorer som kan vara till hjälp vid utvärdering. För att visa på vad som händer om inget görs, tas även nollalternativet upp och redovisar vilka effekter detta skulle får för Eskilstunas trafiksystem. (Eskilstuna kommun, 2001)
För att uppnå de förslag till mål som sammanställts, krävs åtgärdsstrategier. I EskilstunaMaTs har åtgärdsstrategier utarbetats för fem områden:

- Inverkan på trafikarbetet
- Öka samverkan mellan olika transportslag
- Effektivisera varje trafikslag
- Genomföra tekniska åtgärder på fordon och bränslen
- Bättre miljöanpassning vid byggande
- Drift av infrastruktur

(Eskilstuna kommun, 2001)

Det poängteras också att en helhetssyn är viktig, och att det är viktigt med samarbete kring och förankring och finansiering av åtgärderna. För att kunna arbeta med strategier mer handgripligt har fem åtgärdsområden identifierats, så kallade reformområden, vilka är samhällsplanering, cykelstaden, utvecklad kollektivtrafik, miljöanpassad biltrafik och företagens transporter. Dessutom ingår mobility management som en reform och ska fungera övergripande för resterande reformer. Syftet är att effekterna skall förstärkas och stödjas med hjälp av mobility management. För varje reformområde ges tre till fyra mer specifika exempel på vad som kan förändras, dessutom redovisas beräknade miljöeffekter och kostnader för respektive reform. Förutom reformområden identifieras ytterligare tre områden där trafik och miljö påverkas, vilka är *IT för minskat resande*, *Eskilstunabornas resor utanför kommunen* samt *Stora utsläpp från arbetsmaskiner* (Eskilstuna kommun, 2001).

Sist i trafikstrategin följer en beskrivning av hur organisationen ser ut kring trafikstrategins samt hur genomförandet ska gå till (Eskilstuna kommun, 2001).

4. Eslöv

Bakgrund

Eslöv kommun har 30 775 invånare (SCB, 2007) och ligger i centrala Skåne. Eslöv valdes ut som en av tio så kallade pilotkommuner för att pröva planeringsverktyget TRAST, och i samband med

det ta fram en trafikstrategi. Trafikstrategin i Eslöv heter *TRAST Eslöv – Trafikstrategi för ett attraktivt Eslöv*, och är ett utkast som kom juni 2006. Den är framförallt inriktad på staden Eslöv, men kan tillämpas även på andra orter inom kommunen. Den är ej politiskt antagen. (Eslövs kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin är tänkt att fungera som ett inriktningsdokument för hur arbetet med trafikfrågor ska utvecklas i Eslöv de kommande åren. Den ska också utgöra ett samlande dokument för att se till att alla åtgärder och planer som finns tillsammans leder mot samma mål. Det betonas att trafikstrategin och åtgärderna som föreslås endast är en vägledning och att de faktiska åtgärderna och projekten kan se annorlunda ut. (Eslövs kommun, 2006)

Trafikstrategin inleds med en genomgång av visionen för Eslövs transportsystem:

- Ökad valfrihet för resor och minskat bilberoende.
- Rättvis och jämställd fördelning av transportmöjligheter.
- Balanserad och hållbar utbyggnad.
- Effektiv och miljöanpassad användning av infrastruktur och fordon.
- God tillgänglighet för alla.
- Trygg och säker trafikmiljö.
- Vacker och trivsam stadsmiljö.

(Eslövs kommun, 2006)

Det finns även 25 uppsatta mål för trafiken i Eslöv, vilka ska vara uppnådda år 2015. Målen är indelade efter de så kallade TRAST-aspekterna (TRAST-aspekterna beskrivs närmare i kapitel 4.6.3). (Eslövs kommun, 2006)

En genomgång görs av hur Eslövs trafiksystem har sett ut historiskt samt hur det ser ut idag. Därefter följer åtta olika delstrategier som tillsammans ska leda mot slutmålet, vilka är:

- Stadens karaktär
- Hållbart resande
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Eslövs station
- Centrum

(Eslövs kommun, 2006)

För varje delstrategi listas de mål, tidigare presenterade i trafikstrategin, som påverkar just den delstrategin. Målen överensstämmer med de nationella miljö- och tranportpolitiska målen samt följer de mål som satts upp i Eslövs stadsbyggnadsprogram. För varje mål beskrivs ett antal åtgärder för att målet ska uppnås.

För alla delstrategier har en strategisk bedömning gjorts för att se hur nära målen dagens situation är. Dessutom har en konsekvensbeskrivning upprättats för att visa på vad som händer om strategierna genomförs. Utifrån de tre hållbarhetskriterierna har tre olika scenarier tagits fram.

Dessa scenarier användes dels för att se om utvecklingen går i rätt riktning, och dels om uppfyllelsen av de uppsatta målen skulle påverkas beroende på vilken utveckling som sker. (Eslövs kommun, 2006)

Sist i trafikstrategin finns en plan för ledning, planering och genomförande. I planen för ledning ingår ansvarsfördelning och ledningsansvar. Detta för att säkerställa att strategin kommer att användas. Det slås bland annat fast vem som ska ha det politiska ansvaret, det övergripande ansvaret samt det praktiska ansvaret. Det finns även en plan för att utvärdera hur befintlig verksamhet förhåller sig jämfört med trafikstrategins uppsatta mål. Här är det framförallt driftsåtgärder, den årliga investeringsbudgeten samt plan och exploateringsverksamheten som ska studeras. Uppföljning och utveckling beskrivs också och här föreslås följande aktiviteter: Uppdatera indikatorlistan, Uppdatera strategisk bedömning, Utvärdera resultat och Utveckla trafikstrategin. För att underlätta uppföljningen har en indikatortabell även sammanställts.(Eslövs kommun, 2006)

I Eslövs trafikstrategi finns ett kapitel om dialog, samråd och redovisning. Här redovisas vilka grupper som bedömts som viktiga att nå ut till, både genom dialog och genom information. Det finns också förslag på vilket sätt som trafikstrategin kan redovisas, exempelvis genom redovisning av resultat, samråd samt information vid större åtgärder och projekt. (Eslövs kommun, 2006)

5. Finspång

Bakgrund

Finspång kommun har 20 703 invånare (SCB, 2007) och ligger i Östergötland, nordväst om Norrköping (Eniro, 2008-10-30). Trafikstrategin i Finspång är döpt till *Trafik för en attraktiv kommun* och omfattar hela kommunen men fokus ligger på orten Finspång. För att skapa strategin har ett omfattande underlagsdokument tagits fram. Även Trafiknätsanalysen som togs fram 2001 har använts som underlag. (Finspångs kommun, 2006) Den trafikstrategi som finns att tillgå för Finspångs kommun är en remissutgåva från 2006, trafikstrategin är ej antagen av kommunstyrelsen. Trafikstrategin togs fram 2006 och var ett pilotprojekt inom TRAST (Exempelbanken, 2008b)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Finspång kommuns vision är att:

”Finspång är en attraktiv kommun i en spännande region, där vi skapar utveckling och livskvalité genom samverkan, öppenhet och nytänkande”

(Finspångs kommun, 2006)

Visionen ska uppnås genom att skapa ett trafiksystem för trygga, säkra och långsiktigt hållbara transporter med tillgänglighet för alla. För att beskriva visionen finns en berättelse om hur trafiken fungerar i Finspång 2025. (Finspångs kommun, 2006)

Det finns fem strategier formulerade för att förverkliga denna vision:

- Fokusera på att ge en effektiv och tillgänglig service av god kvalité
- Skapa förutsättningar för utveckling av näringsliv och öka antalet arbetstillfällen för kvinnor
- Vara den barnvänliga kommunen med ett brett utbud av boende, utbildning, upplevelser och fritidsaktiviteter
- Samverka regionalt för ökat samarbete och förbättrad infrastruktur

- Använda miljö, mångfald, jämställdhet och folkhälsa som drivkraft för hållbar utveckling

(Finspångs kommun, 2006)

Vidare skrivs det att trafikstrategin utgår ifrån de nationella transportpolitiska målen. Betydande mål är att få fler att gå, cykla och åka kollektivt, färre korta bilresor och att minska risken för att allvarligt skadas eller dödas i trafiken. (Finspångs kommun, 2006)

I trafikstrategin följer därefter strategier och konkreta åtgärder för tre olika kategorier:

- Gång- och cykelstaden
- Attraktiv kollektivtrafik
- Vägar-, bil- och godstrafik

(Finspångs kommun, 2006)

6. Gävle

Bakgrund

Gävle kommun har 92 681 invånare (SCB, 2007) och är residensstad i Gävleborgs län. Gävle har arbetat fram en trafikstrategi för att staden behöver ett samlat grepp på trafikfrågorna med en tydlig inriktning mot ett attraktivt och hållbart samhälle. Trafikstrategin består av två delar där del ett är en strategidel som behandlar visioner och mål och del två är en handlingsplan med åtgärdsförslag som syftar till att uppnå målen i del ett. I mars 2008 beslutade kommunfullmäktige i Gävle kommun att anta *Trafikstrategi Gävle kommun, Del 1- vision och mål*, del två är under uppbyggnad. Trafikstrategin är utformad i enlighet med TRAST. (Gävle kommun, 2008)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Gävles trafikstrategi inleds med en historisk tillbakablick samt med en beskrivning av de trender som finns i dagens samhälle till exempel att oljan blir dyrare och klimatfrågan. De befintliga mål som Gävle arbetar efter är nationella, regionala och kommunala och beskrivs härefter. Det redogörs även för vilken typ av arbete som genomförts och vad som pågår inom trafikområdet. (Gävle kommun, 2008)

Därefter presenteras den övergripande visionen för ett hållbart transportsystem i Gävle år 2025. Den övergripande visionen följs därefter av sju delvisioner, vilka följer de aspekter som beskrivs i TRAST, det vill säga stadens karaktär, transportsystemet, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, miljö och trafiksäkerhet (aspekterna beskrivs närmare i kapitel 4.6.3). Visionen har därefter brutits ner till ett antal mål. I trafikstrategin står det att målen ska vara SMART:a, vilket innebär Specifika, Mätbara, Ambitiösa, Realistiska och Tidsatta. Målen kan i vissa fall mätas direkt, men i de fall de inte är möjligt finns indikatorer som är mätbara och visar på vilken riktning utvecklingen har. Mått på målen och indikatorerna är satta för 2015 och 2025. Likt visionerna följer även målen TRAST-aspekterna och det finns sammanlagt 22 stycken mål. (Gävle kommun, 2008)

Därefter kommer ett kapitel som heter *Förutsättningar för måluppfyllelse*. Kapitlet börjar med en SWOT-analys med syftet att göra en beskrivning av staden idag och hitta viktiga frågor för planeringen. Därpå följer en beskrivning av Gävle i regionen där bland annat pendlingen behandlas. En övergripande analys av förbättringspotential genomförs också i syfte att jämföra nuläget med de mål och visioner som har beskrivits. Anledningen är att ta reda på bristernas storlek och vilka möjligheter kommunen har att påverka dem samt vilka ekonomiska resurser som kan krävas. SWOT-analysen och analysen för förbättringspotential skall ligga till grund för del två av trafikstrategin där åtgärdsförslagen skall presenteras. Insatsområdena för åtgärderna presenteras

redan i del ett och är samhällsplanering och fysisk miljö, kollektivtrafik, cykel- och mopedtrafik, gångtrafik, personbilstrafik, verksamheters transporter och centrumtrafik. (Gävle kommun, 2008)

Ett kapitel som ska beskriva vilka konsekvenser trafikstrategin kan tänkas föra med sig finns också. Här beskrivs att det är svårt att kvantifiera och bedöma konsekvenser av trafikstrategin eftersom den inte innehåller några åtgärder i denna del. Det står dock att trafikstrategin bör kunna fungera som vägledning i många delar av den kommunala verksamheten. Vidare nämns det att måluppfyllelsen beror på ambitionsnivån, det går därför inte att i nuläget svara på om målen kommer att uppfyllas. Det nämns även att de ekonomiska konsekvenserna är svåra att bedöma. (Gävle kommun, 2008)

Sista kapitlet i trafikstrategin är *Fortsatt arbete,* i det kapitlet ges förslag på hur genomförandet av trafikstrategin ska se ut. För att trafikstrategin ska bli det levande dokument som är meningen föreslås att ansvarsfördelning, ledningsansvar och viktiga rutiner läggs fast. Förslaget omfattar framförallt den kommunala organisationen, men andra aktörer behöver också vara delaktiga i arbetet med trafikstrategin. Inom de olika insatsområdena bör arbetsgrupper tillsättas med personer från kommunen, statliga verk, näringslivet och andra organisatorer. Dessa skall sedan arbeta fram handlingsplaner och åtgärdsförslag för att uppnå trafikstrategins mål. Kapitlet innehåller även förslag på hur uppföljning och utveckling ska gå till. (Gävle kommun, 2008)

Allmänhet och berörda parter har under pågående arbete och under samrådstiden givits möjlighet att komma med synpunkter. Vilka som har det övergripande ansvaret för att trafikstrategin sprids har definierats. Arbetsgruppen som har arbetet med att ta fram Gävles trafikstrategi föreslås även finnas kvar för att ytterligare se till att trafikstrategin sprids. (Gävle kommun, 2008)

7. Helsingborg

Bakgrund

Helsingborg har 124 986 invånare och är med det Skånes näst största stad(SCB, 2007). I Helsingborg växer snabbt och trafiksituationen är i längden inte hållbar, därför beslutade Helsingborgs stad att ta fram en trafikstrategi som en del av arbetet med att ta fram en trafikplan. Trafikstrategin som kallas *Trafiken i morgondagens Helsingborg* antogs av kommunfullmäktige i januari 2006 (Helsingborgs stad, 2008). Trafikstrategin har utformats enligt riktlinjer från TRAST, och var ett av de så kallade pilotprojekten (Helsingborgs stad, 2005).

