

Trafik för en attraktiv stad

HANDBOK • UTGÅVA 3



Projektledare: Patrik Wirsenius, Strängnäs kommun (representant för Sveriges Kommuner och Landsting), Erik Levander, Sveriges Kommuner och Landsting, Elin Sandberg och Mathias Wärnhjelm, Trafikverket.

Arbetsgrupp: Elin Sandberg, Sofia Nyberg och Mathias Wärnhjelm, Trafikverket.

Projektgrupp: Patrik Wirsenius, Strängnäs kommun (representant för Sveriges kommuner och Landsting), Elin Sandberg och Mathias Wärnhjelm, Trafikverket, Anna Persson, Jon Resmark och Magnus Jacobsson, Boverket.

Referensgrupp: Rebecka Marklund och Adam Mickiewicz, Energimyndigheten, Birgitta Malmberg och Anna Wahlström, Naturvårdsverket, Åsa Bjelkeby, Tillväxtverket, Henry Stegmayr, Folkhälsomyndigheten, Hossein Ashouri, Emily Evenäs och Kerstin Torseke Hulthén, Malmö stad, Johanna Wittenmark och Anna Karlsson, Lunds kommun, Kristina Hörnqvist och Jennifer Gillehed, Västerviks kommun, Ann Storvall och Johan Eriksson, Luleå kommun, Elin Pietroni och Isak Brändström, Umeå kommun, Johnny Hedman, Trafikverket.

Sakkunskap: Bjerkemo konsult, Ramböll, Peter Schantz, GIH, SWECO, WSP Group, Gillark Design AB, Trivector, VTI, Boverket, Energimyndigheten, Folkhälsomyndigheten, Tillväxtverket samt ett stort antal experter på Trafikverket.

Utöver dessa har många sakkunniga lämnat synpunkter till den tredje utgåvan av TRAST i samband med kurser, seminarier och direkta kontakter med projektledningen.

Beställning: Trycksaker beställs via Sveriges Kommuner och Landstings webbplats www.skl.se.

Text och bild: Använd gärna text och bild men ange källan. Vid användning av illustrationer ska illustratörens namn anges. Illustrationerna får inte ändras utan illustratörens godkännande.

Illustrationer (där inget annat anges): Caroline Linhult

Grafisk produktion: Kombinera

Tryck: LTAB, juni 2015

ISBN: 978-91-7585-274-4

Trafik för en attraktiv stad

HANDBOK

UTGÅVA 3

Innehåll

Förord.....	5	Process för kommunal trafik- och stadsplanering.....	45
Syftet med TRAST	6	En tydlig process.....	45
Den attraktiva staden.....	8	Vision	46
Egenskaper hos den attraktiva staden	8	Mål	47
Stad med hållbar utveckling	10	Nulägesbeskrivning.....	48
Resor och transporter för stadens utveckling.....	12	Alternativ och analys.....	49
Kommunal trafik- och stadsplanering.....	16	Val av alternativ	50
Att planera för den attraktiva staden	16	Åtgärdsplanering.....	51
Planeringen i olika skeden.....	17	Uppföljning	52
Inriktningsplanering.....	18	Förankring.....	53
Åtgärdsplanering.....	19	Ordlista.....	58
Genomförandeplanering.....	21	Läsa vidare	62
Statliga och regionala planeringsprocesser	23	Bilaga: Mål	63
Framgångsfaktorer för planeringen	26	Miljö kvalitetsnormer.....	67
Stadsbyggnadskvaliteter	28	Regionala mål	67
Stadens karaktär.....	28		
Resor och transporter.....	31		
Tillgänglighet.....	32		
Trygghet.....	33		
Trafiksäkerhet.....	36		
Miljö- och hälsopåverkan.....	38		
Balanserat trafiksystem.....	42		

Förord

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket har i samarbete med Boverket tagit fram *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST).

Projektleddningen för den tredje utgåvan av TRAST har bestått av Patrik Wirsenius och Erik Levander från Sveriges Kommuner och Landsting samt Mathias Wärnhjelm och Elin Sandberg från Trafikverket. Boverket har representerats av Anna Pers-

son, Jon Resmark och Magnus Jacobsson. Sofia Nyberg från Trafikverket har deltagit i arbetsgruppen.

Nästan 60 experter har varit behjälpliga med kvalitetsgranskning och uppdatering av texterna till TRAST, utgåva 3.

En referensgrupp har kommit med synpunkter under arbetets gång. Referensgruppen har haft representanter från Malmö stad, Lunds kommun, Västerviks

kommun, Umeå kommun, Luleå kommun, Energimyndigheten, Tillväxtverket, Trafikverket, Folkhälsomyndigheten och Naturvårdsverket.

TRAST, utgåva 3, har många nya illustrationer som har kommit från olika källor och som på ett avgörande sätt bidrar till förståelsen för innehållet i texten.

Syftet med TRAST

Syftet med *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST) är att foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen. TRAST ska vägleda samhällsplanerare, beslutsfattare och andra i arbetet med att planera, och därmed ge rätt förutsättningar för resor och transporter. Genom planeringsverktyget TRAST erbjuds ett stöd i utformningen av trafiksystemet så att det bidrar till stadens utveckling och en god och hållbar livsmiljö. Värdegrunden i TRAST är att få in stadsbyggnadskvaliteter i den kommunala trafik- och stadsplaneringen för att skapa den attraktiva staden för alla.

Det finns ett intresse i samhället av att främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Staden utvecklas av människor som har intresse av och motiv för att verka och leva i staden. En attraktiv stad kräver framsynta stadsbyggnadsåtgärder och en samhällsplanering som utgår från ett helhetsperspektiv. Helheten skapas då många parter och intressen ges möjlighet att samverka i planeringsprocessens olika skeden.

➤ Genomgående i TRAST används ordet stad i en betydelse som också inkluderar tätort och annan samlad bebyggelse.

Trafiksystemet bör vara väl anpassat efter stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Balans eftersträvas mellan de olika trafikslagen och mellan tillgänglighet och andra kvaliteter. Tätortens utveckling ska gynnas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna, samtidigt som sambandet mellan markanvändning, trafik och människors val av transportsätt lyfts fram. Avvägningar behöver göras mellan olika kvaliteter, som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljö- och hälsopåverkan. Kvaliteterna kan stärka eller motverka varandra, och de kan också konkurrera om tillgängliga resurser. Varje kommun måste göra egna prioriteringar och anpassa insatserna efter sina behov och resurser.

TRAST är också ett hjälpmedel för planerare på nationella och regionala myndigheter, såsom Trafikverket, länsstyrelser, landsting och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Till exempel ska statliga vägar och järnvägar fogas in i det kommunala sammanhanget, hänsyn behöver tas till helheten. De regionala trafikförsörjningsprogrammen för kollektivtrafik måste samordnas med kommunal planering. I många tätorter är Trafikverket ansvarigt för genomfarten, och påverkar därigenom ortens kvaliteter.

Trafik för en attraktiv stad består av flera delar. Denna del (*TRAST Handbok*) är avsedd att vara en hjälp i kommunens pro-

cessinriktade arbete med trafikfrågorna. Handboken visar hur man kan påverka färdmedelsfördelningen. Arbetet tar sig olika uttryck beroende på kommunens förutsättningar. Resultatet av arbetet kan vara en trafikstrategi, ett underlag till översiktsplanen, en trafikplan, en områdesplan för förnyelse eller andra dokument som berör resor och transporter i kommunen. Den huvudsakliga målgruppen är, förutom berörda kommunala tjänstemän, förvaltningschefer i berörda förvaltningar och förtroendevalda. Det är också andra myndigheter och organisationer som samverkar med kommunerna kring trafikfrågor.

Underlagsdelen (*TRAST Underlag till handbok*) innehåller faktaunderlag för arbetet med trafikstrategi, trafikplan eller åtgärdsprogram. Underlagsdelen visar hur man tar hand om färdströmmen i ett sammanhang. Den huvudsakliga målgruppen för denna del är utredare och tjänstemän som behöver utarbeta beslutsunderlag avseende trafikfrågor. De båda delarna tillsammans innehåller en bred kunskapsbas, som kan användas på många olika sätt i stadens planering.

Utöver dessa huvuddokument finns fördjupningar som ger ytterligare råd och handledning inom en rad områden i trafikplaneringen. En separat introduktion ger en överblick över hela "TRAST-familjen". *TRAST-guiden* och *TRAST-guiden – en check-*

Staden har en roll som administrativt, kommersiellt och kulturellt centrum.

Foto: Malmö stad, Oscar Falck.

lista är två av fördjupningarna som särskilt fokuserar på hur en väl fungerande process kan genomföras i arbetet med en trafikstrategi. Dessa dokument har visat sig vara särskilt användbara i mindre kommuner.

Processen som beskrivs i handboken kan tillämpas vid planering i såväl befintlig stadsmiljö som vid nyexploatering. TRAST är också ett hjälpmedel för mindre kommuner som inte kallar sina tätorter för städer. I dessa tätorter är det ofta naturligt att sammanföra trafikstrategi, trafikplaner och åtgärdsprogram till ett integrerat planeringsdokument, eventuellt som en del av eller underlag till översiktsplanen. Det arbetssätt som föreslås förutsätter alltid att olika yrkesgrupper samverkar i planeringen. TRAST och utformning av vägar och banor är kopplade till varandra. TRAST hanterar planeringsfrågor på en övergripande nivå medan dimensioneringen av vägar, gator och banor görs inom ramen för utformningen.

TRAST på EU-nivå kallas *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP). EU anser att SUMP behövs för att städer ska kunna erbjuda sina invånare mobilitetsalternativ, som både är hållbara och tillgodoser invånarnas behov. Likheterna mellan TRAST och SUMP är stora och trafikstrategier enligt TRAST motsvarar innehållet i SUMP.



Den attraktiva staden

En attraktiv stad är en tätort, stor eller liten, som människor gärna vill vistas i och som är socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar. Den attraktiva staden ger människor en trygg plattform att bo, verka och leva i. Den har ett väl fungerande samspel med den omgivande regionen. Staden är viktig som motor för den ekonomiska utvecklingen, men denna måste ske inom ramen för vad som är ekologiskt hållbart (se vidare Trafikverkets publikation 2010:108 *Så får vi Den Goda Staden*, slutrapport)

Ett väl balanserat trafiksystem är en förutsättning för en attraktiv stad och kan bidra till detta. I detta kapitel beskrivs egenskaper som återkommer vid analyser av enskilda städer och i generella beskrivningar av attraktiva städer.

EGENSKAPER HOS DEN ATTRAKTIVA STADEN

Utveckling utifrån de egna förutsättningarna

Varje stad måste utvecklas utifrån sina förutsättningar och sin identitet och historia. De människor som lever och verkar i staden är dess största resurs. Stadens fysiska förutsättningar spelar också en stor roll. Varje förändring av staden måste ske på ett sådant sätt att attraktiva lokala förutsättningarna tas till vara och används.

Staden bör ta vara på sitt kulturarv och ha vackra och välgjorda hus i mänsklig skala med omsorgsfullt utförda detaljer. Närhet till grönska och vatten är en tillgång. Staden bör vara rymlig (men inte utspridd), begriplig och överskådlig i sin struktur. Mänsklig skala utesluter inte att solitära byggnader uppförs som identitetsskapande kännetecken.

Hög täthet och effektiv lokalisering

Den attraktiva staden gynnas av en tät bebyggelse, som skapar möjligheter till samverkan mellan människor och mellan företag. Kluster bildas och fokuspunkter utvecklas för olika fackområden, men också tvärs sektorer och kompetenser. Genom att aktivt planera för detta kan man bidra till att öka stadens attraktivitet.

Bebyggelsens lokalisering påverkar många stadsbyggnadskvaliteter. Närhet till arbete, service, inköp och fritidsintressen påverkas kraftigt av hur dessa är lokaliserade i staden. Förtätning och effektivt utnyttjande av infrastrukturen ger samhällsekonomiska vinster.

Resor och transporter måste planeras så att den negativa miljöpåverkan blir liten. En sådan planering kan handla om att lokalisera bostäder, service och arbetsplatser så att efterfrågan på transporter begränsas.