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafiken i morgondagens Helsingborg är en strategi för en långsiktigt hållbar trafik och strategin behövs eftersom dagens trafik inte är långsiktigt hållbar. Helsingborgs trafikstrategi beskriver vilka svårigheterna är inom trafikområdet men också vilka möjligheterna är. En SWOT-analys genomförs också för att få en beskrivning av staden idag samt för att ta reda på vilka de viktigaste planeringsfrågorna är. (Helsingborgs stad, 2005)

De övergripande målen i Helsingborgs trafikstrategi är att:

- bevara Helsingborgs speciella särdrag med hänsyn till sammansättning och karaktären av boende och verksamheter (inklusive deras tillväxt)
- skonar miljön och befäster en långsiktigt hållbar utveckling

(Helsingborgs stad, 2005)

Nuläget sammanställs och jämförs sedan med de mål som ställs upp. Målen presenteras i strategin i form av resultatmål inom följande områden:

- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Parkering
- Gods- och varutransporter
- Utryckningstrafik
- Farligt gods
- Samverkan mellan trafikslagen
- Resandepåverkan

(Helsingborgs stad, 2005)

Tillsammans ska resultatmålen bidra till att de två övergripande målen uppnås. Respektive område innehåller mellan ett och fem konkreta mål, vissa med åtgärdsplaner. (Trafikstrategi för Helsingborg, 2005)

Trafikstrategin ska också ligga till grund för den trafikplan som upprättas samt kopplas ihop med översiktsplanen för Helsingborgs stad. I trafikplanen ska konkreta förslag på åtgärder redovisas. (Helsingborgs stad, 2005)

I trafikstrategin betonas vikten av att trafikfrågorna diskuteras av många för att få så väl förankrade och accepterade åtgärder som möjligt. Flera förvaltningar och kommunala bolag ska vara engagerade i arbetet och samarbete ska även ske inom regionen runt Helsingborg. I trafikstrategin nämns att en särskild organisation för genomförande, utvärdering och uppföljning kan komma att behövas. Trafikstrategin har varit ute på remiss både internt inom staden och externt i regionen. Den har också varit utställd för att informera allmänheten. (Helsingborgs stad, 2005)

8. Karlskrona

Bakgrund

Karlskrona är en kommun med 62 338 invånare (SCB, 2007) och ligger i Blekinge län. Karlskrona var med som en pilotkommun i TRAST-projektet vid framtagandet av trafikstrategin. Trafikstrategin kallas i Karlskrona för *Trafikstrategi för Karlskrona tätort* och ambitionen är att den ska vidareutvecklas till att omfatta hela kommunen. Trafikstrategin är ej antagen politiskt utan det som finns är en koncepthandling senast reviderad i april 2006. (Karlskrona kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin börjar med att motivera varför en samlad trafikstrategi är nödvändig genom att förklara att dagens transportsituation inte är hållbar. Därefter redovisas övergripande mål och strategier för Karlskrona. (Karlskrona kommun, 2006)

Trafiksystemet i Karlskrona skall:

- medge säkra, trygga, effektiva och långsiktigt hållbara förflyttningar för alla
- bidra till att utveckla näringsliv, boende- och stadskvaliteter
- bidra till att uppfylla lokala, regionala och nationella transport-, miljö-, utvecklings- och jämställdhetsmål

(Karlskrona kommun, 2006)

Ett antal väsentliga delmål för att nå en hållbar utveckling beskrivs också. De handlar bland annat om att öka andelen gående, cyklister och kollektivresor, att minska andelen korta bilresor och att öka andelen miljöfordon. För varje delmål ska ett åtgärdsprogram tas fram och åtgärder som har en samverkande effekt för flera delmål ska eftersträvas. Konkreta indikatorer och etappmål ska anges för att uppföljningar enkelt ska kunna genomföras. Genomförandeprogram med ett tioårsperspektiv ska tas fram och följas upp vart femte år. (Karlskrona kommun, 2006)

I Karlkronas trafikstrategi följer sedan beskrivningar av ett antal olika utvecklingsområden. Varje område innehåller följande rubriker: *Inriktningsmål*, *Genomförande/Åtgärdsförslag* och *Uppföljning/Nyckeltal*. Utvecklingsområdena som beskrivs är:

- Utvecklingspotential för Karlskrona tätort
- Vistelseytor, Fotgängarstråk & Stadskvalitet
- Cykelvänlighet överallt
- Kollektivtrafiken ska vara utvecklingsmotor
- Balanserad biltrafik, Gatumiljö
- Funktionell och visuellt god parkeringsmiljö

(Karlskrona kommun, 2006)

9. Karlstad

Bakgrund

Karlstad kommun har 83 641 invånare (SCB, 2007) och ligger i Värmland vid Värnens norra strand. Redan 1994 påbörjades arbetet med att ta fram en miljöanpassad trafikplan för centrala Karlstad, vilken antogs 1995. Arbetet med ett miljöanpassat trafiksystem fortsatte och 2005 tog kommunfullmäktige beslut om att en transportstrategi skulle utarbetas för att få ett hållbart transportsystem i kommunen (Karlstads kommun, 2008). *Transportstrategi för Karlstads kommun* utarbetades därför och den antogs av kommunfullmäktige i juni 2006. Karlstad har vi upprättandet av sin trafikstrategi använt sig av TRAST. (Karlstads kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Transportstrategin för Karlstad kommun börjar med att förklara varför det finns ett behov av en transportstrategi och vilken dess roll är i planeringen. Transportstrategin avser att infoga trafiken i ett sammanhang och den har framförallt två syften:

- Att utgöra en sammanhållande strategi för hur trafiken bör utvecklas för att man ska uppnå ett hållbart och attraktivt samhälle
- Att utgöra ett dokument som på ett enhetligt sätt samlar trafikfrågorna under ett paraply och tydliggör dessa i sammanvägningen med andra intressen i planeringen

(Karlstads kommun, 2006)

Transportstrategin består av två delar, del 1 har rubriken *Vision, mål och förutsättningar* och del 2 har rubriken *Insatsområden och struktur för handlingsplan*. Del 1 motsvarar strategidelen medan del 2 ger förslag på åtgärder som syftar till att uppnå målen i del 1. (Karlstads kommun, 2006)

Begreppen nedan beskriver den politiska utgångspunkten för arbetet med transportstrategin i Karlstad:

- Hållbar tillväxt
- Stadens karaktär
- Miljö
- Trafiksäkerhet
- Folkhälsa
- Trygghet
- Jämställdhet
- Näringsliv och företagsperspektiv
- Trivsel och tillgänglighet

(Karlstads kommun, 2006)

I arbetet med att ta fram en transportstrategi gäller befintliga kommunala mål. Dessutom är regionala mål viktiga då trafiken tenderar att bli mer och mer regional bland annat på grund av ökad pendling. Omvärldsbevakning och trender för framtiden är andra viktiga aspekter i arbetet med en transportstrategi. (Karlstads kommun, 2006)

Visionen i transportstrategin är ett hållbart transportsystem i Karlstad år 2030. Visionen består dels av en övergripande del som beskriver Karlstad 2030 i helhet samt dels av delvisioner för transportsystemet, vilka följer TRAST-apekterna (se kapitel 4.6.3). (Karlstads kommun, 2006)

Även målen är indelade i områden som följer TRAST-aspekterna och det finns totalt 25 stycken mål. Målår har satts till 2010 respektive 2030. Som komplement till målen finns indikatorer, vilka även skall spegla utvecklingen samt ge information om nuläget. (Karlstads kommun, 2006)

Vidare beskrivs Karlstads förutsättningar och utgångspunkter för måluppfyllelse. Till att börja med i en så kallad SWOT-analys, se kapitel 4.6.3 för definition, därefter i stadsbyggnadsperspektivet och i det regionala perspektivet. En övergripande analys för förbättringspotential genomförs dessutom. (Karlstads kommun, 2006)

Målen grupperas inom sex insatsområden som ligger närmare den kommunala organisationens verksamhetsområden än vad TRAST-aspekterna gör, dessa är:

- Samhällsplanering
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Verksamheters transporter

(Karlstads kommun, 2006)

Utöver dessa finns två stödreformer som är *Mobility Management* och *Ledningssystem och Handlingsplan*. (Karlstads kommun, 2006)

I del två presenteras insatsområdena närmare. För varje insatsområde finns rubrikerna *Introduktion*, *Beskrivning av mål och brister* samt *Föreslagna åtgärder.* Under *Beskrivning av mål och brister* finns en tabell för målbeskrivning som är en bedömning av de mål som fastställts vad gäller brist, trend, påverkansmöjlighet, ekonomi och acceptans. I *Föreslagna åtgärder* redovisas förslag på åtgärder för att uppnå hållbarhetsmålen. (Karlstads kommun, 2006)

Stödreformerna beskrivs även de närmare i del två. Syftet med *Mobility Management* är att påverka resan eller transporten redan innan den startat och åtgärderna för att uppnå detta kan vara i form av information och kommunikation. *Ledningssystem och handlingsplan* beskriver hur ledning, genomförande och utveckling av transportstrategin ska genomföras för att projektet och dess åtgärder ska leda till utveckling i önskad riktning. Uppföljning och utvärdering ses som en mycket viktig del och bör genomföras på flera nivåer. (Karlstads kommun, 2006)

En viktig del i arbetet med transportstrategin har varit att ha en dialog med medborgare och näringsliv. Två externa referensgrupper bildades med representanter från bland annat handel och intresseorganisationer. En medborgarpanel fick svara på frågor angående den framtida utformningen av trafiken i Karlstad. Allmänheten har dessutom fått svara på en enkät. (Karlstads kommun, 2006)

10. Linköping

Bakgrund

Linköpings kommun har 140367 invånare (SCB, 2007) och är residensstad i Östergötlands län (Eniro, 2008). Trafikstrategin har upprättats för att ge en tydlig övergripande inriktning för trafiksystemet i Linköping för det kommande 15-20 åren. Trafikstrategin heter *Trafikstrategi för Linköping* och är en samrådshandlig och är ännu inte antagen. (Linköpings kommun, 2008)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin börjar med att fastställa två frågeställningar som trafikstrategin ska ge svar på. Dessa frågeställningar är:

- Vilka utmaningar står Linköpings trafiksystem inför de närmaste 15-20 åren?
- Vilka strategier och åtgärder kan styra mot kommunens övergripande mål?

(Linköpings kommun, 2008)

Därefter följer kapitlet *Vision och inriktningar*. Här presenteras dels en övergripande vision för Linköpings transportsystem, dels åtta stycken delvisioner för nedanstående områden:

- Stadens och trafiknätens karaktär
- Hållbar tillväxt
- Hållbart resmönster
- Hållbar tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Klimat och miljö
- Hälsa

(Linköpings kommun, 2008)

Därefter följer en tabell med de mål som har tagits fram för att komplettera visionen. Målen har slutår 2030 och 2050 och är till viss del kvantifierade. De har sin utgångspunkt från målen i Linköpings översiktsplan. Här listas även globala, nationella, regionala och lokala mål.
Brister och problem analyseras utifrån de övergripande inriktningarna ovan. Utifrån detta görs en sammanställning av Linköpings styrkor och svagheter i form av en SWOT-analys. Därefter följer en genomgång av framtidstrender inom trafiksektorn, globalt, regionalt och lokalt. I samma kapitel finns också tre scenarios för hur Linköping kommer att utvecklas, dagens trend, litet trendbrott samt stort trendbrott. (Linköpings kommun, 2008)

Nästa kapitel innehåller själva trafikstrategin där en huvudstrategi och ett antal delstrategier presenteras. Huvudstrategin innebär att en helhetssyn ska tillämpas på trafikfrågor och att fokus ska flyttas från rörlighet till tillgänglighet. Delstrategierna är: *Strategi vid val av åtgärder*, *Strategi vid prioritering mellan olika trafikslag*, *Strategi för attraktiva gångmiljöer*, *Strategi för ökad och säker cykeltrafik*, *Strategi för konkurrenskraftig kollektivtrafik*, *Strategi för hållbar biltrafik*, *Strategi för hållbar parkeringsplanering*, *Strategi för mobility management* och *Strategi för smart tillväxt*. (Linköpings kommun, 2008)

Tre scenarier för minskad andel biltrafik har tagits fram och de redovisas tillsammans med konsekvenserna för övriga trafikslag. Även vilka förändringar det skulle föra med sig för koldioxidutsläpp och kostnader redovisas. (Linköpings kommun, 2008)

Sist i trafikstrategin finns kapitlen *Ledning, planering och genomförande* samt *Uppföljning och utvärdering*. I *Ledning, planering och genomförande* föreslås hur olika informationsinsatser kan genomföras för att öka kommunala tjänstemän och politikers, men även allmänhet och externa berördas, kunskap och medvetenhet kring dagens trafiksituation. Dessutom görs en ansvarsfördelning där respektive nämnd och förvaltning får sitt ansvar fastställt. (Linköpings kommun, 2008)

I kapitlet *Uppföljning och utvärdering* fastställs att uppföljning är en viktig del av trafikstrategin och att de tre hållbarhetsaspekterna, social, ekologiskt och ekonomiskt, bör ligga till grund för uppföljningen. Uppföljningen bör ske med två års intervall. Det föreslås även uppföljning samt eventuellt revidering av indikatorer. (Linköpings kommun, 2008)

11. Lund

Bakgrund

Lunds kommun har 105 286 invånare (SCB) och är en av Sveriges största universitetsstäder. *LundaMaTs,* som är namnet på Lunds trafikstrategi, arbetades för första gången fram och antogs 1998 och innehöll då framförallt en strategi för att skapa ett miljömässigt hållbart transportsystem. *LundaMaTs II* är en uppdatering av *LundaMaTs* och den antogs av kommunfullmäktige september 2006. Underrubriken är *Strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030* och till skillnad från sin föregångare syftar hållbart den här gången inte enbart på miljöaspekten utan även på att transportsystemet ska vara hållbart ur social och ekonomisk synvinkel. (Lunds kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Utgångspunkter för arbetet med LundaMaTs II var:

- Lunds kommuns miljömål
- Hållbarhetsaspekterna
- Erfarenheter av genomfört arbete
- Regional samverkan

(Lunds kommun, 2006)

Inledningsvis redovisas utvärderingen av åtgärder och effekter som LundaMaTs förde med sig, utvärderingen genomfördes mellan 2001 och 2004. Även en bedömning av dess måluppfyllelse samt framtidens trender beskrivs här. (Lunds kommun, 2006)

Som utgångspunkt för visionen och målen har TRAST-aspekterna använts. Visionen för ett hållbart transportsystem i Lund 2030 beskriver bland annat att:

- Flerkärnigheten har bevarats och utvecklats
- Tillgängligheten har förbättrats
- Trafikens negativa effekter på miljö och hälsa har reducerats kraftigt
- Antalet dödade och skadade i trafiken har reducerats kraftigt
- Alla känner sig trygga
- Miljöanpassade transportmedel ska vara prioriterade

(Lunds kommun, 2006)

LundaMaTs II innehåller 18 mål som ska tydliggöra visionens innehåll och göra den mätbar. Målen har tidsgränser som är preciserade till 2013 och 2030 men de ska stämmas av och följas upp kontinuerligt. Ett antal indikatorer föreslås också som komplement till målen och för att visa utvecklingen inom området. (LundaMaTs II, 2006)

LundaMaTs II innehåller sex huvudreformer och två stödreformer. Huvudreformerna är:

- Samhällsplanering
- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Biltrafik
- Verksamheters transporter

(LundaMaTs II, 2006)

Stödreformerna är Mobility Management och LundaMaTs Ledningssystem. Huvudreformerna och stödreformerna omfattar sammanlagt 42 projektförslag. Projektförslagen är förslag på stora och små åtgärder som kompletterar varandra och ska leda till att utvecklingen går i riktning mot visioner och mål. Efter varje reform har presenterats finns rubriken *Effekter och kostnader*. Effekterna av de olika åtgärdsförslagen beskrivs för varje målområde med hjälp av så kallade smilies och även vilken effekt de beräknas ha på koldioxidutsläppen. En uppskattning görs också över vilka kostnader projektförslagen för med sig. (Lunds kommun, 2006)

I LundaMaTs finns ett förslag på ledningssystem för ständiga förbättringar. Här finns förslag på ledning, organisation och ansvar, på planering och genomförande samt uppföljning och utvärdering. Även revision och utveckling, dialog, samråd och kommunikation beskrivs här. Uppföljning och utvärdering ses som en viktig del i LundaMaTs och bör ske både av projekt och verksamhet och på olika nivåer. Syftet är att kontrollera att projekt och åtgärder leder utvecklingen åt rätt håll, samt att erfarenheter, goda som dåliga, tas tillvara. (Lunds kommun, 2006)

En samråds- och förankringsprocess som är tydlig och omfattande ses som viktigt i LundaMaTs II då det anses vara en av framgångsfaktorerna hos föregångaren. Samråd, samarbete och förankring sker i olika grupper eller sammanhang där tjänstemän, politiker, allmänheten, myndigheter, näringsliv och organisationer deltar. Även referensgrupper har funnits med tjänstemän från myndigheter, Skånetrafiken och Lunds tekniska högskola. Lund har under processen även haft tre temagrupper som diskuterat fram åtgärdsförslag inom tre olika områden. (Lunds kommun, 2006)

12. Malmö

Bakgrund

Malmö stad har 280 801 invånare och är Sveriges tredje största stad (SCB, 2007). Malmö stad har genomgått en stor förändringsprocess med bland annat byggandet av Öresundsbron och Citytunneln. Dessa omvandlingar kommer även att innebära att Malmös trafiksystem står inför stora förändringar och utmaningar de kommande 15-20 åren. En trafikstrategi har därför utarbetats som behandlar de långsiktiga trafikfrågorna och bygger vidare på översiktsplanen från år 2000. (Malmö stad, 2004)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin börjar med att lista utgångspunkter för trafikstrategin. Här nämns bland annat att Malmö är en stad i tillväxt och att välfärdsfrågorna har fått en ökad tyngd på senare tid. Det slås fast att för att kunna utveckla välfärden krävs satsningar på samhälls- och trafikplanering. Dessa två utgångspunkter leder till trafikstrategins uppdrag, nämligen att verka som en fördjupning och breddning av översiktsplanen från år 2000. Trafikstrategin har en tidshorisont på 15-20 år och ska framförallt svara på två frågor:

- Vilka utmaningar står Malmös trafiksystem inför de närmaste 15-20 åren?
- Vilka strategier och åtgärder kan styra mot kommunens övergripande mål?

(Malmö stad, 2004)

Det betonas att trafikstrategin inte ska likställas med en ordinär investeringsplan, utan vara fokuserad på lösningar som hjälper till att uppnå de överliggande visionerna för hur Malmös framtida utveckling ska se ut. Visionerna, som är hämtade från Malmös översiktplan 2000, är:

- Fler arbetstillfällen
- Regionalt centrum
- Social balans
- Attraktiv stadsmiljö
- Robust och hållbar struktur

(Malmö stad, 2004)

En genomgång görs av Malmös och dess trafiksystems utmaningar och några olika scenarion för att visa på hur kopplingen ser ut mellan samhällets utveckling och trafiksystemet. Därefter följer beskrivningen av själva trafikstrategins utseende, som har delats upp i tre huvudmål:

- Trygg och tillgänglig stad för Malmöborna
- En starkare region
- Effektivare transporter

(Malmö stad, 2004)

Under varje huvudmål finns ett antal strategier för att uppnå målen. Förslag på ett antal åtgärder och förslag på hur arbetet med att utföra åtgärderna konkret ska drivas vidare finns också. I slutet av dokumentet finns en genomgång av alla åtgärder som krävs, vilket skede de befinner sig, vem som har det politiska ansvaret samt vilka övriga intressenter som påverkas av åtgärden. Här står även att en uppföljning ska göras år 2006. (Malmö stad, 2004)
Trafikstrategi för Malmö var ute på remiss till ungefär 120 mottagare. Dessa var bland annat kommunens nämnder och styrelser, grannkommuner, myndigheter, företag samt partier och intresseorganisationer. (Malmö stad, 2004)

13. Norrköping

Bakgrund

Norrköpings kommun har 126 680 invånare (SCB, 2007) och ligger i Östergötland (Eniro, 2008). Norrköpings trafikstrategi heter *Kommunikationsprogram Norrköping* och antogs politiskt i maj 2002. Kommunikationsprogrammet har hämtat mycket material från kommunens kontinuerliga planarbete och från kommunens arbete med översiktsplanen. (Norrköpings kommun, 2002)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Kommunikationsprogrammet ingår som en del i den övergripande kommunala planeringen tillsammans med översiktsplanen, naturvårdsprogrammet och miljöprogrammet. Dessa planer ska tillsammans bidra till en hållbar utveckling enligt Brundtlandkommissionen.
Kommunikationsprogrammet har som syfte att skapa förutsättningar för denna vision med utgångspunkt i trafiksystemet. Vidare har Norrköpings kommun utarbetat en vision om hur staden ska se ut 2010. Dessa två visioner, den övergripande och den för transportsystemet, omvandlas sedan till följande inriktningsmål:

- Stadsmiljö
- Miljö
- Trafiksäkerhet
- Trygghet
- Näringsliv och kommunikationer
- Norrköpingsbornas vardag

(Norrköpings kommun, 2002)

I nästa kapitel, *Problem och motstående intressen*, ges exempel på hur behovet av framkomlighet, behovet av tillgänglighet, miljö, trafiksäkerhet, prioritering av kollektivtrafiken, utbyggnad och ekonomi skapar konflikter sinsemellan. Detta kapitel följs av *Möjligheter – vad kan vi göra?,* som beskriver hur varje trafikslag kan optimeras samt hur samordning mellan trafikslagen skulle kunna utvecklas. Förslag på hur det kan ske och exempel på hur näten för respektive trafikslag kan utformas presenteras. Här listas även konsekvenser av respektive förslag. (Norrköpings kommun, 2002)

Därefter följer ett kapitel som redovisar hur de förslag som presenterats förhåller sig till de mål som analyserats i början av programmet. En bedömning av måluppfyllelse görs för de transportpolitiska målen, kommunikationsprogrammets inriktning i stort samt mål och visioner för kommunikationsprogrammet. Hur samråden och genomförandet ska gå till redovisas i de två följande kapitlen. Slutligen görs översiktliga kostnadsbedömningar för åtgärderna som rör kollektivtrafik, cykeltrafik och biltrafik samt en indelning av genomförandet i olika etapper. (Norrköpings kommun, 2002)

Ett kapitel finns där förslag på uppföljning presenteras. Löpande uppföljning bör ske inom park- och gatukontorets dagliga verksamhet. Dessutom bör en större uppföljning göras minst en gång per mandatperiod. Kommunikationsprogrammet har förankrats genom två stycken remissomgångar samt utställningar för allmänheten. (Norrköpings kommun, 2002)

14. Norrtälje

Bakgrund

Norrtälje kommun har 54 865 invånare (SCB, 2007) och ligger i Stockholms län strax norr om Stockholms stad (Eniro, 2008). Norrtäljes trafikstrategi heter *Förslag till trafikstrategi för Norrtälje stad fram till 2020* och är som synes ett förslag och ej politiskt antagen. Norrtäljes trafikstrategi följer uppläggningen i TRAST. (Norrtälje kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Norrtäljes trafikstrategi börjar med att redovisa syfte och avgränsningar. Syftet är att arbeta fram strategier, mål och åtgärder med en helhetssyn på trafiksystemet i Norrtälje år 2020. För vision för trafiken i Norrtälje hänvisar trafikstrategin till kommunens övergripande vision och mål för transportinfrastrukturen. Strategin begränsas till Norrtälje centralort och innehåller inga kostnadsförslag. (Norrtälje kommun, 2006)

Metoden och syftet med att genomföra en trafikstrategi enligt TRAST redovisas och trafikstrategins innehåll relateras till andra kommunala planer och program. En SWOT-analys har gjorts där Norrtälje trafiksystems styrkor och svagheter analyseras. Brister identifieras även genom att jämföra de målbilder för år 2020 som ställs upp med hur situationen ser ut i nuläget. För att åtgärda de identifierade bristerna, presenteras ett antal strategier:

- Den gång- och cykelvänliga staden
- De barnvänliga bostadsområdena och den trafiktrygga stadskärnan
- Effektiv kollektivtrafik i samklang med stadens utveckling
- Balanserad trafik västerut och bibehållen småskalighet
- Tydligt strukturerat gatunät
- Fyrstegsprincipen

(Norrtälje kommun, 2006)

Därefter har trafiksystemen analyserats mer i detalj och nedbrutet på respektive trafikslag utifrån hur de ser ut idag och vilka problem de har. Förutom näten för trafikslagen gående, cykel, kollektivtrafik och bil har även problemen med luftföroreningar, buller, dagvatten och vibrationer analyserats. Här redovisas också hur befolknings- och trafikutvecklingen uppskattas se ut fram till år 2020. (Norrtälje kommun, 2006)

Därefter följer ett handlingsprogram för år 2020. Detta har delats in i följande områden:

- Gångtrafik
- Cykeltrafik
- Kollektivtrafik
- Gatustruktur och gatuåtgärder
- Tung trafik och farligt gods
- Parkering
- Utryckningstrafik
- Miljöstörningar

(Norrtälje kommun, 2006)

Under varje område finns ett antal åtgärder listade som ska bidra till att områdets mål uppfylls. Sist i strategin följer en sammanställning av handlingsprogrammets föreslagna åtgärder, vilket år som är slutår samt vilken förvaltning som har ansvaret. (Norrtälje kommun, 2006)

Norrtäljes förslag till trafikstrategi har varit ute på remiss runt årsskiftet 2006/2007. Förslaget har även varit tillgängligt för allmänheten i kommunhuset. (Norrtälje kommun, 2006)

15. Uppsala

Bakgrund

Uppsala kommun har 187 541 invånare och är med det Sveriges fjärde största stad (SCB, 2007). Översiktsplanen som antogs 2002 ansågs inte belysa trafikfrågorna tillräckligt och beslut om att en särskild trafikplan skulle utarbetas fattades. Uppsalas trafikstrategi kallas *Trafikplan 2006 Uppsala stad* och antogs av kommunfullmäktige augusti 2006.(Uppsala kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikplanen börjar med ett avsnitt som kallas *Utgångspunkter* där bland annat mål och planeringsramar beskrivs. Målen för trafikplanering har sin utgångspunkt i målen i översiktsplanen från 2002 som har tidshorisonten satt till 2020. Det poängteras att trafikplaneringen inte kan ske självständigt utan är en del av stadsplaneringen. Övergripande mål för översiktsplanen, och därmed trafikplanen, är:

- Tillgänglighet för alla
- God miljö
- Trafiksäkerhet
- Staden som god livsmiljö

(Uppsala kommun, 2006)

Övergripande planeringsmål anges både i Översiktsplanen och i Trafikplanen och är följande:

- Gåendes villkor ska förbättras, med början i stadskärnan
- Cykeltrafik ska ersätta en del av dagens korta bilresor och därmed öka sin andel av det totala resandet
- Kollektivtrafiken ska öka sin andel av det totala resandet
- Biltrafiken ska ske på stadens villkor
- Trafiksäkerheten ska ges ökad betydelse
- Trafikens miljöbelastning ska minska. Biltrafikens fortsatta ökning ska därför hållas tillbaka så långt det är möjligt

(Uppsala kommun, 2006)

Under rubriken *Utgångspunkter* beskrivs även dagens problembild för trafiken i Uppsala och det anses framförallt vara att utvecklingen sker i motsatt riktning mot de transportpolitiska målen. Under rubriken *Problembild* beskrivs utvecklingen under de senaste åren, biltrafik - mål respektive trend, kollektivtrafiken, miljöproblemen, trafikolyckor och trygghet. Dessutom framstår biltrafikens framkomlighet som ett politiskt dilemma. (Uppsala kommun, 2006)
Andra delen i trafikplanen heter *Nuläge och förslag* och är en beskrivning av hur läget ser ut idag och vilka behov av förändring som finns inom följande områden:

- Miljön – Åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormer
- Hållbart resande främjas
- Trafiksäkerheten ges ökad vikt
- Gående prioriteras
- Cykeltrafiken görs attraktivare
- Kollektivtrafiken görs attraktivare
- Biltrafikens huvudnät anpassas för en trafik på stadens villkor; Beredskap för att möta en eventuell fortsatt biltrafikökning
- På lokalgatorna i bostadsområdena införs 30 km/tim
- Stadskärnan utvecklas
- Parkeringsfrågorna i ett trafikpolitiskt sammanhang

(Uppsala kommun, 2006)

Sista delen i trafikplanen kallas *Genomförande,* där beskrivs åtgärder och fortsatt arbete i de tio olika områdena ovan. Denna del innehåller också beskrivning av målkonflikter, kostnader och finansiering. Ett tjänstemannaförslag av trafikplanen var föremål för en dialog mellan medborgare och kommunpolitiker från gatu- och trafiknämnden innan trafikplanen antogs. Förslaget låg dessutom uppe på kommunens webbplats och allmänheten uppmanades till synpunkter. (Uppsala kommun, 2006)

16. Växjö

Bakgrund

Växjö kommun har 79 562 invånare (SCB, 2007) och ligger i Småland. Trafikstrategin i Växjö heter *Transportstrategi för ett hållbart Växjö (TSHV)* och antogs 2005. Trafikstrategin har arbetats fram under åren 2001- 2004 och grundar sig på ett politiskt beslut som säger att Växjö ska bli en fossilbränslefri kommun. Målet med trafikstrategin är att, med hjälp av ett hållbart transportsystem, skapa ett attraktivt och livskraftigt Växjö. (Växjö kommun, 2005)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Trafikstrategin börjar med att beskriva den övergripande visionen om en hållbar utveckling av Växjös transportsystem till år 2025. Denna vision har sedan brutits ner till elva stycken delvisioner som bland annat behandlar olika trafikslag, stadsplanering och trafikanters situation. I strävan att uppnå visionen har fem målområden identifierats:

- Trafikens omfattning
- Miljöstörningar
- Trafiksäkerhet
- Tillgänglighet och stadsmiljö
- Processmål

(Växjö kommun, 2005)

För varje målområde finns mellan två och fem kvantifierade mål uppdelade på nuläge, etappmål samt slutmål. Etappmålet är satt till år 2010 och slutmålet år 2015. När det gäller åtgärderna för att uppfylla trafikstrategins mål är dessa uppdelade på fem strategiområden, Samhällsplanering, Cykelstaden, Utvecklad kollektivtrafik, Hållbar biltrafik och Företagens transporter. Inom varje strategiområde ges exempel på vilka åtgärder som kan göras för att uppfylla de tidigare uppställda målen. (Växjö kommun, 2005)

I Transportstrategin finns även ett nollalternativ som beskriver hur trafiksituationen kommer att te sig år 2025 om dagens trafikutveckling fortsätter i samma takt. (Växjö kommun, 2005)

Sist i transportstrategin finns ett kapitel som behandlar organisation och genomförande. Här beskrivs hur organisationen ska se ut för det kommande arbetet med att genomföra trafikstrategin. Vidare betonas att det, för att arbetet ska vara framgångsrikt, är viktigt att åtgärderna naturligt finns med i arbetet med stadsplaneringen. Detta inbegriper bland annat utbildning i hållbar utveckling för de politiker och tjänstemän som deltar i arbetet. Det konstateras slutligen ”att få transportstrategin att genomsyra den vanliga planeringen är den stora utmaningen för framtiden”. (Växjö kommun, 2005)

Arbetsgruppen som har tagit fram trafikstrategin har under arbetets gång inhämtat synpunkter från tre olika samrådsgrupper som bestått av politiker, tjänstemän samt externa intressenter. (Växjö kommun, 2005)

17. Örebro

Bakgrund

Örebro kommun är Sveriges sjunde största kommun och har 130 429 invånare (SCB, 2007) varav 100 000 bor i Örebro tätort (Transportplan för Örebro kommun, 2008). Programkansliet i kommunen fick 2005 i uppdrag att ta fram en plan för hållbara transporter i Örebro kommun. Kommunen deltar i EU-projektet BUSTRIP, som beskrivs i kapitel 5.1, vilket har gett projektet ökad stabilitet. Transportplan för Örebro kommun antogs av kommunfullmäktige i oktober 2008. (Örebro kommun, 2008)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Örebros transportplan börjar med att förklara varför denna typ av dokument behövs, den beskriver dagens förutsättningar för transporter och vilka förändringar vi står inför i samhället som kan påverka transporterna. Befintliga mål som finns för transporter på kommunal, regional, nationell och EU-nivå beskrivs. Örebros transportplan behandlar därefter *Förtjänster och brister i dagens transportsystem* och huvudsyftet är här att identifiera områden där insatser krävs för att transportsystemet ska bli långsiktigt hållbart och för att nå uppställda mål. (Örebro kommun, 2008)

Transportplanen klargör vidare att förändringar i Örebros transportsystem behövs för att skapa ett transportsystem och samhälle som motsvarar våra önskningar men inte på bekostnad av miljö och hälsa. Örebros visioner som rör transporter och hållbar utveckling är hämtade från Översiktsplanen (2002), Näringslivsprogrammet (2001) och Örebros miljömål (2005). Visionerna behandlar bland annat möjligheten till kommunikationer, livskvalitet och hållbar utveckling. (Örebro kommun, 2008)

Målen i Örebros transportplan, som har sin utgångspunkt i befintliga kommunala mål som rör transportsystemet, kan grupperas inom följande områden:

- Trafikens omfattning
- Stadsutveckling (attraktiv, tillgänglig och trygg stad)
- Örebro och det regionala transportsystemet
- Trafiksäkerhet
- Klimatpåverkan
- Luftkvalitet
- Buller

(Örebro kommun, 2008)

Varje område beskrivs genom rubrikerna, *Nuläge och trender*, *Vad talar för och emot förändringar*, *Mål*, *Uppföljning* och *Viktiga åtgärder för att nå målen*. Varje område innehåller upp till fem mätbara mål med definierat slutår och för varje mål beskrivs hur uppföljningen ska genomföras. (Örebro kommun, 2008)

Vilka åtgärder i transportsystemet som är prioriterade presenteras i kronologisk ordning i transportplanen samt vems ansvar det är att åtgärderna genomförs. Exempel på åtgärder är ny parkeringspolicy, införande av parkeringsledningssystem, påverka resor och transporter hos företag och organisationer samt åtgärder för att skapa hållbara resor till och från skolan. Även prioriterade åtgärder i den egna organisationen samt prioriterade områden för fördjupning presenteras. (Örebro kommun, 2008)

Slutligen i transportplanen finns rubriken *Från vision till verklighet,* här beskrivs hur ledning och ansvar, samsyn och delaktighet samt uppföljning och omprövning ska fungera. Hur transportplanen har tagits fram genom en process med medverkande tjänstemän från flera förvaltningar. Detta har resulterat i en samsyn kring transportfrågor. Vidare beskrivs att denna typ av processinriktat arbete bör fortsätta och även i framtiden innefatta externa intressenter. Transportplanen var även ute på remiss innan antagandet. (Örebro kommun, 2008)

18. Östersund

Bakgrund

Östersunds kommun har 58 686 invånare (SCB, 2007) och ligger i Jämtland (Eniro, 2008). Trafikstrategin i Östersunds kommun heter *Plan för trafik* och antogs politiskt i mars 2005 (Östersunds kommun, 2005).

Trafikstrategins struktur och innehåll

Plan för trafik inleds med ett kapitel om lagar och förordningar, där gällande internationella, nationella, regionala och lokala styrdokument redovisas. Dokument som anses styra arbetet på trafikområdet är bland annat den nationella trafikförordningen, miljöbalken, Kyotoprotokollet, Nollvisionen, TRAST och VGU. På lokal nivå finns bland annat en miljöplan, luft- och klimatplan samt kommunens översiktsplan. Målgruppen för Plan för trafik är alla boende och företag i Östersunds kommun. I inledningskapitlet fastslås också att Plan för trafik ska vara kommunens styrdokument i trafikfrågor. (Östersunds kommun, 2005)

Trafikstrategin i Östersund har utvecklats efter en vision: ”Ett demokratiskt, socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Östersund”. För att uppnå visionen finns inriktningsmål och strategier. Följande områden anses behöva prioriteras:

- Trafiksäkerhet & trygghet
- Tillgänglighet & framkomlighet
- Miljö & folkhälsa

- Demokrati & inflytande
- Bemötande & kompetens

(Östersunds kommun, 2005)

För varje område finns ett inriktningsmål samt ett antal strategier som ska medverka till att respektive inriktningsmål uppnås. Inriktningsmålen ska sedan brytas ner till effektmål som ska följas upp och utvärderas. Slutligen presenteras hur kommunens rutiner ser ut när det gäller beslutsfattande och hur uppdelningen ser ut mellan nämnder och förvaltningar. (Östersunds kommun, 2005)

19. Övertorneå

Bakgrund

Övertorneå kommun har 5 092 invånare (SCB, 2007) och ligger norr om Haparanda i Norrbottens län (Eniro, 2008). Övertorneå var en av pilotkommunerna som fick utforma en trafikstrategi enligt TRAST. Strategin heter *Trafik i Övertorneå* och är ett koncept framtaget 2005/2006. Konceptet har i huvudsak tagits fram som ett samarbete mellan tjänstemän på Vägverket region norr och tjänstemän på Övertorneå kommun och arbetades fram i samband med att Vägverket skulle göra ett större förändringsarbete på huvudvägen genom Övertorneå samhälle. (Övertorneå kommun, 2006)

Trafikstrategins struktur och innehåll

Inledningsvis beskrivs syftet med Övertorneås trafikstrategi. Den ska utgöra en viktig del av Övertorneås utveckling mot en attraktiv och hållbar kommun. Den ska också bidra till en större helhetssyn på trafikfrågorna. Visionerna för Övertorneå är indelade i visioner för hela kommunen samt specificerade visioner för trafiken, gatu- och stadsbyggandet. Visionerna för kommunen som helhet är att:

- Övertorneå tätort ska vara välkomnande och inbjudande
- Kulturella och historiska värden ska tillsammans med miljövärden lyftas fram
- Det ska vara säkert, funktionellt och tillgängligt för alla

(Övertorneå kommun, 2006)

Visioner för trafiken, gatu- och stadsbyggandet:

- Trafiken och gatubyggandet i Övertorneå kommun ska präglas av en god helhetssyn, där fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter prioriteras
- Trafiken och gatubyggandet skall ses som en integrerad del i stadsbyggandet och förändringar i gatumiljön ska beskrivas utifrån vilka effekter det får på stadsmiljön
- I Övertorneå ska tillgänglighet prioriteras framför framkomlighet

(Övertorneå kommun, 2006)

För att uppnå visionerna har ett antal mål formulerats. Dessa är indelade efter karaktär, tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och trygghet. Därefter beskrivs de nationella mål som finns inom trafikområdet, de transportpolitiska målen, arkitekturpolitiska målen och de nationella miljökvalitetsmålen. (Övertorneå kommun, 2006)

En beskrivning av nuläget görs utifrån de målkategorier som nämnts ovan. Under tillgänglighet beskrivs situationen för varje trafikslag och trafikantslag. Under trygghet beskrivs situationen för

olika trafikanter (barn, förälder, äldre, funktionshindrade) och generellt för alla i trafiksystemet. En klassificering av gatutyperna som finns i Övertorneå görs också. (Övertorneå kommun, 2006)

Därefter följer ett kapitel som tar upp nödvändiga åtgärder, som har tagits fram efter nulägesanalysen och samtal med medborgarna. Vissa åtgärder är hämtade från den fördjupade översiktsplanen för Övertorneå tätort från 1992. (Övertorneå kommun, 2006)

I Övertorneås trafikstrategi finns ett separat kapitel som dels beskriver hur förankringsprocessen gått till med inspirationsmöte samt arbetsmöte med allmänheten och dels vilka åsikter som kommit från invånarna. (Övertorneå kommun, 2006)

En tids- och resurssatt åtgärdsplan kommer att tas fram av politiker och tjänstemän på Övertorneå kommun. Dessutom ska trafikstrategin diskuteras igenom en gång per år för att se om och hur kommunens arbete följer den, och ifall det behövs nya mål. Dessutom ska utvärdering göras i form av olika mätningar. Resultatet från mätningarna ska sedan diskuteras brett. (Övertorneå kommun, 2006)

BILAGA 2 - Följebrev till enkät 2008-10-20

Hej,

vi, Henrik Bertheden och Anna Karlsson, studerar sista terminen på Väg- och Vattenbyggnadsprogrammet vid Lunds Tekniska Högskola och utför nu vårt examensarbete inom ämnesområdet trafikplanering. Arbetet skrivs på Institutionen för Teknik och Samhälle och genomförs i samarbete med Ramböll Sverige AB. Handledare för examensarbetet är Thomas Jonsson (LTH) och Jan Hammarström (Ramböll).