Handel är en stor och växande sektor, och dess lokalisering är en viktig stadsbyggnadsfråga. En väl avvägd lokalisering



Huvudstrategin i Helsingborgs översiktsplan är samlad bebyggelse utmed stråk med regional tågtrafik. Detta ger möjlighet att utveckla lokala centrum i stationsnära lägen och därmed stimulera regional tillgänglighet med hållbart resande. Källa: Helsingborgs kommun.

ger samhällsekonomiska fördelar, medan en handelsetablering som enbart styrs av kortsiktiga affärsintressen kan innebära betydande risker. Inte minst kan det leda till ökad trafik och krav på kostsamma utbyggnader av lokal infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning.



Exempel på torghandel i Karlshamn. Foto: Sari Wallberg.

Del i en attraktiv region

Den attraktiva staden lever i ett naturligt samspel med regionen. Arbeten, bostäder, handel och fritidsaktiviteter finns i ett stort område som människor kan röra sig i. Regionen förstoras efter hand som transportsystemet görs mer attraktivt och tillgängligt. Regionförstoringen skapar i sin tur nya samband som ställer krav på transportsystemet. Förutsägbarhet, stabilitet och effektivitet i transportsystemet är några av förutsättningarna för regional utveckling.

Stora som små orter berörs av regionförstoringen. Allmänt gäller att konkurrensen mellan orterna ökar samtidigt som möjligheterna blir fler. För en liten ort kan förstoringen ge nya förutsättningar för utveckling, eftersom transportsystemet skapar närhet till andra marknader för boende, verksamhet och utbildning. Samtidigt kan kravet på snabba kommunika-

tioner betyda att till exempel en hållplats dras in, vilket får negativa konsekvenser för den lilla orten.

Stor mångfald och hög tolerans

En attraktiv stad låter "tusen blommor blomma". Möjligheter, kreativitet och nytänkande har sin grogrund i ett tolerant samhällsklimat, där skillnader och avvikelser uppskattas. Boende och besökare behöver känna sig välkomna och accepterade. Stadens olika delar bör anpassas efter sina förutsättningar och behov. Boendemiljöerna måste vårdas och segregering motverkas. Boendemiljöer bör integreras med andra icke störande verksamheter, och stadskärnan bör utvecklas som arena för en omfattande publik verksamhet.

I staden ska gator, torg och parker vara allmänna platser där tillgänglighet är den ledande principen. Alla ska kunna ta sig dit de vill på egen hand. Utestängning på

grund av kön, ålder, funktionsnedsättning, betalningsförmåga eller bakgrund kan inte accepteras.

God tillgänglighet och stabil infrastruktur

En god tillgänglighet gör det möjligt för människor och varor att nå sina målpunkter utan svårigheter. En stabil infrastruktur ger trygghet, säkerhet och förutsägbarhet.

Det fordras en noggrann avvägning för att foga in ett transportsystem i tät bebyggelse. Avvägningen ska göras så att de viktigaste anspråken tillgodoses, samtidigt som lägre prioriterade krav hålls tillbaka.

Transportsystemet bör tillvarata alla fördelarna hos alla trafikslagen, så att dessa medverkar till stadsutvecklingen. I de flesta tätorter innebär det att gång- och cykeltrafiken lyfts fram. I de större tätorterna prioriteras kollektivtrafiken.



I den attraktiva staden finns det aktiviteter för alla åldrar. Staden har en öppenhet och tolerans, som främjar möten och delaktighet. Foto: Lunds kommun.

Trafikslagen ska komplettera och samverka med varandra. Om bilresor ska kunna ersättas med mer miljöanpassade transportsätt måste samverkan mellan trafikslagen även avspeglas i den fysiska utformningen.

Gaturum för rörelse och vistelse

Gator, torg, parker och andra allmänna platser är vårt gemensamma vardagsrum. Gator tillsammans med fasader bildar gaturum, och gatan i den centrala delen av staden är en del av våra nutida torg. Gaturummen knyts samman i stråk, som tillsammans bildar attraktiva områden där gående lockas att röra sig. Rummen kan utvecklas och fyllas av mera mänsklig aktivitet om biltrafiken anpassas till

människors krav på rörelse och vistelse.

I bostadsområden och på mindre orter finns inte underlag för att skapa en hög puls med liv och rörelse. Målet är då i stället att skapa trygga och säkra boendemiljöer som inbjuder till möten mellan de boende och en god utemiljö för barn.

Gaturummen ska vara tillgängliga för alla. Ålder, kön eller fysisk förmåga får inte vara avgörande för om man kan använda dem. Alla i staden ska ha möjlighet att vara delaktiga i stadens liv.

Trygghetsfrågorna i staden är viktiga. I gaturummet blir de konkreta. För att människor ska vilja och våga vistas där vid alla tider på dygnet krävs en omsorgsfull och genomtänkt utformning.

STAD MED HÅLLBAR UTVECKLING

Hållbar utveckling definieras ofta som att utvecklingen "tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov" (Brundtlandkommissionen, 1987).

De tre dimensionerna av hållbar utveckling – den ekonomiska, sociala och ekologiska – ska samstämmigt och ömsesidigt stödja varandra. Vid FN:s toppmöte om hållbar utveckling i Johannesburg 2002 erkändes begreppet hållbar utveckling som en överordnad princip för FN:s arbete.

De tre dimensionerna rangordnas inte. De är alla nödvändiga för en hållbar utveckling, men har olika betydelse. När det gäller social hållbarhet är målet en god livskvalitet för alla: att kunna utveckla det man har förutsättningar för, känna gemenskap med nära och kära och vara trygg i sin tillvaro. Ekonomisk hållbarhet är ett medel för att uppfylla basbehoven och tillgodose kraven på god livskvalitet. Ekologisk hållbarhet är en ram. För att långsiktigt säkerställa medel och mål måste vi respektera de gränser som naturen sätter. Överskrider vi ramarna kommer vi på sikt att radera förutsättningarna för såväl den ekonomiska som den sociala hållbarheten.

Social hållbarhet

Den sociala dimensionen av begreppet hållbar innebär en utveckling som går i en riktning där människornas behov och välbefinnande sätts i centrum. Samhället byggs på en demokratisk värdegrund där hälsa, delaktighet, säkerhet och trygghet är ledstjärnor.

En socialt hållbar utveckling leder till ett samhälle där alla människor har samma möjligheter att ta del av det goda samhället, oavsett kön, ålder, socioekonomisk ställning och etnisk eller kulturell tillhörighet.

Mer konkret kan social hållbarhet innebära delaktighet och inflytande i samhället samt ekonomisk och social trygghet. Exempel på situationer där delaktigheten kommer till uttryck är valdeltagande, kulturell verksamhet, boendeflytande, medlemskap i föreningar och fackligt arbete.

Känslan av trygghet respektive otrygghet varierar mellan män och kvinnor samt mellan unga och gamla. Individens upplevelse av trygghet stämmer inte alltid överens med den faktiska faran.

Kommunens planering kan medverka till social hållbarhet genom att den yttre miljön ordnas så att människor tryggt och säkert kan vistas utomhus, även nattetid. Planeringen kan också medverka till att människor från olika grupper kommer så nära varandra att de träffas. Social hållbarhet handlar om hur vi upplever vår situation och vilka möjligheter den ger oss.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomi betyder hushållning. Ekonomisk hållbarhet innebär att medborgare långsiktigt kan försörja sig. Ekonomin är beroende av resursuppbyggnad och hushållning med naturresurserna. Ramen för ekonomisk hållbarhet är därför kriterierna för ekologisk hållbarhet.

Staden har en roll som administrativt, kommersiellt och kulturellt centrum. I dag fungerar städerna som tillväxtmotorer för samhällsutvecklingen (se vidare Vägverkets publikation 2009:132 Ekonomi, attraktivitet och stadsutveckling).

Många stads- och tätortscentrum får nya roller, inte bara som centrum för närmaste omland. De fungerar i växande utsträckning även som centrum för människor och verksamheter i angränsande kommuner, som tillsammans bildar en region. En förutsättning för att utbytet ska ske är väl fungerande resor och transporter mellan städer och tätorter i regionen. Därigenom får medborgarna tillgång till ett större utbud av bostäder, rekreation, arbetsplatser, kultur och service.

Regionförstoringen skapar fler resor och transporter. För att hållbarheten ändå ska uppnås måste dessa resor och transporter tillgodoses på ett sådant sätt att miljöbelastningen inte överskrider gränserna för vad naturen tål.

Ekologisk hållbarhet

En hållbar utveckling förutsätter biologisk mångfald och att ekosystemen fungerar. Människans verksamhet måste anpassas till naturens gränser. En ekologiskt hållbar samhällsutveckling handlar om skyddet av miljön, en hållbar försörjning och en ansvarsfull användning av jordens resurser.

Trafiksystemet är en förutsättning för tillgänglighet, men det ger också negativa effekter som buller, luftföroreningar och trafikolyckor.

Om städer och stadsbygder glesas ut får det ett ökat bilberoende som följd, vilket innebär ett hot mot en hållbar stads- och tätortsutveckling. Utsläpp av klimatpåverkande gaser ger allvarliga störningar på jordens klimat. Detta globala hot är till stor del kopplat till användningen av fossila bränslen, särskilt inom transportsektorn.

Transportsystemet ska tillfredsställa samhällets behov av resor och transporter utan att äventyra förutsättningarna för kommande generationer. I en hållbar stad är det enkelt att ta sig fram till fots eller per cykel. För de längre transportererna finns gemensamma lösningar som reducerar energibehovet. Att gå och cykla är dessutom positivt ur ett folkhälsoperspektiv, vilket nu blir alltmer aktuellt med ökande andel människor med övervikt. Att gå och cykla kan dessutom innebära en tidseffektivisering förutom att det kan vara bekvämt.

Hållbarhetsutmaningar i samhällsplaneringen

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö är livsmiljön för dem som bor och verkar där. Stadsutvecklingen ska medverka till en god regional och global miljö. Människor ska inte utsättas för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt. En långsiktig hushållning med mark, vatten och andra resurser ska främjas. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas så att kommande generationer får ta del av naturens mångfald och möjligheter.

Klimatpåverkan måste tas på allvar och alla nivåer och sektorer i samhället måste bidra och minska utsläppen av växthusgaser. Transportsektorn kan reducera sin klimatpåverkan genom att använda alternativa bränslen och alternativa lösningar av resor och transporter. En aktiv samhällsplanering kan också reducera behovet av klimatpåverkande resor och transporter. För att också ta hänsyn till den klimatpåverkan som ändå kommer att ske behövs åtgärder för klimatanpassning av samhälle och infrastruktur.

Planeringen måste också hantera den sociala dimensionen. Detta kan ske genom att många blir delaktiga i stadsbyggnadsprocessen och arbetet med att skapa

förutsättningar för en trygg, trivsam och säker livsmiljö. Segregation och utanförskap måste motverkas. Rätt inflytande i planering och beslut måste säkerställas. Det inkluderar också att jämställdhet, rättvisa och olika gruppers representativitet behöver diskuteras och förverkligas i verksamheten på många olika nivåer. Det kan till exempel handla om att arbeta för att olika gruppers åsikter kommer in under samråd och dialoger. Det är värdefullt om kommunen kan förmå andra befolkningsgrupper än de som oftast kommer till de traditionella samråden att delta. För att få med andra kan man komplettera de samråden med att söka upp grupper eller ha webbsamråd.

Kommunens politiker har helhetsansvar för planeringens inriktning. De ska göra nödvändiga avvägningar mellan olika intressen, i syfte att på bästa sätt använda mark och vatten i kommunen. Staten har ett ansvar för de olika samhällskrav som ska tillgodoses i planeringen.

Utvecklingen på regional nivå har medfört att många frågor behöver hanteras också på mellankommunal nivå eller i ett regionalt sammanhang. Ökad pendling över kommungränser för arbete och studier, ökad specialisering i näringsliv och service och fler och längre fritidsresor gör det än mer nödvändigt att hantera trafikfrågor i ett regionalt perspektiv.

RESOR OCH TRANSPORTER FÖR STADENS UTVECKLING

Resor och transporter är en grundförutsättning för att skapa ekonomiska och sociala värden för medborgare och näringsliv och för samhället. Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Vardagen ska fungera.

Behoven av resor och transporter ändras

Vårt sätt att leva har ändrats. Industri-samhället är till stor del borta, och i stället präglas samhällsstrukturen av tjänster, handel, fritidsintressen med mera. De aktiviteter som står till buds och som är en del av livsföringen är geografiskt spridda och kräver goda kommunikationer. Att de är spridda kan också sägas vara en effekt av våra goda kommunikationer.