Examensarbetet behandlar kommunala trafikstrategier och dess effekter på den kommunala trafikplaneringen. En central del av arbetet bygger på enkäter och intervjuer med politiker och tjänstemän som på något sätt är delaktiga i eller berörs av kommunens trafikplaneringsarbete. Resultaten kommer att användas för att utvärdera om trafikstrategin har fört med sig några effekter på planeringsarbetet av kommunens transportsystem och om trafikstrategin har bidragit till att uppnå en hållbar utveckling.

Det är därför vi nu tar kontakt med Dig och ber Dig vänligen fylla i den bifogade enkäten, vilken bedöms ta upp till 40 minuter att besvara. Du får vara anonym. Enkäten skickas till flera tjänstemän och politiker inom respektive kommun i syfte att belysa hur den kommunala trafikstrategin används i olika delar av kommunens verksamhet. Anser Ni att en annan person inom samma nämnd eller förvaltning har bättre kännedom inom området går det bra att lämna enkäten vidare till denna person. Vi är medvetna om att trafikstrategierna i några av kommunerna ej är politiskt antagna och att det därför kan vara svårt att svara på vissa frågor, men vi har ändå stort intresse av Era svar.

Vänligen returnera enkäten senast den **7 november 2008** i det bifogade svarskuvertet.

Vi besvarar gärna eventuella frågor kring enkäten, antingen via e-mail eller via telefon.

Tack på förhand!

Bästa hälsningar

Henrik Bertheden
henrik.bertheden@ramboll.se

Anna Karlsson
anna.karlsson@ramboll.se
tel. 040-10 54 69

BILAGA 3 - Enkät - Trafikstrategier

Enkäten börjar med några få bakgrundsfrågor för att ge en uppfattning om vilken bakgrund Ni har. Efter bakgrundfrågorna följer ett antal frågor angående kommunens trafikstrategi indelade i olika kategorier. Där det i enkäten står trafikstrategi (utryck hämtat från TRAST) avses även transportstrategi, miljöanpassat transportsystem (MaTs), trafikplan eller motsvarande. Frågorna i enkäten är tvådelade och den första delen innebär att Ni kryssar i något av svarsalternativen. Beroende på vilken erfarenhet Ni har, kan vissa frågor vara svåra att svara på. Därför finns svarsalternativet ”vet ej”. Den andra delen av frågan är en följdfråga till den första delen, Ni får här möjlighet att utveckla Ert svar, vilket vi är väldigt tacksamma om Ni gör. Även ett fåtal öppna frågor förekommer. Vid brist på plats för Ert svar fortsätt gärna på enkätens baksida, glöm då ej att ange frågans nummer. Enkäten bedöms ta upp till 40 minuter att besvara och Du är anonym. Skälet till att enkäten är numrerad är för att ge oss kännedom om vilka enkäter som har returnerats.

Bakgrundsfrågor

1) Vilken kommun arbetar Du i?_____

2) Är Du ☐ Politiker ☐ Tjänsteman?

3) Vilken är Din roll respektive arbetsuppgift i kommunens trafikorganisation?

4) Hur länge har Du haft den rollen respektive arbetsuppgiften?

5) Hur många personer respektive heltidstjänster arbetar med trafikplaneringsfrågor i Din kommun?

   Antal personer:_____ Antal heltidstjänster:_____

6) Om Du har siffror på hur stor budget trafikområdet har 2008 vänligen fyll i dem nedan under respektive kategori

   Planering:_____ Investering:_____ Drift:_____

7) Vad är benämningen på trafikstrategin i Din kommun?

8) Är Er trafikstrategi politiskt antagen? ☐ Ja ☐ Nej
Utveckla gärna Ditt svar (om ej antagen, varför):

Frågor angående rutiner innan arbetet med trafikstrategin påbörjades	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
9) Planeringsarbetet inom området trafik fungerade bra innan arbetet med trafikstrategin påbörjades Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
10) Redan innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns tanken om att planera för en hållbar utveckling Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
11) Innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns andra planeringsdokument som behandlade trafikplanering Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka och hur användes de):	☐	☐	☐	☐	☐

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
12) Flera förvaltningar respektive nämnder var delaktiga i arbetet med trafikfrågor innan arbetet med trafikstrategin påbörjades Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka):	☐	☐	☐	☐	☐

Frågor angående trafikstrategins framtagning och förankring

13) I vilket syfte har Din kommun tagit fram en trafikstrategi?

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
14) En eller flera konsulter har varit engagerade när trafikstrategin har tagits fram *”Instämmer helt” betyder här att konsulten har haft huvudansvaret,* *”Instämmer ej” betyder att ingen konsult har varit inblandad.* Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
15) Andra kommuners trafikstrategier har varit inspirationskällor när trafikstrategin har tagits fram Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka):	☐	☐	☐	☐	☐

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
16) a) Framtagningen av trafikstrategin har skett genom en process med inblandning från flera förvaltningar respektive nämnder inom kommunen Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka):	☐	☐	☐	☐	☐
b) Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats inom kommunorganisationen Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur):	☐	☐	☐	☐	☐
17) a) Allmänheten och externa berörda, t.ex. näringsliv, har varit delaktiga i att ta fram trafikstrategin Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka och hur):	☐	☐	☐	☐	☐
b) Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats hos allmänheten och hos externa berörda t.ex. näringslivet Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hos vilka och hur):	☐	☐	☐	☐	☐
18) Det har funnits en ”eldsjäl” inom Din kommun som har varit drivande då trafikstrategin har tagits fram Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilken befattning och hur):	☐	☐	☐	☐	☐

Frågor angående trafikstrategins användning och effekter

19) Vilka förvaltningar respektive nämnder använder trafikstrategin och hur?
(om svaret inte får plats, fortsätt gärna på baksidan av enkäten)

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
20) Trafikstrategin medförde ett trendbrott i kommunens arbete med trafikplanering Utveckla gärna Ditt svar (t.ex. har de ekonomiska ramarna förändrats):	☐	☐	☐	☐	☐
21) Det finns andra planeringsdokument som berör trafik i Din kommun som används parallellt med trafikstrategin Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, vilka):	☐	☐	☐	☐	☐
22) Trafikstrategin och översiktsplanen är kopplade till varandra Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur):	☐	☐	☐	☐	☐

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
23) Trafikstrategin används i arbetet med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner i Din kommun Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
24) Utifrån indikatorer och genomförda åtgärder kan man se att trafikstrategin har haft genomslagskraft Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, inom vilka områden och på vilket sätt):	☐	☐	☐	☐	☐
25) I trafikstrategin har hänsyn tagits till alla tre hållbarhetsaspekterna; ekonomisk, ekologisk och social Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
26) Det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetet med trafikstrategin Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur är den reglerad):	☐	☐	☐	☐	☐

Frågor angående trafikstrategins uppföljning	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
27)					
a) Arbetet med trafikstrategin följer en metod eller arbetssätt som fungerar tillfredsställande Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur ser den ut):	☐	☐	☐	☐	☐
b) Metoden eller arbetssättet följs aktivt upp Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐
28)					
a) Det finns en utarbetad metod för hur effekter av trafikstrategin ska följas upp Utveckla gärna Ditt svar (om instämmer, hur ser den ut):	☐	☐	☐	☐	☐
b) Metoden för uppföljning av effekter används Utveckla gärna Ditt svar:	☐	☐	☐	☐	☐

Avslutande frågor

	Instämmer helt			Instämmer ej	Vet ej
29) Arbetet med trafikplanering fungerar bättre sen trafikstrategin antogs	☐	☐	☐	☐	☐

Utveckla gärna Ditt svar:

30) Trafikstrategin i Er kommun är på väg att uppnå sitt syfte	☐	☐	☐	☐	☐

Utveckla gärna Ditt svar:

31) Efterfrågar Ni en arbetsgång eller metod för hur trafikstrategins effekter kan följas upp Ja ☐ Nej ☐

Kommentarer:

Tack för din medverkan!

BILAGA 4 – Påminnelsebrev till enkät 2008-10-28

Hej,

för en vecka sedan skickade vi en enkät till Dig angående kommunala trafikstrategier. Vi har ännu inte mottagit Ditt svar och vill därför påminna Dig om att fylla i enkäten då Ditt svar är värdefullt för oss. Om Du redan har returnerat enkäten vänligen bortse från denna påminnelse.

Om Du däremot inte mottagit någon enkät eller behöver en ny, ber vi Dig kontakta oss via telefon eller via e-post, se nedan.

Enkäten är en del av ett examensarbete som behandlar kommunala trafikstrategier och dess effekter på den kommunala trafikplaneringen. Vi som genomför arbetet studerar sista terminen på Väg- och Vattenbyggnadsprogrammet vid Lunds Tekniska Högskola och utför nu vårt examensarbete inom ämnesområdet trafikplanering. Arbetet skrivs på Institutionen för Teknik och Samhälle och genomförs i samarbete med Ramböll Sverige AB. Handledare för examensarbetet är Thomas Jonsson (LTH) och Jan Hammarström (Ramböll).

Om Ni mottagit enkäten men anser att en annan person inom samma nämnd eller förvaltning har bättre kännedom inom området går det bra att lämna enkäten vidare till denna person. Vi är medvetna om att trafikstrategierna i några av kommunerna ej är politiskt antagna och att det därför kan vara svårt att svara på vissa frågor, men vi har ändå stort intresse av Era svar.

Vänligen returnera enkäten senast den **5 november 2008** i svarskuvertet som medföljde enkäten.

Vi besvarar gärna eventuella frågor kring enkäten, antingen via e-mail eller via telefon.

Tack på förhand!

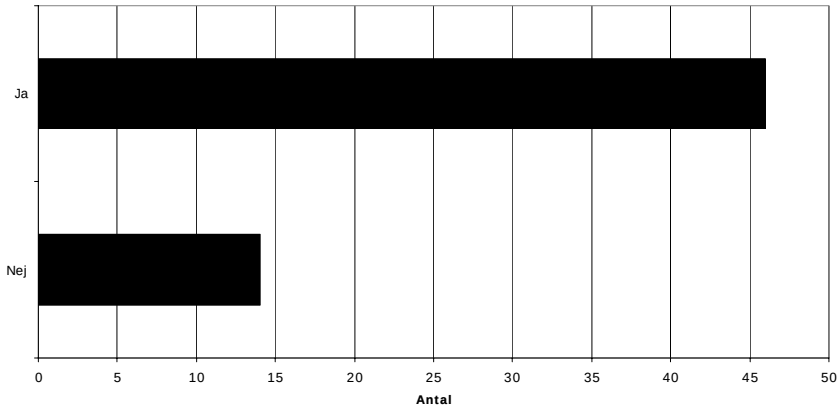
Bästa hälsningar

Henrik Bertheden
henrik.bertheden@ramboll.se

Anna Karlsson
anna.karlsson@ramboll.se
tel. 040-10 54 69

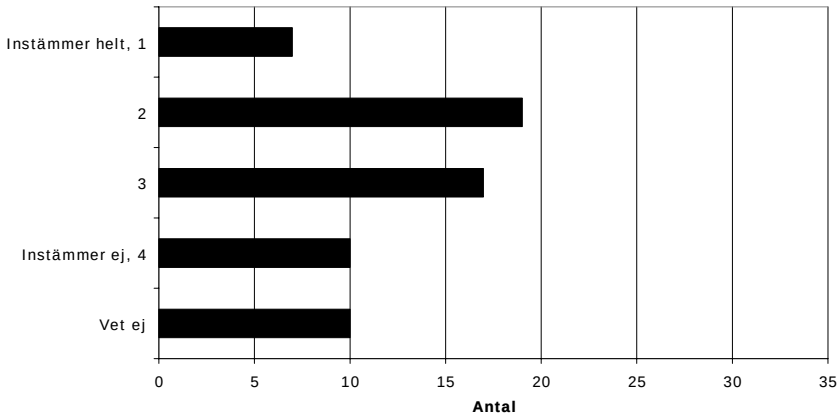
BILAGA 5 - Enkätens resultat på individnivå

8. Är Er trafikstrategi antagen?



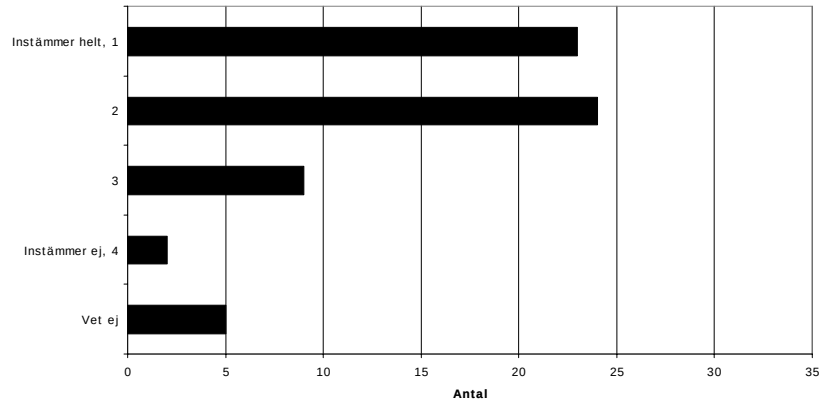
Totalt antal svarande: 60
Diagram 1 Resultatet på fråga 8 individvis

9. Planeringsarbetet inom trafik fungerade bra innan arbetet med trafikstrategin påbörjades



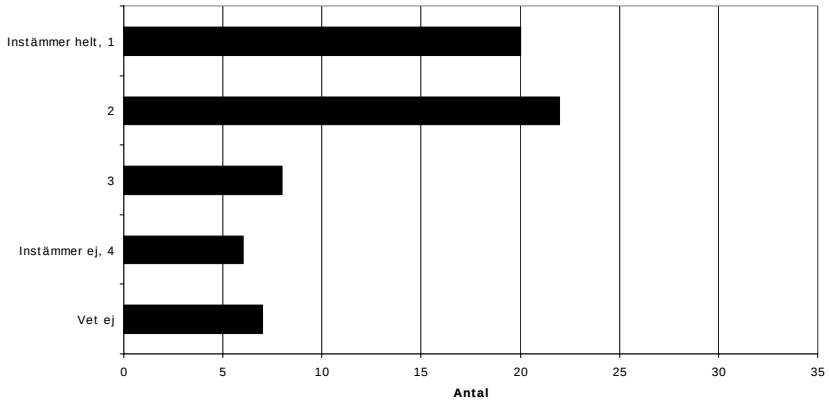
Totalt antal svarande: 63
Diagram 27 Resultatet på fråga 9

10. Redan innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns tanken om att planera för en hållbar utveckling



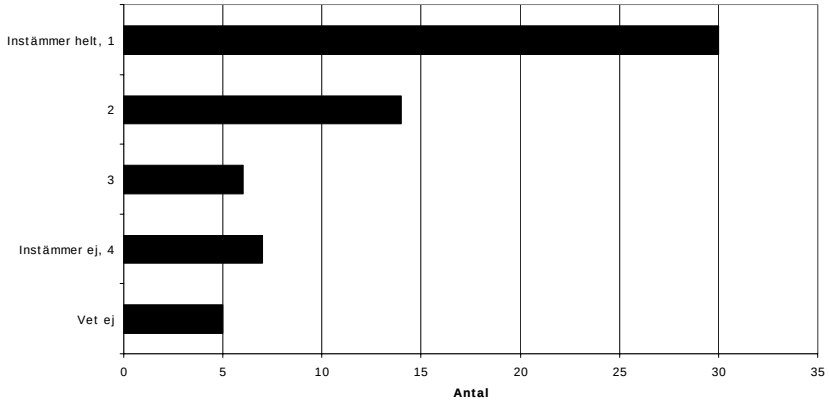
Totalt antal svarande: 63
Diagram 3 Resultatet på fråga 10

11. Innan arbetet med trafikstrategin påbörjades fanns andra planeringsdokument som behandlade trafikplanering



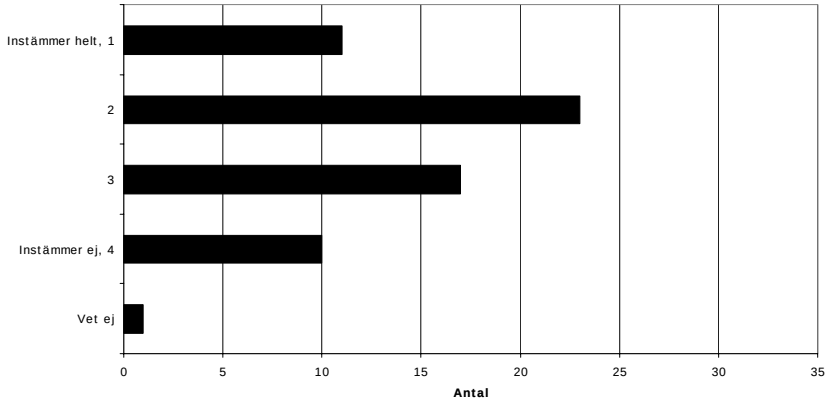
Totalt antal svarande: 63
Diagram 4 *Resultatet på fråga 11*

12. Flera förvaltningar respektive nämnder var delaktiga i arbetet med trafikfrågor innan arbetet med trafikstrategin påbörjades



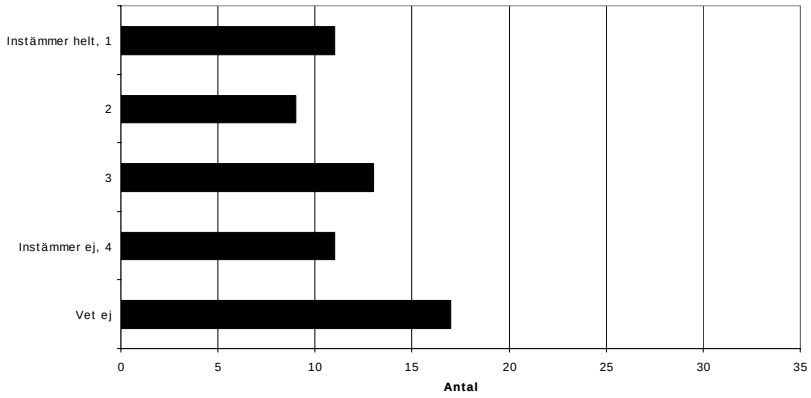
Totalt antal svarande: 62
Diagram 5 *Resultatet på fråga 12*

14. En eller flera konsulter har varit engagerade när trafikstrategin har tagits fram



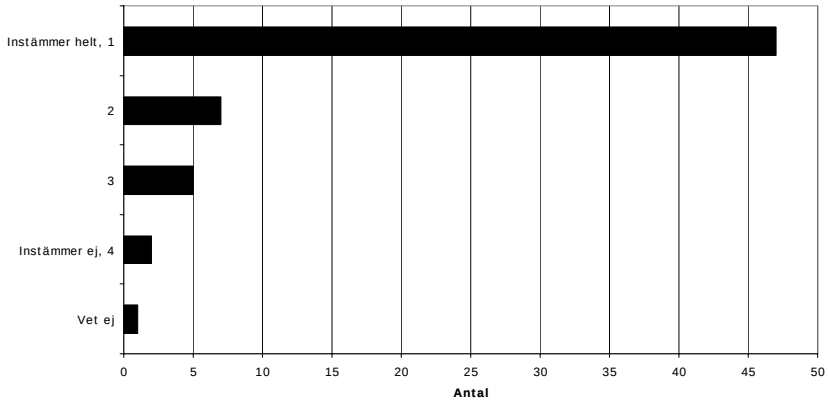
Totalt antal svarande: 62
Diagram 6 *Resultatet på fråga 14*

15. Andra kommuners trafikstrategier har varit inspirationskällor när trafikstrategin har tagits fram



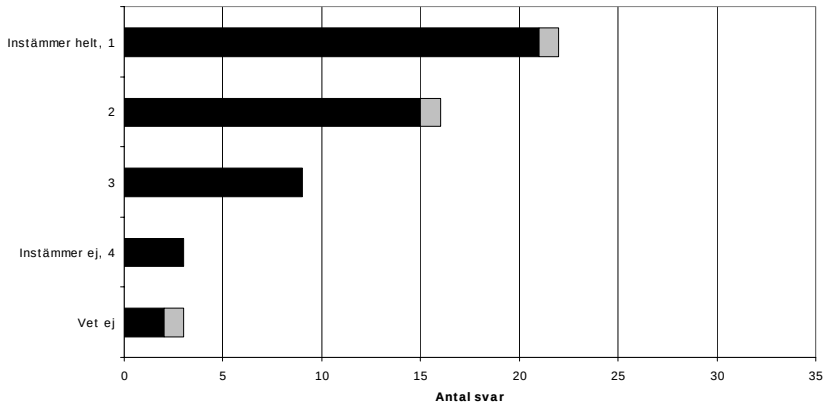
Totalt antal svarande: 61
Diagram 7 *Resultatet på fråga 15*

16a. Framtagningen av trafikstrategin har skett genom en process med inblandning från flera förvaltningar respektive nämnder inom kommunen



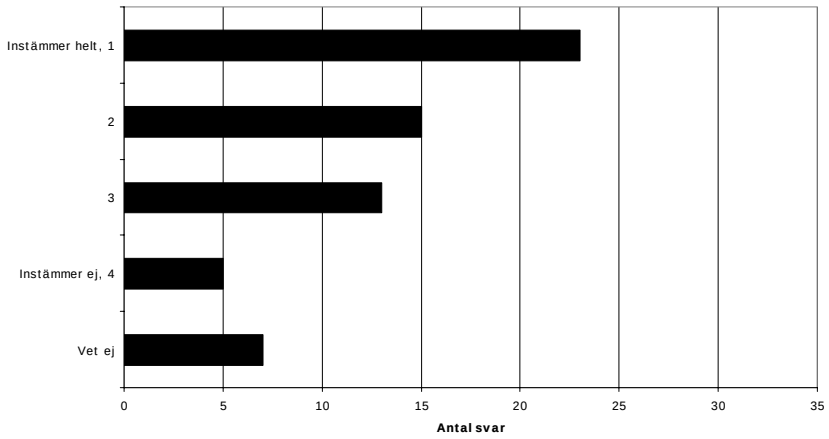
Totalt antal svarande: 62
Diagram 8 *Resultatet på fråga 16a*

16b. Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats inom kommunorganisationen



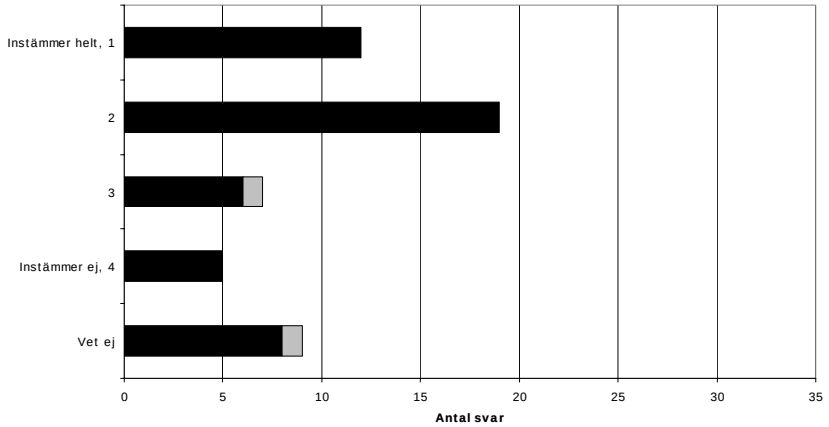
Totalt antal svarande: 52
Diagram 9 *Resultatet på fråga 16b*

17a. Allmänheten och externa berörda, t.ex. näringsliv, har varit delaktiga i att ta fram trafikstrategin



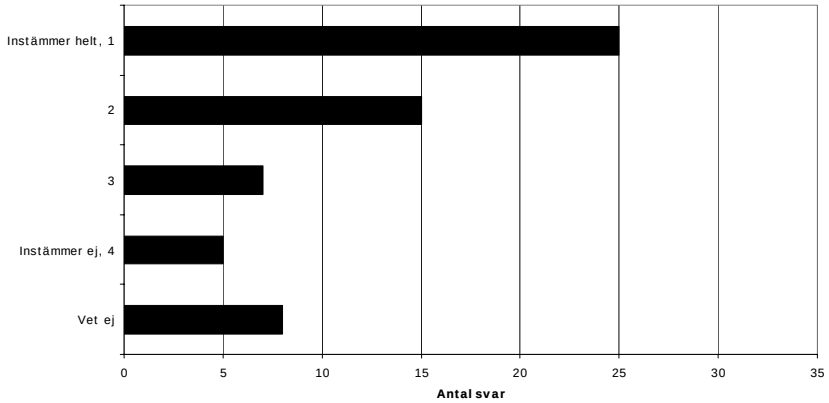
Totalt antal svarande: 63
Diagram 10 *Resultatet på fråga 17a*

17b. Om trafikstrategin är antagen, har den efter antagandet kommunicerats hos allmänheten och hos externa berörda t.ex. näringslivet



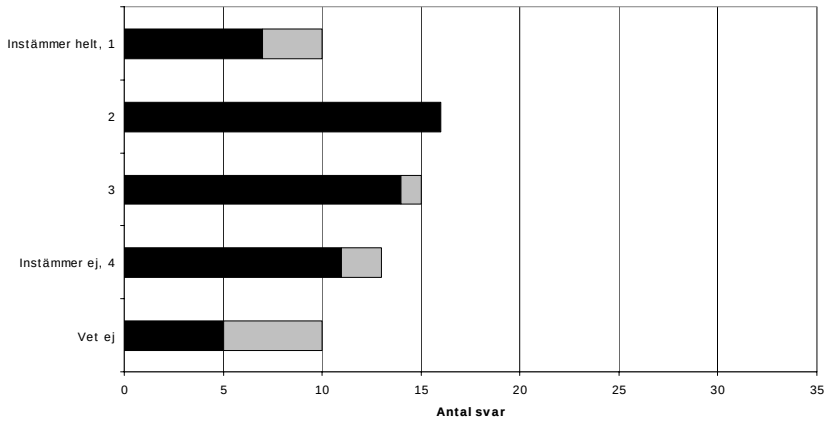
Totalt antal svarande: 52
Diagram 11 *Resultatet på fråga 17b*