I de större tätorterna går det inte att dimensionera trafiksystemet efter maximal efterfrågan baserad på individuella val. Det behövs kollektiva ställningstaganden för att medborgaren ska få de resor och transporter som den behöver. Det är därför viktigt att skapa och erbjuda olika transportmöjligheter som ger god tillgänglighet. Nu gäller inte längre i trafikplaneringen att ständigt utöka biltrafikkapaciteten genom utbyggnad av infrastrukturen. Istället behöver alternativa färd sätt göras mer attraktiva och mobility management



Figur 1. Fyra grundförutsättningar som påverkar resor och transporter.

användas i kommunernas vardag.

I början av 1900-talet reste varje person i genomsnitt tre kilometer per dygn. I dag rör vi oss i genomsnitt 41 kilometer varje dygn, varav cirka 27 kilometer med bil. Restiden är däremot tämligen konstant, cirka sjuttio minuter per dygn.

Den funktionella regionen har blivit större, både när det gäller boende och arbete. Detta innebär att resor och transporter inte bara kan planeras inom en kommuns gränser. Planeringen måste ske i samverkan med hela regionen. Planeringen måste också ske i samverkan mellan olika aktörer, som kommuner, Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommunalförbund med flera.

De som bor på en ort och arbetar på en annan ger mindre underlag för servicenärningen på sin bostadsort. De tillgodoser en hel del av sitt servicebehov på arbetsorten. Orter med svag eller negativ tillväxt ställs inför andra utmaningar än de större orterna, men även här är det viktigt att hantera trafikutvecklingen även på en övergripande och strategisk nivå.

Den svenska detaljhandeln har under de senaste decennierna koncentrerats till större och färre butiker. Samtidigt har stora biltrafikorienterade externa centrum och stora välskötta stadskärnor tagit marknadsandelar. De stora förlorarna har varit små stadsdelscentrum och illa skötta, vanligen små och svårt konkurrensutsatta stadskärnor. Detta har gett oss rationell handel och ett stort utbud av butiker, som dock kan vara svårt att nå om man inte har bil. Detaljhandelns lokalisering styrs av samhället både direkt genom planläggningen enligt plan- och bygglagen (PBL) och indirekt genom planeringen för infrastruktur.

Åtgärder för ett hållbart och robust trafiksystem

Trafiksystemet ska kunna klara förändringar och störningar av olika slag. Förändringar kan till exempel handla om en "plötslig" stark tillväxt i form av nya bostads- och verksamhetsområden som behöver mötas av en kapacitetsstark kollektivtrafik. Störningar kan handla om

omfattande, långvariga ombyggnadsarbeten. En traditionell stadsmiljö med en blandning av verksamheter, kulturer och yrkesgrupper kan ha större återhämtningsförmåga än den funktionsuppdelade staden.

Generella åtgärder för att skapa ett robust trafiksystem:

- Planera för osäkerhet. Planeringen får inte låsa trafiksystemet till enbart tunga biltrafikinvesteringar.
- Eftersträva en hållbar användning av trafikinfrastrukturen. Till exempel kan området vid järnvägsstationen användas för besöksintensiv verksamhet.
- Verka för mångfald när det gäller färdmedel och trafikutbud.
- Möjliggör funktionsblandad bebyggelse.
- Stimulera delaktighet. Använd den ekologiska kompetens som finns hos olika parter och engagera många olika nivåer i planeringen.
- Ökad säkerhet är en förutsättning för ökad tillgänglighet. Många åtgärder för ökad säkerhet ger ökad tillgänglighet för både kollektivtrafik, gående och cyklister.
- Använd indikatorer för att gradvis mäta förändringar och upptäcka tidiga varningssignaler.
- Gynna miljöanpassad teknik och ge ekonomiska incitament för att öka återhämtningsförmåga och flexibilitet.



Figur 2. För att uppnå ett mer "hållbart resande" behövs flera olika slags åtgärder och en hög grad av samordning mellan olika strategier, måldokument och verksamheter.

Åtgärder för ett mer hållbart resande och minskat bilberoende

Förutsättningen för att minska biltrafiken är ett målinriktat, systematiskt arbete med lokalisering av verksamheter och bostäder, utveckling av andra trafikslag samt påverkan på människors beteenden. Såväl positiva incitament som restriktioner behövs. Förutom kommunen medverkar flera aktörer i detta arbete, till exempel privata exploatörer, väghållare och trafik-huvudmän.

Biltrafiken kan minskas genom att bilister lockas att samordna sina resor, samåka eller välja andra färdmedel. Det kan också ske genom att resan eller transporten byts ut genom förändrat boende, byte av arbete, ändrad plats för fritidsaktiviteter eller genom att transporten ersätts av andra lösningar (till exempel distansarbete, resfria möten eller vård via internet).

Att utveckla en hög standard för övriga trafikslag är naturligtvis också viktigt, till exempel genom högvärdig kollektivtrafik, attraktiva cykelstråk, låne-cykelsystem och bilpooler. Elcyklar och elmopeder är växande fordonskategorier som inte ger några

utsläpp i trafikmiljön och där de indirekta utsläppen är låga om den använda elen är miljömässigt bra producerad. Med dessa fordon erhålls en större räckvidd avseende till exempel pendeltrafik. Se vidare under kapitel 7.4 i *TRAST Underlag till handbok*.

Informationskampanjer för att påverka bilägare att minska bilresandet har ofta begränsad effekt, medan ekonomiska styrmedel visat sig mer verkningsfulla. Biltullar och områdesavgifter är synliga kostnader som får omedelbar effekt. Exempel på detta är trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg. Parkeringsavgifter är ett annat exempel på ekonomiskt styrmedel med stor effekt på valet av transportsätt. Ekonomiska incitament och kampanjer från företag för att till exempel få de anställda att cykla till jobbet har också visat sig ge goda resultat.





"Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov,
sociala åtaganden och personliga önskemål. Vardagen ska fungera."

Kommunal trafik- och stadsplanering

ATT PLANERA FÖR DEN ATTRAKTIVA STADEN

Att planera för den attraktiva staden innebär att man måste ta hänsyn till en rad förutsättningar och utgångspunkter, sådant som bör styra inriktningen i trafik- och stadsplaneringen. Att utgå ifrån övergripande vision och målbild, att ha en helhetssyn, att samverka med andra och att ha en öppen dialog är alla viktiga delar i planeringen.

Vision, utvecklingsmål och kommunal styrning

Visioner (kan också kallas målbild eller liknande) skapar en kreativ bas för gemensamma ansträngningar. När en uppfattning delas av många medverkar det kraftfullt till utveckling. Visionen om den egna ortens utveckling sätter fokus på ortens möjligheter och anger en tydlig inriktning mot de gemensamma nationella, regionala och lokala målen.

Strategiska utvecklingsmål förklarar innebörden i visionen; vad som ska förändras och i vilken riktning utvecklingen ska styras. Målen bör vara mätbara, så att de blir möjliga att använda i den dagliga verksamheten och lätta att följa upp. Delmål gör vägen mot målet hanterbar.

Den kommunala budgeten är grunden för vad som genomförs i en kommun. Budgeten är den styrande majoritetens tydligaste beslutshandling och utgör bas

för all kommunal verksamhet. Underlaget för budgeten finns i de kommunala planeringsdokumenten, förvaltningarnas verksamhetsplanering och aktuella genomförandefrågor av olika slag. Att ha en nära koppling mellan trafikplanering och verksamhets- och budgetplanering är därför mycket viktigt för att kunna förverkliga mer övergripande mål och inriktningsbeslut.

All planering och styrning kräver också regelbunden utvärdering och uppföljning. Varje strategi och plan bör därför omprövas när en del av åtgärderna vidtagits, andra ekonomiska förutsättningar inträtt, en längre tid förflutit eller när innehållet helt eller delvis är inaktuellt.

Helhet och avvägningar

Stadsutveckling förutsätter helhetstänkande. Funktion, gestaltning, ekonomisk effektivitet och uthållig resursanvändning vägs naturligt mot varandra. Avvägning mellan olika intressen sker medvetet och öppet, med kontinuitet och måttfullhet som ledstjärnor – när det gäller såväl struktur och byggnader som trafik och befolkning.

Kommunens ansvarsområde är begränsat till vad som sker inom kommunens gränser. Många frågor om verksamheter och dess trafik och om trafiksystemets uppbyggnad berör ett större geografiskt område. Angränsade kommuner, läns-

styrelsen, regionala självstyrelseorgan, regionala kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket behöver därför involveras i arbetet med trafikfrågorna. Dessutom kan det finnas behov av att initiera ett samarbete över gränserna för att lösa uppgiften. En funktionell snarare än administrativ avgränsning bör vara utgångspunkt för formulering av problembild och hantering av åtgärder.

Den framtida trafikutvecklingen kan bara delvis påverkas inom den kommunala eller regionala arenan. För att ändra utvecklingen krävs också förändringar i nationella regelverk, till exempel lagstiftning och beskattningssystem. Kommunens dokument kring trafikfrågorna kan påvisa behov av sådana regeländringar.

Samverkande processer

All utveckling sker på flera plan, samtidigt och stegvis. Inga skeenden är isolerade företeelser, utan de finns i ett sammanhang där de påverkar och påverkas. Stadens förnyelse och utveckling är inget undantag; förändringarna går ibland hand i hand, ibland ser de ut att motverka varandra. Förtätningen av innerstaden genom att nya byggnader och verksamheter tillförs sker till exempel samtidigt som utglesning för såväl boende som verksamheter i andra delar av staden. Det finns flera faktorer som bidrar till utglesning, bland annat nya handelsstrukturer, krav

på ytor för bilar, förändrad åldersstruktur i bostadsområden (färre invånare per ytenhet) och byggande av nya perifera områden med låga exploateringsstal. Att verka i en ständigt pågående process ställer höga krav på lyhördhet, anpassningsförmåga och kreativitet.

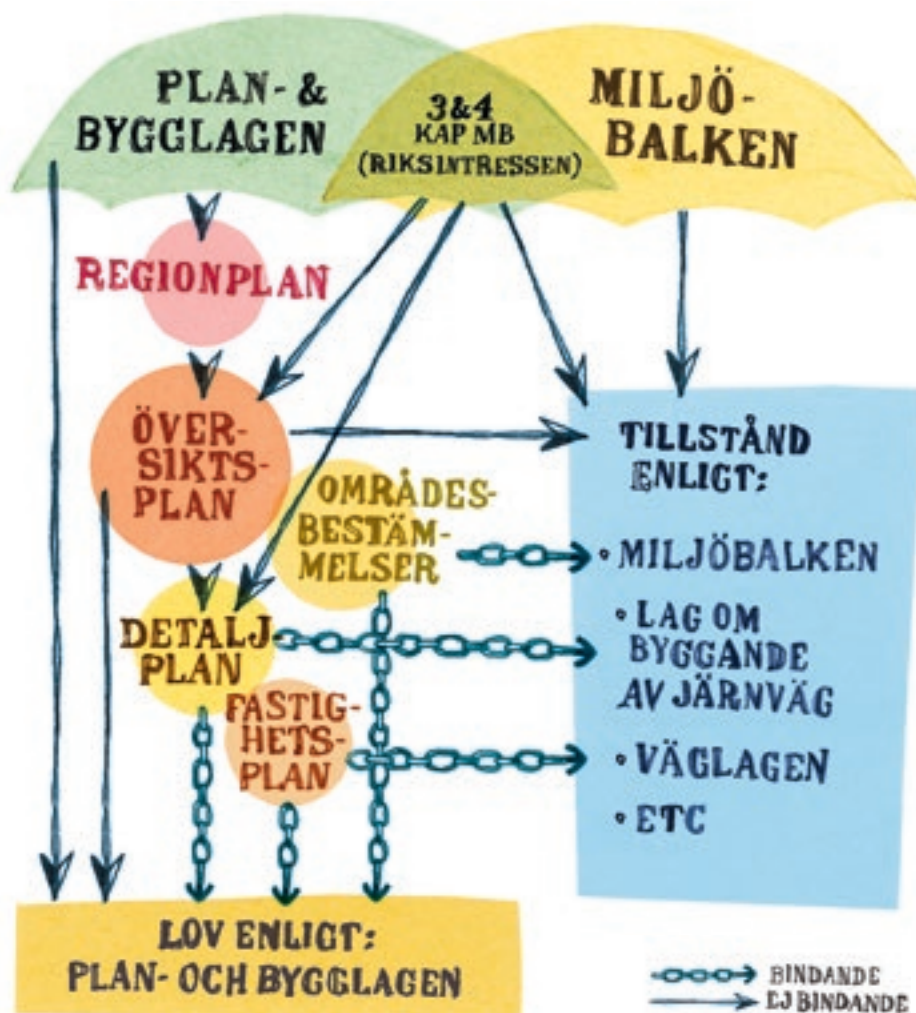
Förankring och öppenhet

Stadens förändring och utveckling bör vara öppen för dialog mellan berörda. Dialogen kan beröra olika områden men också hela staden och utvecklingen av infrastruktur och resor och transporter. Särskilt viktiga är de resor som berör människors vardag. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper där särskilda ansträngningar bör göras för att hitta former för delaktighet.

PLANERINGEN I OLIKA SKEDEN

Kommunal planering är en kontinuerlig process, som också pågår parallellt inom olika ämnesområden. Planeringsprocesserna omfattar allt från översiktsplan till detaljerad utformning. Processerna påverkar varandra och behöver därför samordnas så att helhetssynen kan behållas och stärkas.

Vid återkommande tillfällen behöver samlade dokument formuleras. Dessa dokument kan antingen vara "barn av sin tid" eller mer formella. I översiktspla-



Figur 3. Hur olika planeringsverktyg hänger samman med plan- och bygglagen samt miljöbalken.

nen, som redovisar kommunens syn på mark- och vattenanvändningen, görs ofta fördjupningar för de olika tätorterna. Det är då viktigt att trafik- och bebyggelsestrukturen hanteras på ett samordnat sätt. Trafikfrågorna är en viktig del i stadsplaneringen och ska naturligtvis utvecklas i nära samverkan med denna, också när kommunen tar fram en trafikstrategi – ett verktyg som rekommenderas i denna skrift.

Planeringen anpassas till varje kommuns förutsättningar och resulterar därför i olika dokument. För tematiska frågor, till exempel trygghet eller trafiksäkerhet, kan arbetet renodlas och göras konkret. För breda frågor som ska fogas in i sitt sammanhang är det sammanhanget som

avgör formen. Är frågeställningen väl utredd kommer den att få liten omfattning i planeringen, medan en fråga som är outredd och dagsaktuell kommer att få en mer dominerande ställning i arbetet.

Förhållningssättet och arbetsmetoderna i TRAST kan användas i olika delar av kommunens planering för resor och transporter. Planeringen bedrivs i olika skeden som i TRAST benämns:

- inriktningsplanering
- åtgärdsplanering
- genomförandeplanering.

Tabell 1 på nästa sida ger en översiktlig beskrivning av hur trafikfrågorna kan hanteras i olika skeden i en kommun.

Tabell 1. Exempel på hur kommunen kan foga in trafikplaneringen i flera skeden. Varje kommun avgör hur planerna delas upp och fogas samman.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering
	TRAST kan användas i dessa delar av planeringen			
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplan	Åtgärdsprogram	Projekt
Översiktsplanen ger vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Den kommunala översiktsplaneringen är ett led i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. I översiktsplanen redovisas hur centrala och lokala markanspråk för trafik ska tas om hand, till exempel för järnvägens utveckling.	Trafikstrategin hanterar medvetna avvägningar mellan den tillgänglighet som trafiksystemet ger och de stadsbyggnadskvaliteter och egenskaper som tillgängligheten påverkar. Trafikstrategin kan bli ett av flera underlag till översiktsplanen.	En trafikplan kan omfatta ett eller flera trafikslag. Den kan också avse bytespunkter. Trafiknätsanalysen är ett av verktygen som kan leda fram till en trafikplan. Trafikstråksplan är ett annat verktyg som ofta ser till fler aspekter än vad trafiken påverkar.	Ett åtgärdsprogram kan omfatta en eller flera stadsbyggnadskvaliteter. Åtgärdsprogrammen kan domineras av tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö eller någon annan aspekt som lyfts fram. Åtgärdsprogrammet kan också omfatta påverkansåtgärder för hållbart resande.	Genomförandet av åtgärder som påverkar resor och transporter kan delas in på följande sätt: Lokalisering och utformning av ny bebyggelse påverkar behovet av transporter och val av transportslag. Påverkan – människors kunskap om och acceptans för alternativa lösningar av res- och transportbehoven påverkar deras val. Trafikering – utbudet av samhällsbetalda resor påverkar vårt val av resor och transporter. Utformning – Hur gaturummen, trafiksystemet och bytespunkterna utformas påverkar vårt val av lösning för resor och transporter. Detaljplanen ger ramarna för förändringar och tydliggör hur genomförandet ska ske.

INRIKTNINGSPLANERING

Inriktningsplaneringen kan omfatta många olika ämnesområden. Sammantaget ska inriktningsplaneringen gynna den stadsutveckling som man vill åstadkomma. Den önskade stadsutvecklingen kan presenteras på olika sätt, till exempel kan den samlade bilden växa fram i olika typer av planeringsdokument. Översiktsplanen är ett obligatoriskt planeringsdokument för kommunen som helhet. Planen kan innehålla eller kompletteras med strategier för handel, näringsliv, trafik med mera.

TRAST kan användas som bas för arbetet med trafiken i en översiktsplan eller arbetet med olika strategiska frågor, exempelvis en handelsstrategi, klimatstrategi, miljöhandlingsplan eller energiplan. Synsättet och metoderna kan också läggas till grund för arbetet med en trafikstrategi eller en trafikplan.

Översiktsplan

Den kommunala översiktsplanen är en del i arbetet för en långsiktigt hållbar utveckling. Översiktsplanen ger en helhetsbild av hur kommunen tänker använda sina mark- och vattenområden och hur kommunen vill att den bebyggda miljön ska utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ger därmed

grundläggande förutsättningar för de trafikbehov som uppstår och inriktningen för fortsatt planering.

Översiktsplanen ska omfatta hela kommunen och vara aktuell. Kommunfullmäktige ska minst en gång per mandatperiod ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande. Det är först vid prövning av detaljplaner och bygglov som enskilda intressen vägs mot allmänna och besluten blir bindande.

Den kommunövergripande översiktsplanen kompletteras ofta med fördjupningar för olika delar av en kommun, exempelvis för staden, omgivande tätorter eller centrum. En handelspolicy som knyts till översiktsplanen kan ge stöd för en hållbar utveckling.

Översiktsplanen är vägledande för beslut enligt annan lagstiftning som rör markanvändning och byggande, såsom väglagen, järnvägslagen, ellagen och miljöbalken med flera. Översiktsplanen är en överenskommelse mellan stat och kommun om hur riksintressen (enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser) ska tillgodoses i den fysiska planeringen.

I översiktsplanen redovisas förutsättningar och inriktningar för den framtida användningen av mark- och vattenom-



Figur 4. Nya underlag i översiktsplaneringen tas fram kontinuerligt och kommunfullmäktige ska minst en gång under mandatperioden ta ställning till översiktsplanens aktualitet.

råden. Beskrivningen ger underlag för att utveckla scenarier för den framtida utvecklingen. Scenarierna kan peka ut olika riktningar för stadens utveckling, exempelvis mot att bli utbildningsstad, handelsstad eller evenemangsstad. Scenarierna kan också ge underlag till strukturella frågor, till exempel om lokaliseringen av nya områden, trafiksystemets uppbyggnad och hur nya verksamheter kan bidra till en attraktiv och hållbar utveckling.



Trängselskatten i Stockholm har resulterat i minskad biltrafik till och från innerstaden.

Källa: Stockholms stad.

Trafikstrategi

Trafikstrategin är ett av kommunens inriktningsdokument. Tillsammans med kommunens övriga inriktningsdokument ska den bidra till att utveckla kommunen i önskad riktning. Trafikstrategin ska visa hur man vill utveckla trafiksystemet och vilka påverkansåtgärder man vill använda. Den ska samverka med planer för markanvändning och övrig fysisk planering. Trafikstrategin bör vara väl integrerad med övriga inriktningsdokument och också påverka budget och översiktsplan. Strategin bör ge alla berörda aktörer möjlighet att vidta åtgärder som medverkar till en önskad stadsutveckling.

Framtagandet av en trafikstrategi kan aktualiseras av att översiktsplanen ska förnyas. Det kan också motiveras av att stadens tillväxt har gjort att trafikfrågorna kommit i fokus eller att det finns brister i trafiksystemet eller besvärliga miljöförhållanden.

Strategin bygger på den samlade kunskap om trafiken och dess effekter som finns inom kommunen och bland berörda. Kunskapen har byggts upp genom arbetet med trafikstrategin, och dokumentet gör materialet tillgängligt för många.

I trafikstrategin beskrivs nuvarande trafiksystem, dess fördelar och brister och vilken tillgänglighet som stadens utveckling kräver, hur dessa behov kan

tillgodoses och vilka effekter tillgängligheten har på stadsutvecklingen. I strategin behandlas både person- och godstrafik och såväl trafik inom staden som den regionala trafiken.

Mål formuleras i trafikstrategin för de olika trafikslagen, vilka områden som ska prioriteras och förslag till åtgärder, både principiellt och i detalj. Åtgärderna kan gälla lämplig lokalisering av verksamheter och boende, utveckling av näten för kollektivtrafik och cykeltrafik, parkeringsfrågor, trafikering av bussnätet eller hur information och dialog med trafikanterna.

Man kan också arbeta med scenarier och beskriva alternativa inriktningar. De olika scenarierna ges olika trafiklösningar. Effekterna av dessa lösningar kan analyseras och ge underlag för val av inriktning.

Trafikstrategier kallas på EU-nivå Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). EU anser att SUMP behövs för att städer ska kunna erbjuda sina invånare mobilitetsalternativ, som både är hållbara och tillgodoser invånarnas behov. Det finns en handbok liknande TRAST för att göra en trafikstrategi enligt SUMP, och en särskild webbplats (www.mobilityplans.eu) med exempel och mer information. Likheterna mellan TRAST och SUMP är stora, och trafikstrategier enligt TRAST motsvarar innehållet i SUMP.

ÅTGÄRDSPLANERING

Inriktningsplaneringen följs normalt av ett mer detaljerat steg som kan innehålla såväl planer för olika trafikslag som åtgärdsprogram för hur man ska hantera exempelvis miljöpåverkan eller trafiksäkerhet. Cykelplaner och trafiksäkerhetsprogram är exempel på detta. Viktigt i båda fallen är att arbetet genomförs i linje med intentionerna enligt exempelvis trafikstrategi och översiktsplan.

Trafikplaner och åtgärdsprogram bör mynna ut i en rangordnad lista av åtgärder som ska genomföras. Rangordningen handlar om att göra strategiska och medvetna val. Vad ska göras först? Hur kan olika åtgärder samverka med varandra för att ge så stor nytta som möjligt? Det är även viktigt att det finns en förvaltning, en person eller en organisation som har ett huvudansvar för åtgärden.

Trafikplan

Trafikplanen anger hur trafiksystemet ska vara uppbyggt och vad som krävs för att realisera det. Trafikplanen kan omfatta alla trafikslag, ett fåtal eller enbart ett (till exempel en cykelplan). Det behövs dock en sammanhållen strategi för att åstadkomma samverkan mellan trafikslagen.

En trafikplan som omfattar alla trafikslag ger information om hur de påverkar varandra. En kraftig satsning på oskyddade

trafikanter i de centrala delarna av tätbebyggelsen kan leda till försämringar för biltrafiken genom fartdämpande åtgärder.

Särskilda trafikplaner för respektive trafikslag ger möjlighet till ytterligare fördjupning. Kollektivtrafiken är ett vanligt område där en särskild plan kan vara motiverad. Planen bör visa hur kommunen avser att utveckla kollektivtrafiken för att den ska bli attraktiv och konkurrenskraftig. En sådan plan, där stomlinjer och knutpunkter lagts fast, blir därmed ett av underlagen för att utveckla tätorternas bebyggelsestrukturer i översiktsplanen.

Trafikstråksplaner ger möjlighet att studera speciellt utvalda sträckor eller områden i tätorten, till exempel delar av nät där man eftersträvar en särskild karaktär eller funktion. Det är också vanligt med stråkbaserade planer för kollektivtrafiken.

Åtgärdsprogram

Ett åtgärdsprogram kan omfatta en eller flera av de stadsbyggnadskvaliteter som behandlas i TRAST, det vill säga tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, hälsa och miljöpåverkan eller någon annan aspekt som behöver lyftas fram. Åtgärdsprogram kan också omfatta påverkansåtgärder för hållbart resande eller fokusera på ett avgränsat område i staden (till exempel centrum eller ett stationsnära läge).