18. Det har funnits en ”eldsjäl” inom Din kommun som har varit drivande då trafikstrategin har tagits fram



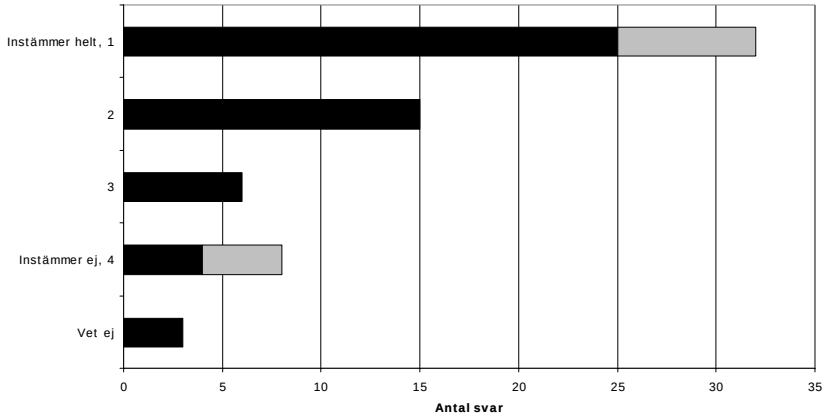
Totalt antal svarande: 60
Diagram 12 *Resultatet på fråga 18*

20. Trafikstrategin medförde ett trendbrott i kommunens arbete med trafikplanering



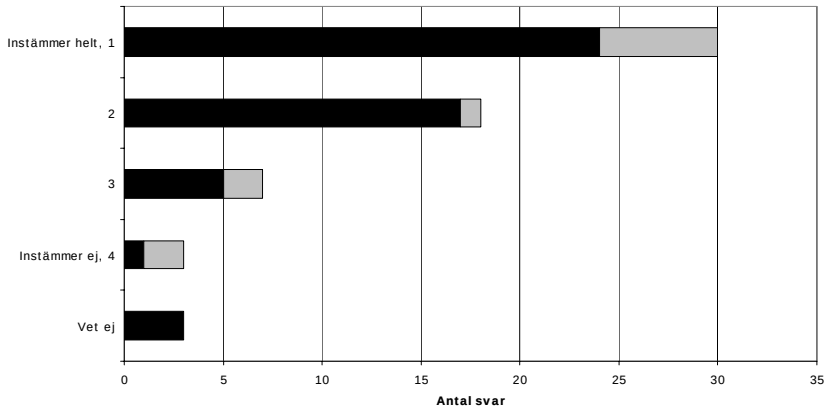
Totalt antal svarande: 63
Diagram 13 *Resultatet på fråga 20*

21. Det finns andra planeringsdokument som berör trafik i Din kommun som används parallellt med trafikstrategin



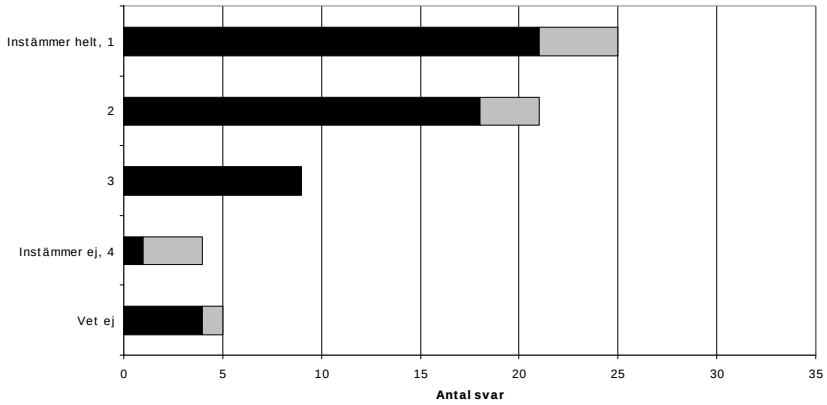
Totalt antal svarande: 60
Diagram 14 *Resultatet på fråga 21*

22. Trafikstrategin och översiktsplanen är kopplade till varandra



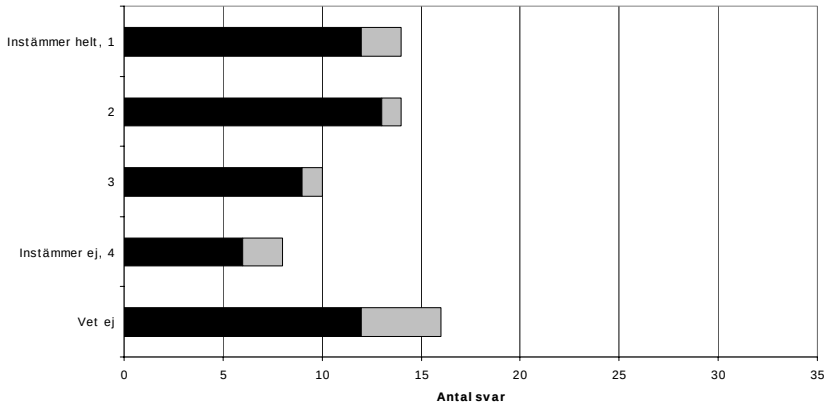
Totalt antal svarande: 63
Diagram 15 *Resultatet på fråga 22*

23. Trafikstrategin används i arbetet med fördjupade översiktsplaner och detaljplaner i Din kommun



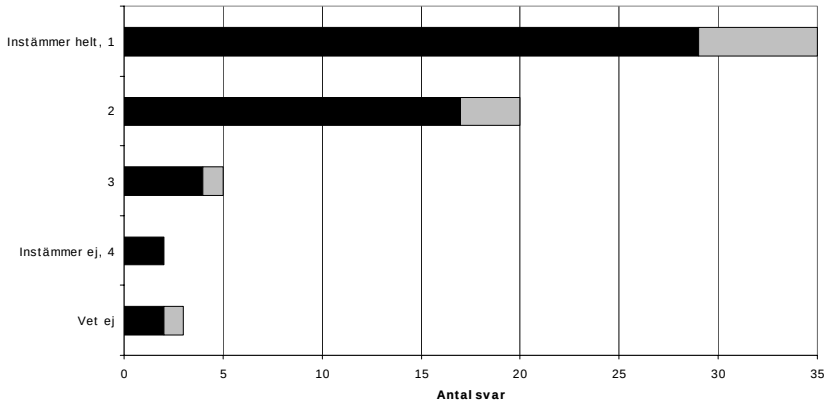
Totalt antal svarande: 63
Diagram 16 *Resultatet på fråga 23*

24. Utifrån indikatorer och genomförda åtgärder kan man se att trafikstrategin har haft genomslagskraft



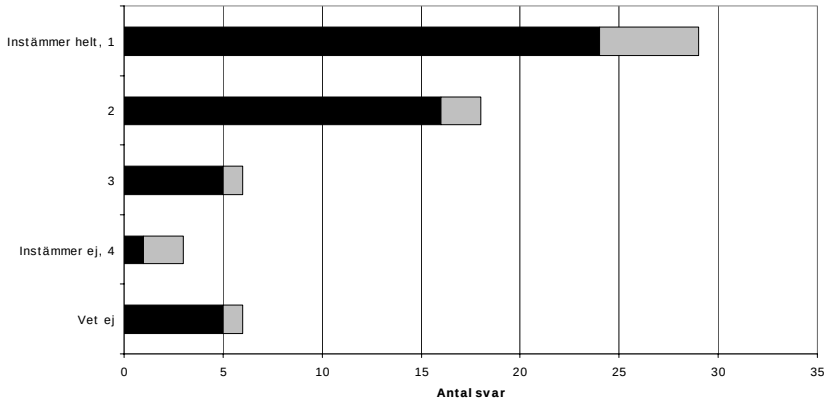
Totalt antal svarande: 61
Diagram 17 *Resultatet på fråga 24*

25. I trafikstrategin har hänsyn tagits till alla tre hållbarhetsaspekterna; ekonomisk, ekologisk och social



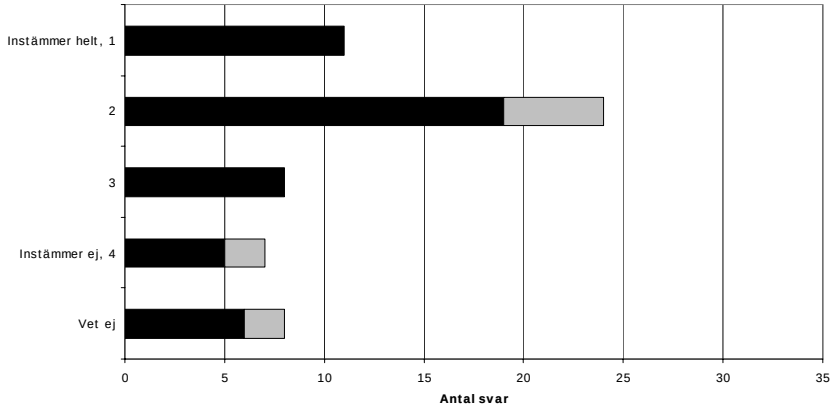
Totalt antal svarande: 64
Diagram 18 *Resultatet på fråga 25*

26. Det finns en tydlig ansvarsfördelning för arbetet med trafikstrategin



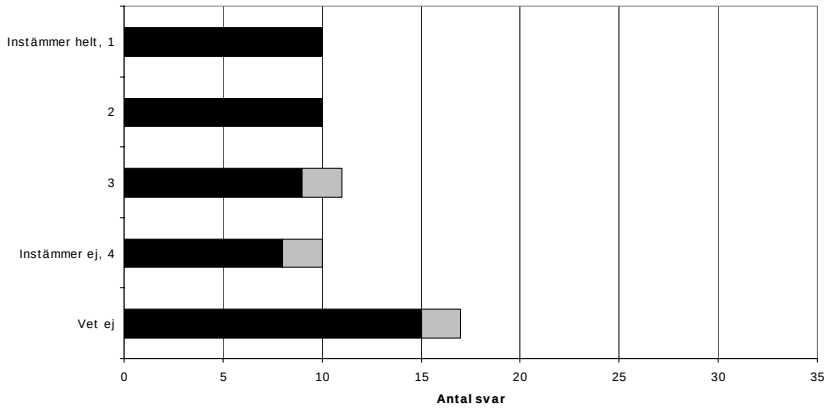
Totalt antal svarande: 61
Diagram 19 *Resultatet på fråga 26*

27a. Arbetet med trafikstrategin följer en metod eller arbetssätt som fungerar tillfredställande



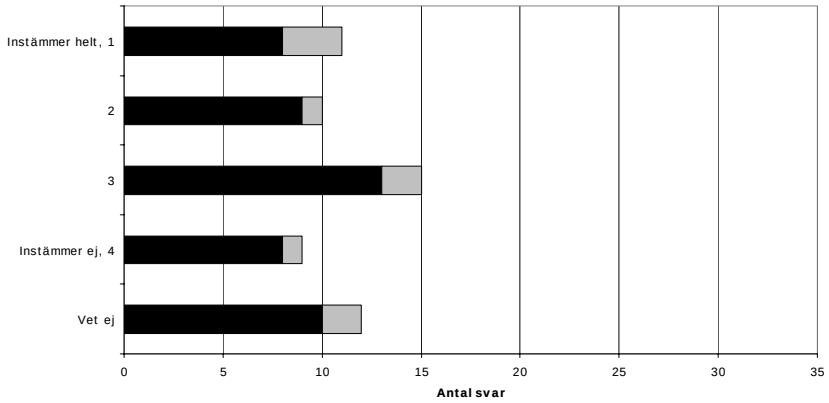
Totalt antal svarande: 58
Diagram 20 *Resultatet på fråga 27a*

27b. Metoden eller arbetssättet följs aktivt upp



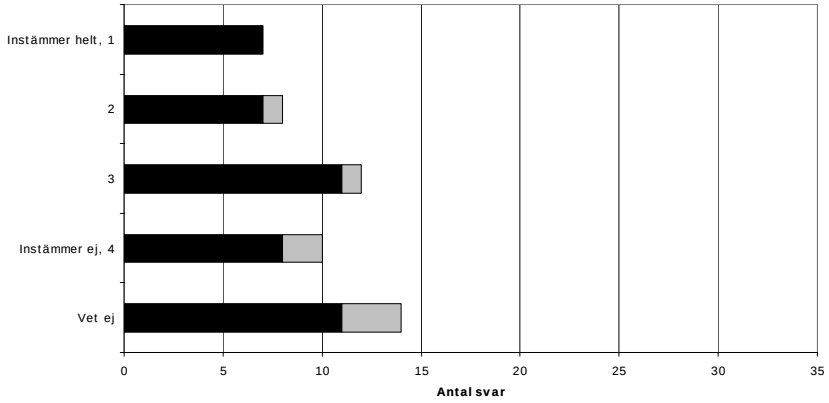
Totalt antal svarande: 58
Diagram 21 *Resultatet på fråga 27b*

28a. Det finns en utarbetad metod för hur effekter av trafikstrategin ska följas upp