I många kommuner pågår arbeten med olika åtgärdsprogram. Trygghetsfrågorna

EXEMPEL **Askersunds trafikstrategi med åtgärdsprogram**

Askersunds trafikstrategi presenterar ett flertal nulägesbeskrivningar inom transportsystemet som identifierats som viktiga för kommunens utveckling. Utifrån dessa beskrivningar formuleras mål som följs med förslag till åtgärder.

Trafikstrategin är uppdelad i stadsbyggnadskvalitet samt de olika trafikslagen. Strategin fungerar som en brygga mellan andra styrdokument och de projekt som planeras. Främst används den som ett verktyg att konkretisera projekt.

Exempel på stadsbyggnadskvaliteter

Tillgänglighet

Mål

- Möjligheten att ta sig från sin bostad via gång- och cykelvägar till busshållplatsen ska förbättras inom tätbebyggt område.
- Att skapa bättre tillgänglighet inom kommunens gator och torg.

Åtgärder

- Ta fram trottoarpratare som fyller sin funktion utan att vara ett fysiskt hinder.
- Inventera gatumiljön längs utvalda gångstråk för att ta fram en detaljerad problembeskrivning med allas rätt till tillgänglighet som ingångsvärde.
- Identifiera varje enskilt hinder längs de utvalda gångstråken med följande åtgärdsförslag.
- Skapa sammanfogade gång- och cykelnät med koppling till det regionala cykelnätet.
- Inventering av gång- och cykelvägar till kommunens skolor.



Foto: Icon Photography.

Trygghet

Mål

- Att den planerade och den upplevda tryggheten är i symbios med varandra.
- Att uppnå mätbar förändring gällande den upplevda tryggheten till år 2020.

Åtgärder

- Inventera växtlighet kring kommunens gång- och cykelvägar.
- Inventering av gatubelysning till gående och cyklande samt offentliga platser som busshållplatser, lekplatser och torg.
- Etablera gatubelysning på centrala stråk och målpunkter som busshållplatser och centrala övergångar mellan trafikslag.
- Genomföra trygghetsvandringar.

har fått ökad aktualitet. De hanteras ofta genom trygghetsvandringar, som analyseras och sammanfattas i åtgärdsprogram. Trafiksäkerhet har en lång tradition av att hanteras i program. Miljöfrågorna har fått förnyat och ökat intresse. Klimatfrågan och miljö kvalitetsnormerna är tydliga pådrivare. TRAST Underlag till handbok kan

användas som stöd då ett åtgärdsprogram tas fram.



Gaturum och torg är vårt gemensamma vardagsrum. Foto: Malmö stad, Oscar Falck.

GENOMFÖRANDEPLANERING

Genomförande är naturligtvis målet för all planering. Det innebär att åtgärderna verkställs för att skapa förändring i önskad riktning. Genomförandet sker ofta i projektform med en särskilt fastställd budget och tidsplan.

Åtgärder som påverkar resor och transporter kan samlas under följande rubriker:

Lokalisering av nya verksamheter och ny bebyggelse

Kunskapen växer om sambanden mellan hur staden planeras och hur behovet av resor och transporter förändras. Ambitionen bör vara att när man börjar diskutera nya verksamheter eller ny bebyggelse bör man kunna hitta förutsättningarna för hur dessa ska lokaliseras och trafikförsörjas i översiktsplanen och trafikstrategin.

Åtgärder som gäller markens användning regleras genom antagna detaljplaner. I detaljplanen regleras uppdelningen

mellan allmän plats och kvartersmark, vilken verksamhet som ska bedrivas och hur tillgängligheten ska lösas.

Det innebär att nya detaljplaner måste tas fram eller gamla planer ändras även vid förändrad omfattning eller användning av den allmänna platsmarken, inte bara för ny bebyggelse eller ändrad användning av befintlig bebyggelse. Vidare tar detaljplanerna i vissa fall upp utformning, ansvar för anläggningen, finansiering och drift.

Påverkansåtgärder

Påverkansåtgärder handlar om kunskapsuppbyggnad genom information eller konkreta diskussioner om alternativa resmöjligheter. Den som har kunskap kan lättare ta ansvar när det behövs, men det krävs även vilja och övertygelse. Påverkansåtgärderna kan vara av skiftande slag. En del kommuner arbetar aktivt med frågan genom att etablera informationskontor eller mobilitetskontor. Påverkansåtgärder

är idag en nödvändig del av kommunens och Trafikverkets arbete med trafik.

Trafikering

Kollektivtrafiken är en viktig del i den stora och medelstora tätortens trafiksystem. Utbudet av samhällsbetalda resor påverkar vårt val av resor och transporter. En väl utvecklad kollektivtrafik ger tillgänglighet, valfrihet och oberoende – inte minst för ungdomar, äldre och personer utan körkort. Att anpassa och utveckla systemet har såväl sociala och ekonomiska som ekologiska fördelar. Ett anpassat utbud av kollektivtrafik gör att fler kan ta sig fram på egen hand, såväl inom staden som till arbete, skolor och service i omgivande tätorter.

När det gäller näringslivets transporter finns liknande effektsamband. Samordning av transporterna och optimering av fordonsstorlek ger tydligt positiva effekter för det hållbara transportsystemet.



”När vi utformar gaturummen krävs stor noggrannhet med detaljerna och en omsorgsfull avvägning mellan trafikens och stadslivets behov.”

Utformning och gaturumsbeskrivning

Gaturum, torg och andra allmänna platser är vårt gemensamma vardagsrum, vår gemensamma arena för trafiknäten och livet i staden. De är också en del av vårt kulturarv. Nu ökar efterfrågan på delade gaturum (shared space) eftersom man i dessa miljöer kan skapa ökad attraktivitet. Omfattningen på stadens centrala ”finrum” behöver öka och i dessa rum behöver särskilda villkor gälla för motorfordonstrafik. Vanlig motorfordonstrafik kan i ökande utsträckning behöva avvisas från dessa ytor för att i en framtid kanske ersättas med självkörande automatiska elfordon. När vi utformar gaturummen krävs stor noggrannhet med detaljerna och en omsorgsfull avvägning mellan trafikens och stadslivets behov. I genomförandeskedet måste målsättningarna i trafikstrategin leva kvar, uppdateras och förfinas så att varje del av staden får gaturum som är anpassade för sin situation.

Gaturumsbeskrivningen är en budbärare i planeringen och en checklista

vid utformning av gaturum. Budbärare blir den genom att informationen i beskrivningen byggs upp efter hand som planeringen fortskrider. Beskrivningen är en brygga mellan idé och projektering och mellan stads- och trafikplanerare. Gaturumsbeskrivningen kan utformas som ett PM, protokoll eller faktablad som beskriver gaturummet och dess funktioner.

Gaturumsbeskrivningen består av fyra delar: gaturummets karaktärsanspråk, trafikens funktionsanspråk i form av tillgänglighet och framkomlighet, hänsyn till viktiga egenskaper samt villkor som behöver uppfyllas.

Den första delen ”Gaturummets karaktärsanspråk” anger stadstyp och livsrum och de definierar tillsammans några av de stadsbyggnadsegenskaper som är väsentliga att ta del av vid utformningen.

Den andra delen, ”Trafikens funktionsanspråk”, beskriver trafikens anspråk i gaturummet och hur balansen mellan trafikanterna och deras tillgänglighet och framkomlighet ska hanteras. Här anges

också nättillhörighet och trafikflöde. Då beskrivs om länken ingår i huvudnätet eller lokalnätet för till exempel bil, kollektivtrafik, gång eller cykel.

Den tredje delen, ”Hänsyn till viktiga egenskaper” beskriver de hänsyn som behöver tas i det aktuella fallet. Hänsyn handlar om trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan, behov av möblering med gatumöbler, stolpar, träd etc.

Den fjärde delen, ”Villkor att uppfylla”, beskriver de krav som kommunen är skyldig att uppfylla. Utformningen skall ligga i linje med gällande trafikregler men det kan också handla om barnkonventionen, Boverkets föreskrifter och allmänna råd (ALM 1) etc. Det kan också behövas en anpassning till ledningar och brunnar med låsta placeringar.

Ytterligare information om hur gaturumsbeskrivningen kan tas fram finns i *Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok* och i *Utformning av gaturum – kommunal VGU-guide*.

Vägplan / Järnvägsplan

23

Kommunal
trafik- och
stadsplanering



Figur 5. Planläggningsprocessen för byggande av vägar och järnvägar, med stöd av respektive lagstiftning.

STATLIGA OCH REGIONALA PLANERINGSPROCESSER

Den kommunala planeringen behöver samspela med den statliga och regionala planeringen av infrastruktur och byggt miljö. Det är därför viktigt att man i den kommunala planeringen deltar i och drar nytta av planeringsprocesserna på andra nivåer. Investeringar i transportsystemet innebär dessutom ofta medfinansiering från kommuner och stat eller region. Detta förstärker ytterligare behovet av delaktighet i planeringsprocesserna på skilda nivåer.

På den nationella nivån är det riksdagen och regeringen som styr planering och utbyggnad av infrastruktur. Det görs genom lagar och förordningar, riktlinjer och mål för olika politikområden samt genom de investeringsmedel som anvisas.

Planläggningsprocessen och infrastrukturplanering

Planläggning av väg- och järnvägsbyggande följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planläggningsprocessen regleras i väglagen och lag om byggande av järnväg och syftar till att byggandet av vägar och järnvägar ska få en god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen.

Processen innebär att planläggningen av vägar och järnvägar förankras bland annat i kommunernas planering och att de som berörs i olika skeden får goda möjligheter till insyn och kan framföra synpunkter. Under planläggningsprocessen analyseras och beskrivs väg- eller järnvägsanläggningens lokalisering och utformning alltmer detaljerat. Slutligen läggs lokaliseringen och detaljutformningen fast.

Före planläggningen av vägar och järnvägar ska man genom förberedande studier göra analyser och prioritera förslag till åtgärder utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Inriktningen bör i första hand vara på principiella frågor och inte på utformning av konkreta fysiska åtgärder. Trafikverket kallar dessa förberedande studier för åtgärdsvalsstudier, se närmare beskrivning på sidan 25.

På nationell och regional nivå gör man en långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart i den nationella transportplanen. Denna plan görs innan man startar planläggningsprocessen för ett infrastrukturprojekt. Planen innehåller bland annat uppgifter om tillgängliga ekonomiska medel, vad som ska göras och vilka geografiska områden det rör sig om. Den nationella planen är trafikslagsöver-



Figur 6. Planläggningsprocessen jämfört med processen från plan- och bygglagen.

gripande. Den tar upp såväl nya järnvägar, vägar och farleder som ombyggnader, drift och underhåll samt åtgärder för trafiksäkerhet eller miljö. Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella planen utifrån Trafikverkets förslag.

Länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan tar fram motsvarande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna för dessa liksom för den nationella planen. Trafikverket, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter bistår med underlag.

Fysisk planering på nationell och regional nivå

Någon fysisk planering enligt plan- och bygglagen finns inte på nationell nivå och i praktiken knappast heller på regional nivå. Planeringsdialoger mellan stat och kommun förs dels inom ramen för översiktsplanering och efterföljande detaljplanering, dels inom planeringen för väg- och järnvägsprojekt.

Det finns inga direkta krav på samordning med översiktsplanerna enligt plan- och bygglagen (PBL) och de tidiga skedena enligt väg- och järnvägsplanering. Den formella kopplingen mellan statlig och kommunal nivå i infrastrukturplaneringen sker genom att Trafikverket pekar ut riksintressen för kommunikationer

enligt 3 kap 8 § miljöbalken. På så vis anger staten sina anspråk på mark som behövs för vägar, järnvägar, terminaler, flygplatser och hamnar.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som går ut på att man gör en stegvis analys innan man tar ställning till olika infrastrukturåtgärder. I det första steget provas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga väg- och järn-

vägsnätet och av fordon. I steg 3 undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnadsåtgärder, medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg 4. En viktig poäng med fyrstegsprincipen är att om man kontinuerligt i samhällsplaneringsprocessen (snarare än transportplaneringsprocessen) aktivt arbetar med steg 1 och 2 så minskar behovet av investeringar för både ombyggnad och nyinvesteringar (steg 3 och 4). Fyrstegsprincipen ska användas i hela Trafikverkets verksamhet och har också anammats av många kommuner.



Figur 7. Ett kontinuerligt arbete med verksamheter och projekt i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 minskar behovet av åtgärder i steg 3 och 4.



Figur 8. Metodiken för åtgärdsvalsstudier.

Åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier är en del av den nationella planeringen av infrastruktur. De syftar till att i ett tidigt skede göra en förutsättningslös och trafikslagsövergripande analys där man tillämpar fyrstegsprincipen. Åtgärdsvalsstudier ska ge underlag för en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser och bidra till vidareutveckling av hela transportsystemets funktion som en del i en hållbar samhällsutveckling. Utgångspunkten i fyrstegsprincipen innebär att även åtgärder och lösningar utanför transportsystemet behöver studeras, till exempel lokalisering och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan.

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg i valet av åtgärder. Åtgärder kan antingen genomföras så snart som möjligt inom ramen för redan planerad verksamhet eller läggas in med prioritering i den nationella transportplanen eller länstransportplanerna. De kan också ingå i kommuners eller andra aktörers planering.

I åtgärdsvalsstudierna diskuteras och hanteras frågor som hör hemma i ett tidigt planeringsskede så att de inte belastar senare planeringsskeden. Dessutom får man en dokumentation som man senare kan hänvisa till.

Metoden med åtgärdsvalsstudier knyter an till flera aktörers planering, inklusive kommunernas markanvändningspla-

nering. Den skapar förutsättningar för samordning av fortsatt utredning och genomförande liksom för eventuell medfinansiering. Åtgärdsvalsstudier kan fungera som en brygga mellan olika former av planer och planering enligt olika lagar.

För åtgärdsvalsstudier finns en särskild metod utarbetad, och till den en handledning utgiven av Trafikverket. Metoden bygger på fyra faser, se figur 8 ovan. Dialog med identifierade intressenter är viktig del genom hela arbetsprocessen.

Planeringsunderlag och riksintressen

Det är länsstyrelsens uppgift att tillhandahålla aktuellt planeringsunderlag, bland annat om riksintressen. Länsstyrelsen ska också bevaka att riksintressena tillgodoses i den kommunala planeringen. Om så sker fungerar översiktsplanen som en överenskommelse mellan stat och kommun i denna del. Annars måste frågorna om det statliga anspråket lösas i senare skeden av planeringen.

När en kommun ska ta fram en trafikstrategi bör man även kartlägga riksintressena för kommunikationer. Funktionen för en trafikplanläggning påverkar också markanvändningen kring anläggningen samt anslutande trafiknät.

Regionala trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken

Enligt den kollektivtrafiklag som började gälla den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Denna myndighet ansvarar för att ta fram och besluta om ett regionalt trafikförsörjningsprogram. De regionala trafikförsörjningsprogrammen utgör plattformen för arbetet med att utveckla den regionala och lokala kollektivtrafiken i regionen. Programmet ska vara strategiskt och långsiktigt. Det ska vara trafikslagsövergripande och utgå från ett resenärsperspektiv, och det ska omfatta all kollektivtrafik som berör det egna länet. Dessutom ska programmet omfatta trafik som tillgodoser behov av arbetspendling och annat dagligt resande över länsgränser.

Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå från de transportpolitiska målen. Det ska även ta hänsyn till andra nationella, regionala och lokala mål och till planer och program av betydelse för en hållbar utveckling. Det är av stor vikt att programmet är samordnat med den regionala utvecklingsplaneringen och den kommunala samhällsplaneringen. Det ska också vara samordnat med annan samhällsplanering och planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå. Trafikstrategier och trafikplaner enligt TRAST bör därför gå hand i hand med trafikförsörjningsprogrammet och stödja varandra.

Figur 9. Den så kallade utvecklingstrappan beskriver på ett förenklat sätt en verksamhets eller organisations stegvisa utveckling. Kunskap om vilken nivå man befinner sig på är viktig för att kunna genomföra en framgångsrik planering. Observera också att man kan befinna sig på olika trappsteg i olika delar av planeringen, och att det är möjligt att förflytta sig såväl uppåt som nedåt.



FRAMGÅNGSFAKTORER FÖR PLANERINGEN

Arbetet med att skapa ett trafiksystem som stöder en önskad stadsutveckling kan stöta på hinder och motstånd från flera håll. Det underlättar om man är medveten om vilka framgångsfaktorerna är för att hantera detta. Nedan följer några exempel på faktorer som visat sig viktiga för att vara framgångsrik i den kommunala trafik- och stadsplaneringen.

Förankrad vision och målbild

Det behövs en gemensam och förankrad målbild för staden. Om en tydlig målbild saknas skapar det frustration och utrymme för motstridiga uppfattningar och ambitioner.

Ordnad finansiering

Såväl projektarbetet som genomförandet måste ha finansiärer. Om finansieringen inte får en stabil och varaktig lösning kommer inte projektarbetet eller själva åtgärden att kunna genomföras.

Fungerande projektgrupp och rätt kompetens

I en stabil och framgångsrik projektgrupp får det inte saknas vitala personliga egenskaper. Den samlade kompetensen måste kombineras med engagemang, erfarenhet och pondus. Saknas detta är risken stor att arbetet inte kan fullföljas på ett professionellt sätt.

Engagemang från nyckelpersoner

Ett projekt kan drivas av eldsjälar och inflytelserika personer – och avsomna om de tar sin hand från projektet. Beroendet av vissa personer och personliga initiativ är nödvändigt, men det kan å andra sidan skapa sårbarhet. Sårbarheten kan dock hanteras om den upptäcks och bearbetas i tid.

Öppenhet för nya idéer

Nya idéer, arbetssätt och förhållningssätt kan vara svåra att införa i en traditionell organisation. Rutiner och arbetssätt "sitter i väggarna". Det nya kan uppfattas som

hotande och skapa osäkerhet. Därför måste man skapa en miljö som samtidigt tillåter nytänkande och tillvaratar erfarenhet.

Vilja till praktisk och konkret tillämpning

Visioner kan vara vackert formulerade och framförda med stor övertygelse av karismatiska personer. Men hur ska visionerna förverkligas? Om inte stor lyhördhet tillämpas gentemot den realitet som visionen ska fogas in i, så kommer förändringen inte att ge avsedd effekt.

Långsiktighet

All förändring som är avsedd att vara långsiktig måste fogas in i organisationens löpande rutiner. I annat fall kommer förändringen bara att gälla en kortare tid – utan varaktighet.

FAKTA Erfarenheter från arbete med trafikstrategier

➤ I en uppföljning av svenska trafikstrategiers effekter sammanfattas viktiga faktorer för att lyckas i dessa punkter:

Mognad – trafikstrategin sätter igång kunskaps- och utvecklingsprocesser som kan leda till större förståelse och insikt om problem och möjligheter. Inledningsvis kan brister i kunskap och erfarenheter bromsa införandet och det är då extra viktigt att arbeta med processrelaterad utveckling och kunskapsuppbyggnad.

Tajmning – är delvis sammankopplat med mognad. Det gäller att anpassa trafikstrategins innehåll och ambitionsnivå till de förutsättningar som finns i kommunen. Tajmning handlar också om att ta vara på tillfällen som ges till finansiering och utveckling genom till exempel större stadsutvecklingsfrågor eller externt finansierade projekt.

Engagemang och förankring – A och O för en lyckad och framgångsrik trafikstrategi. Ständigt växelspel mellan tjänstemän och politiker ger förutsättningar för en fortlöpande användning och successiv utveckling.

Uthållighet – gäller både i arbetet med att ta fram en trafikstrategi och sedan i det mer dagliga arbetet att använda den som stöd i planering, åtgärder, kunskapsuppbyggnad och uppföljning. Förutsätter tydligt ansvar och rutiner som är kända och accepterade

Resurser – trafikstrategin behöver resurser. Till en början för att utarbeta själva styrdokumentet men sedan för att kunna börja genomföra dess strategier och åtgärder. Värdet av att kunna visa på resultat i form av genomförda åtgärder kan inte nog poängteras.

Källa: TRAST-skriften "Effekter av trafikstrategier", 2011.



Bilderna visar det utrymme som krävs för att förflytta samma antal människor med bil, buss eller cykel. Bilderna har använts i Gävle (och på andra platser) för att kommunicera denna aspekt i det hållbara transportsystemet.

Foto: Gävle kommun

Stadsbyggnadskvaliteter

I detta kapitel beskrivs kortfattat de stadsbyggnadskvaliteter som används i TRAST och hur man kan arbeta med dem i olika delar av planeringen, se figur 10. De olika trafikslagen och stadsbyggnadskvaliteterna bör studeras och sammanvägas (bedömas) i både trafikstrategi (inriktningsplanering) och trafikplan (åtgärdsplanering). Det behövs för att göra det möjligt att förhålla sig till de olika stadsbyggnadskvaliteterna i den egna tätorten.

I TRAST *Underlag till handbok* beskrivs metoder och arbetssätt närmare.

STADENS KARAKTÄR

Många faktorer bidrar till en orts karaktär

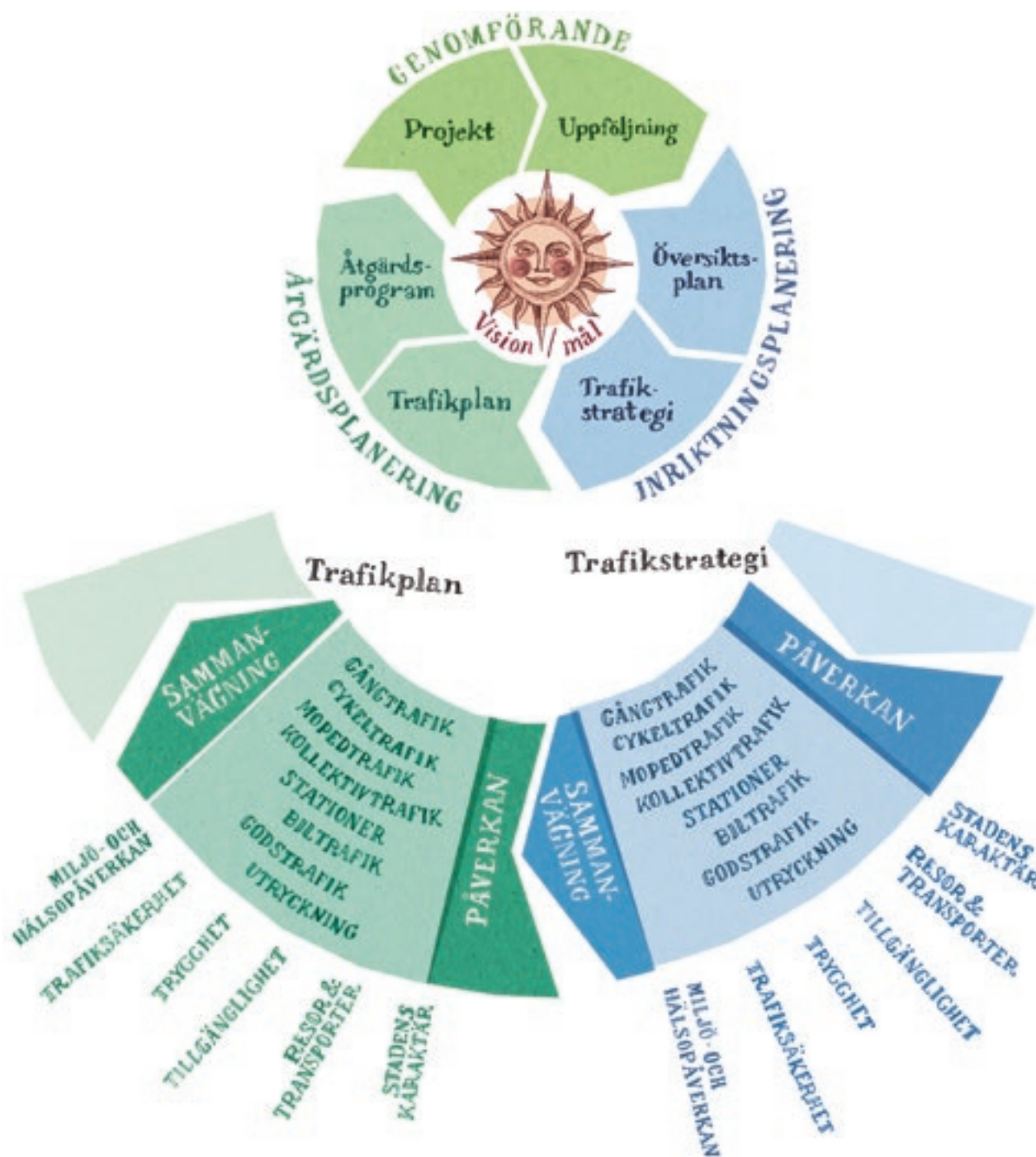
”Karaktär” används här som ett samlat begrepp för många olika faktorer som kan påverka vår bild av staden och dess kvaliteter. Bebyggelsestrukturen, enskilda byggnader, platser, parker, grönsstråk och gatunät bidrar i hög grad till ortens karaktär och till hur attraktiv den är. Men även annat än fysiska förhållanden bidrar till en orts karaktär, till exempel mänskliga aktiviteter, näringslivets sammansättning

och turism. Varje ort har dessutom en unik historia som är en viktig utgångspunkt vid all fysisk planering.