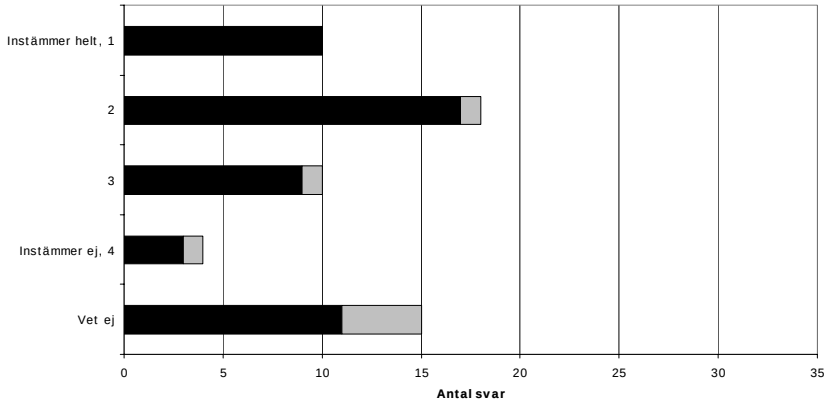
Totalt antal svarande: 57
Diagram 22 *Resultatet på fråga 28a*

28b. Metoden för uppföljning av effekter används



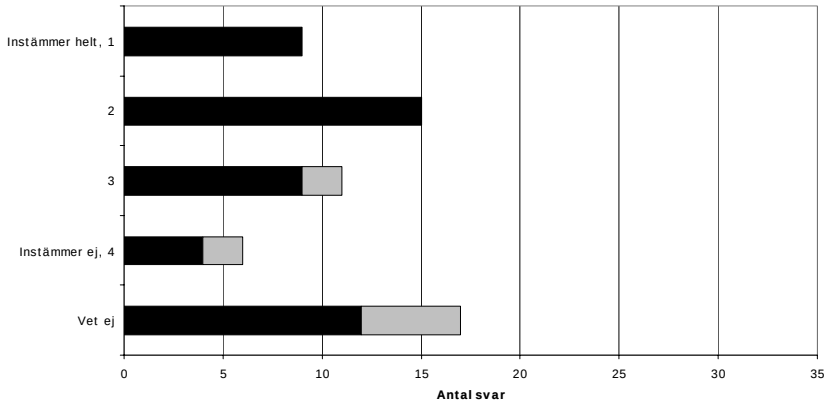
Totalt antal svarande: 51
Diagram 23 *Resultatet på fråga 28b*

29. Arbetet med trafikplanering fungerar bättre sen trafikstrategin antogs



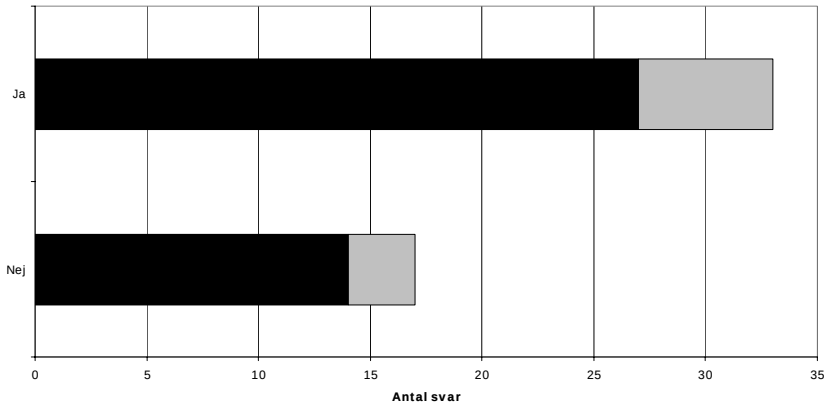
Totalt antal svarande: 57
Diagram 24 *Resultatet på fråga 29*

30. Trafikstrategin i Er kommun är på väg att uppnå sitt syfte



Totalt antal svarande: 57
Diagram 25 *Resultatet på fråga 30*

31. Efterfrågar Ni en arbetsgång eller metod för hur trafikstrategins effekter kan följas upp



Totalt antal svarande: 49
Diagram 26 *Resultatet på fråga 31*

BILAGA 6 – Utförliga enkätsvar

Följande bilaga innehåller svaren på följdfrågorna till fråga 11, 12, 16a. 19 och 21. Svaren som redovisas nedan är de svar som kom in från respektive kommun, och det framgår inte om de gör sig gällande för att vara heltäckande.

1. Fråga 11, 2. Fråga 12, 3. Fråga 16a, 4. Fråga 19, 5. Fråga 21

1. Fråga 11

Alingsås

- Tidigare översiktsplaner med trafikanalyser, trafikmätningar m.m.
- Fördjupad översiktsplan

Bromölla

- Översiktsplaner

Eskilstuna

- Trafikplan 1980
- Översiktsplan som beskriver trafiken

Eslöv

- Dokument för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder
- Cykelplan
- Översiktsplan
- Hästpolicy

Gävle

- Gamla planer för trafik
- Cykelplan
- Gävles lokala miljömål med mål för trafiken
- Kollaktivtrafikutredning
- Översiktsplanen innehåller inriktningsmål för trafiken

Helsingborg

- Kortsiktig gatuklassificering
- Översiktsplan
- Bussvisionen
- Cykelplan

Karlstad

- Miljöanpassad trafikplan för centrum
- Gång och cykelplan
- Cykelledsplan
- Trafiknätsanalys
- Transportplan
- Resvaneundersökningar för kollektivtrafiken

Linköping

- Trafiknätsanalys 2005
- Trafikutredningar för olika delar av vägsystemet
- Cykelplan
- Trafiksäkerhetsprogram

Lund

- Översiktsplan

- Lunda MaTs
- Kommunalt trafiksäkerhetsprogram
- Agenda 21
- Trafiksäkerhets-policy

Norrköping
- Cykelplan 1998
- Trafiknätsanalys

Växjö
- Trafikplan
- Cykelplan

Örebro
- Trafiknätsanalys 2004
- Kommunikationsplan 90-talet
- Översiktsplan 2002
- Handelspolicy
- Örebro miljömål

2. Fråga 12

Alingsås
- Tekniska kontoret
- Plan & byggkontoret
- Miljöskyddskontoret
- Kommunledningskontoret
- Parkenheten

Eskilstuna
- Stadsbyggnadsnämnden
- Miljönämnd
- Kommunstyrelsen
- Teknik- och fastighetsförvaltningen (tidigare tekniska verken)

Gävle
- Kommunledningskontoret,
- Bygg- och Miljö,
- Barn och Ungdom (åtminstone i viss omfattning)
- Tekniska kontoret

Helsingborg
- Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska förvaltningen
- Miljökontoret

Karlstad
- Kommunstyrelse - Kommunledningskontor
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen (tidigare stadsplaneringsförvaltningen)
- Teknik och fastighetsnämnd - Teknik- och fastighetsförvaltningen (tidigare tekniska verken)
- Miljöförvaltningen
- Kollektivtrafiken

Linköping
- Endast i liten omfattning
- Teknik och samhällsbyggnadsnämnden

Lund
- Byggnadsnämnden – Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Miljönämnden
- Servicenämnden
- Kommunkontoret genom miljöstrategiska enheten

Malmö
- Tekniska nämnden
- Miljönämnden
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontoret

Norrköping
- Stadsplaneringsnämnden - Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska nämnden - Tekniska kontoret
- Kollektivtrafiknämnden

Växjö
- Kommunledningsförvaltningen
- Tekniska nämnden
- Stadsbyggnadsnämnden

Örebro
- Byggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontor
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Programnämnd samhällsbyggnad

3. Fråga 16a

Eslöv
- Politiken
- Kommunledningskontor

Gävle
- Kommunledningskontoret
- Bygg- och miljö
- Tekniska nämnden - Tekniska kontoret
- Barn- och ungdom

Helsingborg
- Miljönämnden - Miljöförvaltningen
- Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska förvaltningen

Karlskrona
- Kommunledningsförvaltningen
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden - Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Karlstad
- En projektgrupp och en styrgrupp av ledande förvaltningschefer
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen
- Teknik- och fastighetsnämnden - Teknik- och fastighetsförvaltningen

- Miljönämnden - Miljöförvaltningen
- Referensgrupper

Linköping
- Kommunstyrelsen
- Teknik- och samhällsbyggnadsnämnd
- Kollektivtrafiknämnd
- Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
- Planeringsutskottet
- Detaljplaneavdelning
- Infrastrukturavdelning

Lund
- Tekniska nämnden
- Byggnadsnämnden
- Miljönämnden
- Servicenämnden
- Kommunkontoret genom miljöstrategiska enheten

Malmö
- Stadsbyggnadskontor
- Gatukontor
- Miljöförvaltningen
- Fastighetskontor
- Stadskontor

Norrköping
- Stadsplaneringsnämnden - Stadsbyggnadskontoret
- Tekniska nämnden - Tekniska kontoret
- Kollektivtrafiknämnden plus referensgrupp med miljöskyddskontoret

Växjö
- Kommunledningsförvaltningen
- Tekniska förvaltningen
- Stadsbyggnadskontoret

Örebro
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Byggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontoret
- Miljönämnden - Miljökontoret
- Programnämnd samhällsbyggnad - Programkansli samhällsbyggnad
- Stadskansliet
- Näringslivskontoret

4. Fråga 19

Alingsås
- Tekniska
- Plan och Bygg
- Kommunledningskontoret
- Miljöskydd

Bromölla
- Samhällsbyggnadsförvaltningen

- Barn- och utbildningsförvaltningen
- Socialförvaltningen
- Fritidsförvaltningen

Eskilstuna

- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen
- Kommunstyrelsen

Eslöv

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
- Skolskjuts och färdtjänst etc.
- Kommunstyrelsen

Finspång

- Kommunstyrelse
- Bygg- och miljönämnden

Gävle

- Tekniska nämnden - Tekniska kontoret
- Bygg- och miljönämnden - Bygg och miljökontoret
- Kommunledningskontoret
- Externa - länsstyrelsen och vägverket
- Översiktlig planering – bostadsbebyggelse, Skolskjutsar (skola), Kollektivtrafikplanering (tekniska), Planering av näringslivsverksamhet – nyetableringar
- Barn och ungdom
- Alla förvaltningar och nämnder kan använda strategin

Helsingborg

- Miljöförvaltningen
- Stadsbyggnadsförvaltningen
- Kommunstyrelsens förvaltning

Karlskrona

- Tekniska förvaltningen

Karlstad

- Miljönämnd - Miljöförvaltningen
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadsförvaltningen
- Teknik- och fastighetsnämnden - Teknik- och fastighetsförvaltningen
- Kommunstyrelsen - Kommunledningskontoret

Linköping

- Ej antagen men ska användas av:
- Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
- Teknik- och samhällsbyggnadsnämnden

Lund

- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Stadsbyggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontoret
- Samhällsbyggnadskontoret
- Miljöförvaltningen
- Miljöstrategiska enheten/kommunkontor

Norrköping

- Tekniska kontoret - Tekniska nämnden
- Stadsplaneringskontoret - Stadsplaneringsnämnden
- Kollektivtrafiknämnden

Uppsala
- Gatu- och trafiknämnden - Gatu- och trafikkontor
- Byggnadsnämnden - Byggnadskontor
- Kommunstyrelsen - kommunledningskontoret
- Uppsala länstrafik

Växjö
- Kommunledningskontoret
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Byggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontor
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Kommunförvaltningens planeringsenhet

Örebro
- Tekniska nämnden - Tekniska förvaltningen
- Byggnadsnämnden - Stadsbyggnadskontoret
- Programnämnd - Samhällsbyggnadskontoret
- Miljökontoret
- Stadskansliet
- Kommunledningskontoret - Kommunstyrelse

Östersund
- Miljö- och samhällsnämnden
- Gata och park

5. Fråga 21

Alingsås
- Mätningar och analyser som även används som underlag
- Göteborgsregionens trafikstrategi

Bromölla
- Översiktplaner
- Detaljplaner

Eskilstuna
- Översiktplan
- Policy för resande och transporter (för kommunens organisation)

Eslöv
- Framtida trafikplan, som behandlar alla trafikslag
- Översiktsplan
- Trafikanalyser
- Detaljplaner
- Cykelplan
- Hästpolicy

Gävle
- Visionsarbetet
- Miljömålen
- Översiktplan
- Stadsplanering
- Cykelplan
- Kollektivtrafikplanering i regionplanen

- Lokala, regionala, nationella och EU-planer angående samhällsplanering, tillväxt, miljö, energi etc.
- Transportplan

Helsingborg
- Trafikplanen
- Bussvision
- Cykelplan
- Trafiksäkerhetsprogram
- P-policy
- Mobility management
- Översiktsplanen
- Miljömål

Karlskrona
- Översiktsplan

Karlstad
- Framtagande av trafikplan pågår
- Trafiksäkerhetsprogram
- Trafiknätsanalys
- Översiktsplanen
- Luftmätningsprogram
- Bostadsplaneringsprogram
- Gång- och cykelplan
- Trafiksäkerhetsprogram
- Transportplan
- Resvaneundersökningar för kollektivtrafiken

Linköping
- Trafiknätsanalysen
- Översiktplan för staden

Lund
- Gång- och cykelpolicy
- ÖP-98
- Parkeringsnorm
- Handbok i bilsnål samhällsplanering
- Strategi för transporter (Transportpolicyn),
- LundaEko
- Kommunala trafiksäkerhetsprogrammet
- Översiktplanen
- Agenda 21

Malmö
- Trafikmiljöprogram
- Trafiksäkerhetsprogram m.m.

Norrköping
- Översiktplanen för kommunen
- Översiktsplanen för staden
- Cykelplan
- Trafiknätsanalys

Uppsala
- Stadstrafik & färdtjänst

Växjö
- Kartläggning buller/luft
- Cykelvägplan

Örebro
- Näringslivspolitiskt program
- Handelspolicy
- Översiktsplan

Östersund
- TRAST, VGU, Lugna gatan