En orts karaktär kan även bestå av egenskaper och aspekter som skapar minnen och känslor. Vad som skapar känslor är till vissa delar individuellt, men det finns vissa aspekter som är mer allmängiltiga och delas av många invånare. Det kan exempelvis vara uttryck och upplevelser inom konst, litteratur, poesi och musik men också känslor skapade av och vid torg och parker i staden.



Välgestaltade offentliga miljöer påverkar människors trygghet, gemenskap och delaktighet. Här ses exempel från konst i Borås stadskärna. T v: Fredrik Wretmans "Bohdi" i Viskan i Borås. Mitten: Street art-konstnären Kobra under No Limit Street Art Festival 2014, en målning föreställande Alfred Nobel, Sandwalls plats i Borås. T h: Tony Craiggs "Declination", Sandwalls plats i Borås. Foto: BoråsBorås AB och Fredrik Malmllund (Mitten).



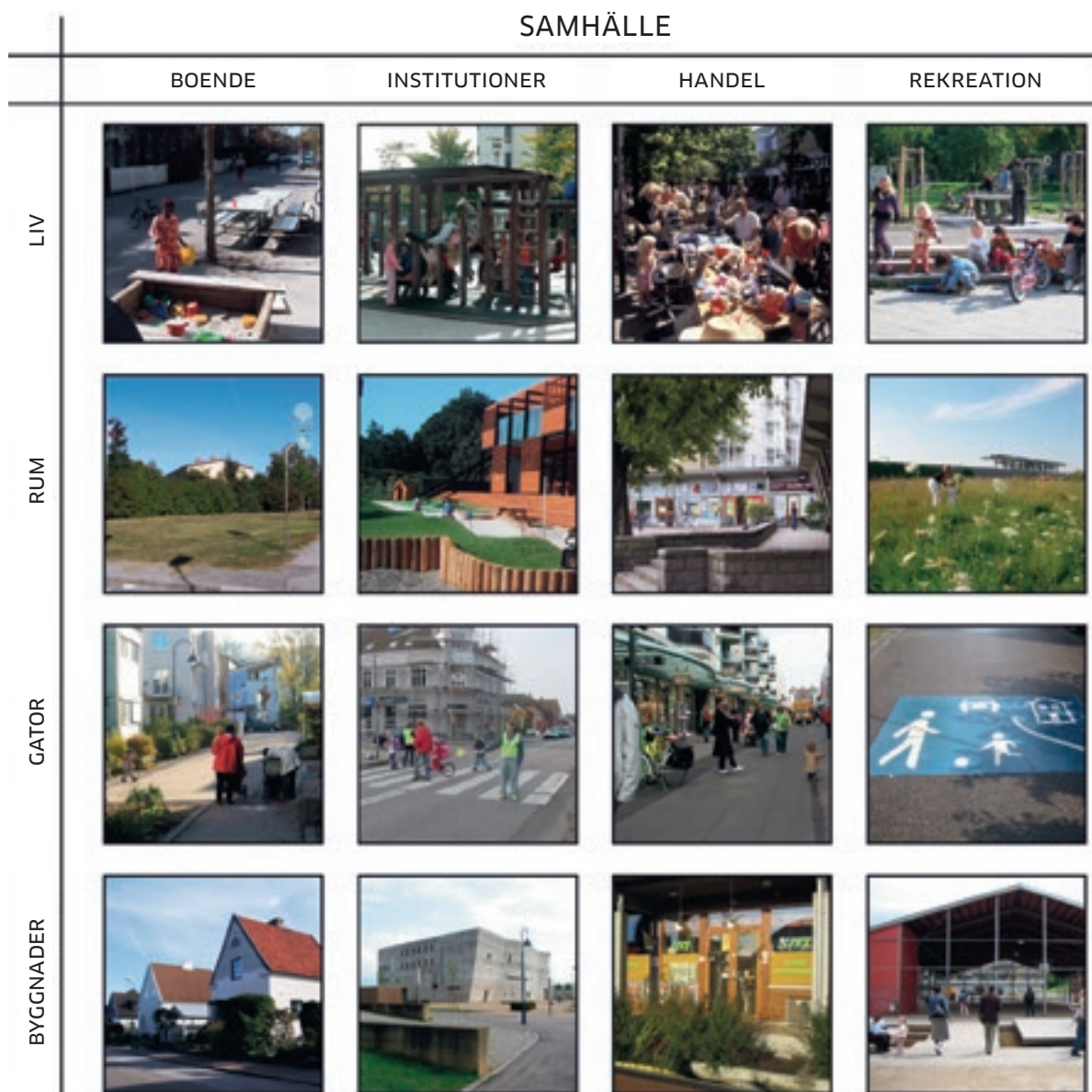
Figur 10. Trafikfrågornas hantering i planeringsprocessens olika skeden. De olika stadsbyggnadskvaliteterna skall utvecklas inom ramen för hanteringen av varje trafikslag och sammanvägas inför nästa skede. I den mindre tätorten kan trafikstrategin och trafikplanen sammanfogas till ett dokument.

Att arbeta med stadens karaktär

Det är viktigt att känna till, ta till vara och utveckla ortens karaktär för att skapa en god bebyggd miljö och möjliggöra en

utveckling i riktning mot ett attraktivt och hållbart samhälle. I *TRAST Underlag till handbok*, kapitlet Stadens karaktär, redovisas några fristående metoder för att

lära känna den ort man arbetar med och skapa tydliga beskrivningar av ortens olika kvaliteter. Med hjälp av dessa metoder kan man bygga upp kunskap för att ana-



Figur 11. Samhällsmatris. En utgångspunkt för att förstå bebyggelsen, vägarna, rummen och livets utformning i förhållande till delar i staden (bostäderna, institutionerna, handeln och rekreationen). Källa: Gehl Architects.

lysera hur trafiken påverkar ortens olika kvaliteter och hur trafiken påverkas av ortens förutsättningar. Boverkets rapport *Lär känna din ort* redovisar en systematisk arbetsprocess och metoder som kan användas i arbetet. Arbetsprocessen är öppen. Man använder bara det som behövs för den egna orten eller för den aktuella planeringsfrågan. Analysmetoderna är hämtade från olika samhällssektorer med det uttalade syftet att ortsanalysen

ska vara ett neutralt verktyg. Metoderna kan användas för att göra en platsanalys där ett flertal olika aspekter ingår, för att beskriva orten som livsmiljö eller för att analysera ortens roll och förhållande till sin omgivning.

Det sociala livet har stor betydelse för människors trivsel och välbefinnande, och det påverkar också bilden av en ort och dess attraktivitet. Därför redovisas en metod som fokuserar på denna aspekt.

En utgångspunkt för förståelsen är bilden med samhällsmatrisen ovan.

Valet av metod och analysens omfattning beror på problemställningen för det aktuella projektet.



Figur 12. Ett exempel på hur en tvåbarnsfamilj förflyttar sig under en dag.

RESOR OCH TRANSPORTER

Begreppen resa och transport

En resa uttrycker människors behov av att förflytta sig. Det kan handla om förflyttningar mellan bostaden och arbetsplatsen eller till olika aktiviteter på fritiden. Näringslivets behov kan gälla att de anställda ska kunna förflytta sig i tjänsten eller att transportera råvaror, material och färdiga produkter.

En resa definieras här som förflyttningen från start till mål, det vill säga hela resan, även om den innehåller förflyttningar med flera olika färdmedel. Promenaden från bostaden till bussen, åkturen i bussen och promenaden från avstigningshållplatsen till målpunkten blir således tillsammans en resa.

En transport definieras på samma sätt. Det avser förflyttningen av varan eller produkten från start till mål.

Behoven kan omsättas till uppgifter om hur trafiksystemet används av olika grupper och om trafikens omfattning, sammansättning och fördelning i tid och rum.

Att arbeta med resor och transporter för att nå hållbarhetsmålen

Figur 12 ovan visar ett exempel på människors behov av att förflytta sig under en vanlig dag. Det handlar om att lämna barn på dagis, åka till arbetet eller skolan,

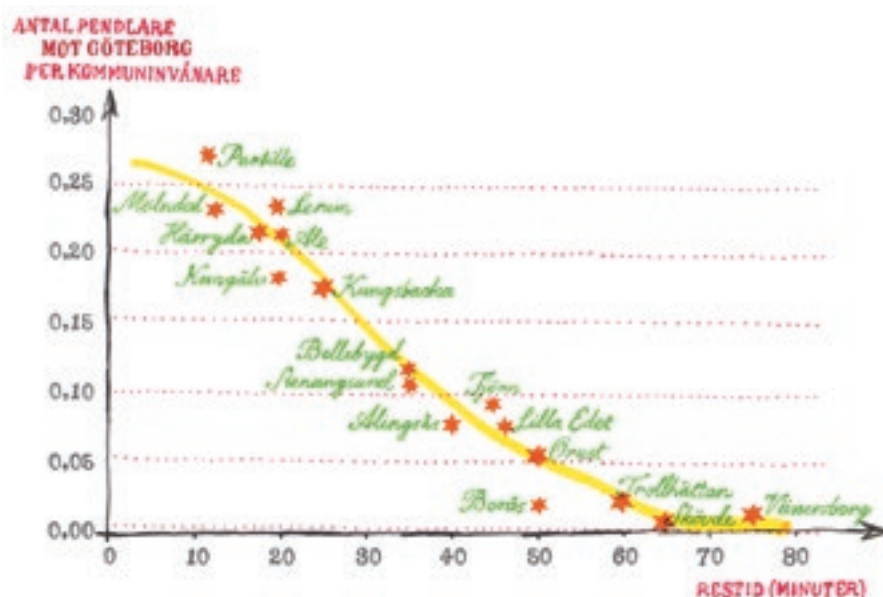
göra inköp och utöva olika aktiviteter på fritiden. Vårt resande påverkas av hur målpunkter är lokaliserade och hur trafiksystemet är utformat.

Näringslivet har liknande behov med ett flöde av varor till butiker, råvaror till industrin och olika typer av produkter som ska exporteras och importeras. Det är angeläget att stadens varuförsörjning fungerar. Godstransporter är en förutsättning för näringslivets utveckling och för stadens existens. Tillgängliga och effektiva godstransporter genererar nytta för samhället, näringslivet och medborgarna. Samtidigt ska dessa behov vägas mot andra behov och hanteras utifrån ett hållbarhetsperspektiv. En metodik för att hantera godstrafiken i staden beskrivs i TRAST-fördjupningen *Handbok för godstransporter i Den Goda Staden*. Många nyttor alstras genom en offentlig/privat samverkan.

Enligt Trafikverkets basprognos förväntas antalet personresor med bil öka med drygt 28 procent på nationell nivå under perioden 2010–2030. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 48

procent och det sammanlagda transportarbetet för färdssätten bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 27 procent under perioden. Lokalt och regionalt finns det förstås stora variationer kring detta genomsnitt. Resandet påverkas av hur den enskilda orten och dess omland förändras vad gäller antalet invånare, näringsliv och fritidsaktiviteter. Dessa prognoser beskriver en situation där inga nya åtgärder vidtagits.

Det är viktigt att få till stånd ett nytt tänkande när det gäller vårt resande. Ett långsiktigt hållbart resande kräver enklare, säkrare och mer attraktiva alternativ till bilåkningen och annorlunda syn på hur vi bygger upp våra städer. Hållbart resande är ett sätt att aktivt motverka biltrafikens ökning. På övergripande nivå innebär det att frikoppla ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt från ökande trafikmängder och ökad miljöpåverkan. Denna frikoppling kräver åtgärder på många olika nivåer, allt från planering av stadens målpunkter och infrastruktur till påverkan av den enskilda människans val av lösningar för sitt resbehov.



Figur 13. Regionförstoring – trafiksystemet ger möjlighet att pendla långa sträckor om systemet är väl utbyggt. Tiden som resan tar är en starkt styrande faktor.

TILLGÄNGLIGHET

Begreppet tillgänglighet

Samhället ska vara tillgängligt för alla. Det är ett nationellt mål. Med ett tillgängligt transportsystem avses att trafiksystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Tillgänglighet skapas av bebyggelse och trafiksystem i samverkan. Närhet och koncentration är viktiga inslag i bebyggelsestrukturen. Samverkan och genhet är viktiga inslag i trafiksystemens uppbyggnad, liksom trafiksystemens användbarhet. Planeringen måste utgå från den enskilda trafikantens förmåga. Barn, äldre och människor med funktionsnedsättning behöver särskild omtanke. Dessa grupper är också beroende av en fungerande kollektivtrafik och möjligheter att ta sig fram till fots eller per cykel. Transporter av varor och gods måste också gå smidigt. Utan detta fungerar inte staden och dess olika verksamheter.

Trafiksystemets grundläggande uppgift blir därför att skapa tillgänglighet för alla. Tillgängligheten skapas genom bidrag från alla trafikslag. Den stora utmaningen i planeringen är att uppnå så stor samverkande tillgänglighet som möjligt, för så många som möjligt och med så små negativa konsekvenser som möjligt – för

den enskilda trafikanten, för omgivningen och för staden.

Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid och kostnader, vilka hinder som finns, hur tryggheten är samt vilken tillgång som finns till färdmedel för att nå önskad destination.

Att arbeta med tillgänglighet

Tillgänglighetsanalys är ett verktyg för att hantera frågor om trafiksystemets tillgänglighet och hur de olika trafikslagen bidrar. På en övergripande och strategisk nivå analyseras de faktorer som påverkar och beskriver tillgängligheten i staden, till exempel lokalisering av boende, arbetsplatser och större målpunkter, stadens täthet, strukturen på de olika trafiknäten, hur resandet ser ut, hur trafikslagen samverkar med varandra, tillgång till olika färdmedel, mäns och kvinnors resvanor, parkeringspolicy och handelspolicy. Det handlar om att redovisa både hårda fakta, som fysiska strukturer, och mjuka, där invånarnas livsstil, ålder och kön ingår.

Nulägesbeskrivningen är arbetskrävande om alla tillgänglighetsaspekter ska belysas och dessutom i hela staden samtidigt. Arbetet bör därför göras som en inte-

gerad del av den översiktliga planeringen. På så vis kan planeringen för bebyggelse och trafiksystem ske samordnat. Förslag och konsekvenser kan tas fram och samordnas med den övriga fysiska planeringen. Analyserna kan också genomföras stegvis – genom att man koncentrerar sig på ett antal viktiga frågor eller börjar med analyser för en del av staden. I analysen ingår även en bedömning av framtida förändringar inom transportsystemet samt en analys av planeringstrender. Analysen ger mått som dessutom kan kvalitetsbedömas och uttryckas som indikatorer.

På en övergripande nivå påverkas tillgängligheten i staden av det fysiska avståndet. Avståndet avgörs i sin tur av hur många invånare som bor inom ett visst område (boendetäthet), hur många som är sysselsatta inom ett visst område (näringslivstäthet), andra viktiga målpunkters fördelning, grönytor och geografiska förhållanden. Dessa faktorer bildar därför utgångspunkt för såväl kartläggning som val av indikatorer. Delar av det material som behöver tas fram i kartläggningen kan hämtas från eller samordnas med den typ av ortsanalys som beskrivs i avsnittet Stadens karaktär.

Utöver avståndet är kommunikationernas kvalitet av intresse. Det krävs jämförelser som beskriver avstånd, men också restidskvoter.

Otrygghet motverkas om gaturummen är fulla av liv och rörelse.

Foto: Malmö stad, Oscar Falck.

För att få fram indikatorernas mätetal kan det bland annat behövas analys av statistik, fältinventeringar, enkäter, mätningar och beräkningar. Flera mätetal kan med fördel tas fram med hjälp av GIS-analyser och modellberäkningar. GIS är dessutom ett utmärkt redskap för att analysera flera aspekter samtidigt, till exempel kollektivtrafikens linjesträckning i kombination med boendetäthet och målpunkter.

Parkering stödjer en del av tillgängligheten. Man kan hjälpa prioriterade grupper att enkelt nå sin destination genom att ordna parkering, införa parkeringsregler och styra användningen av parkering. Andra grupper som inte prioriteras lika högt hålls undan med hjälp av tillgången till platser och regleringen.

TRYGGHET

Begreppet trygghet

Trygghet är ett komplext begrepp. Den upplevda risken för olyckor och våld påverkar upplevelsen av trygghet. Individer har olika riskkänslighet. Somliga människor är benägna att uppfatta risker som obehagliga, medan andra har motsatt tendens. En betydelsefull faktor är vilken uppfattning man har om sin egen kompetens, makt och kontroll. Ju mer kunskap man anser

sig ha, och därmed hur väl man kan förstå och skydda sig mot en risk, desto mindre hotfull bedöms den vara.

Ett resonemang kan också föras om sårbarhet – den som är eller känner sig sårbar är mer otrygg än den som inte tror sig vara sårbar. Sårbarheten kan vara fysisk – personen är mindre och svagare, till exempel barn, kvinna, äldre, funktionshindrad eller

oskyddad trafikant. Sårbarhet kan också vara social, det vill säga att man är utsatt genom sin grupptillhörighet – till exempel homosexuella och vissa invandrargrupper.

Otrygghet i staden handlar oftast om rädsla för människor och ibland om att råka ut för en olycka eller om rädsla för vissa gaturum. Den handlar också om rädsla för tomma rum, trånga rum, mörka





Överskådlighet gör gaturummen
mer tillgängliga och trygga.

Foto: Malmö stad, Oscar Falck.

rum, rum med gömställen och oöverskåd-
lighet samt instängda och avskilda rum.
Oftast är man rädd för rum med för lite
folk. Ibland, men ganska sällan, är man
rädd för stora rum och många människor.
Många är också rädda för till exempel
ungdomsgång i gatu- och stadsrummet,
speciellt kvälls- och nattetid, när de kan
framstå som dominerande. För många

skapar biltrafiken otrygghet då bilarnas
hastighet är hög, fordonen är stora och
flödet är stort. För föräldrar med barn som
vistas i trafiken som oskyddade trafikanter
är biltrafiken en källa till oro.

Vad påverkar tryggheten?

Stadsbyggandet spelar en viktig roll i arbe-
tet med att motverka brott och otrygghet.

I kriminologin påpekas ofta att det finns
en samvariation mellan urbaniseringsgrad
och brottslighetens omfattning. En större
andel stadsbefolkning och speciellt stora
städer sammanfaller ofta med högre
brottslighet. En av de kopplingar som
anges är storstadens anonymitet, men
det finns flera andra möjliga kopplingar.
En studie visar att brottsutvecklingen är
parallell med bruttonationalproduktens
utveckling – brottsligheten går till och
med tillbaka i takt med ekonomiska kriser.
Ekonomisk tillväxt och urbanisering går
ofta hand i hand, så stadslivet kan spela en
roll. Större städer går ofta också i spetsen
för individualisering, kommersialisering
och konkurrens samtidigt som religionens
betydelse minskar.

Människors olika förutsättningar
påverkar känslan av otrygghet. En del av
otryggheten är direkt sprungen ur brotts-
händelser och trafikolyckor i egen miljö
och reella risker. Den upplevda otrygghe-
ten är betydligt större än den statistiska
risken att faktiskt bli drabbad. Många saker
förstärker otryggheten: det sätt på vilket
media behandlar brott, underhållnings-
industrins fokusering på spänning, ensam-
het, anonymitet, olika mer eller mindre
främmande kulturer samt tecken i miljön
som signalerar att något är fel (klotter,
galler, skräpighet, etc.). Härtill kommer de
många övergivna, ödsliga platserna i våra

städer. Trafiksystemet innehåller platser som många upplever som otrygga. Oftast upplevs de allmänna färdmedlen med sina terminaler och hållplatser som otrygga. Placering, utformning och utrustning av hållplatser och terminaler är av central betydelse. En dåligt upplyst hållplats i ett ensligt läge kan inge obehag. Även förflyttningar till hållplatser och terminaler kan upplevas som otrygga, ibland mer otrygga än själva vistelsen på platsen eller resan med färdmedlet. Parkeringsanläggningar, garage, gång- och cykelvägar, gångtunnlar, broar och passager förbi skogsdungar och stora buskage är andra platser som ofta upplevs som otrygga.

Gemensamt för platser och anläggningar som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka, både för den som använder dem och när det gäller möjligheten för andra att se vad som händer på eller kring anläggningen.

Att arbeta med trygghet

Att beskriva tryggheten är nödvändigt för att kunna åtgärda brister. Övergripande kunskap får man genom att följa vad som sker inom relevanta forskningsområden, till exempel miljöpsykologi, kriminologi och genusforskning. Även hos myndigheter med ansvar för dessa och närliggande frågor finns stor kunskap. Statistik på nationell och lokal nivå är ytterligare en

källa till kunskap. Statistik på lokal nivå kan ge information om specifika platser som bör åtgärdas och även hur de ska åtgärdas.

Det finns olika metoder att nå kunskap om lokala förhållanden. Tillvägagångssättet bör väljas utifrån vilken kunskap man behöver. Enkäter och intervjuer med frågor till trafikanter eller medborgare kan användas för samtliga ändamål, men urvalet av intervjupersoner görs naturligtvis på olika sätt. Att låta utvalda personer föra dagbok under en period och notera när, var och varför de upplever otrygghet är en lämplig metod vid undersökning av stråk.

Observationer av beteenden direkt i trafikmiljön är också möjliga att göra.

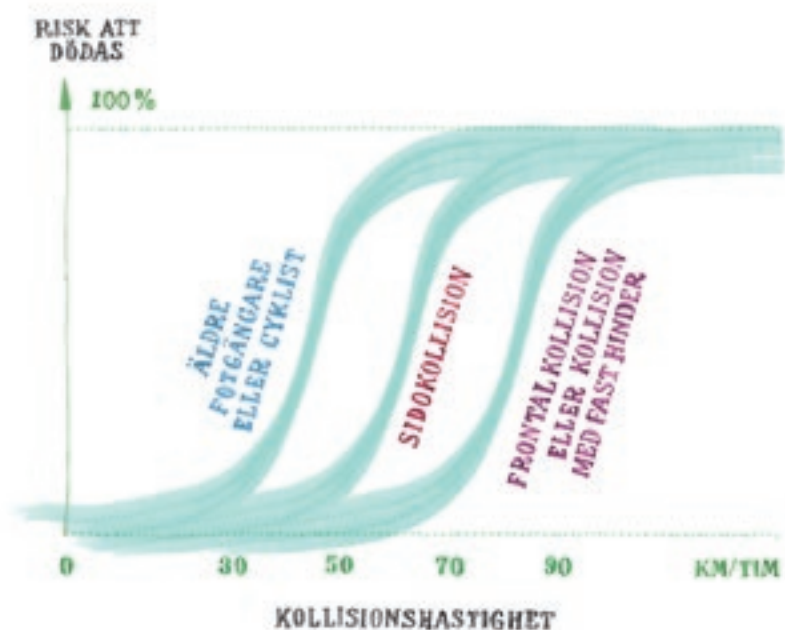
Inventering och kartläggning av platser som uppges eller bedöms vara otrygga kan utföras på många sätt. Ett sätt är att utgå från den generella kunskap som finns eller från den kunskap som tagits fram på lokal nivå. Med stöd av listor över kunskapsbehov kan inventeringar göras stråkvis eller områdesvis. I stråkvisa inventeringar bör samtliga relevanta brister kartläggas. Väljer man områdesvisa inventeringar kan ett arbetssätt vara att begränsa sig till ett fåtal saker i taget. Man kan till exempel inventera belysning och växtlighet längs alla gångstråk, för att i nästa skede inventera alla busshållplatser.

Kunskap om lokala förhållanden är nödvändig, men upplevelsen av trygghet är individuell. I flera städer har man gjort trygghetsvandringar där de boende har kartlagt miljön i området tillsammans med någon från kommunen. Det är rimligt att räkna med geografiska variationer – till exempel kan otryggheten i en mindre stad se annorlunda ut än den gör i våra största städer. Även om man kan lära sig av andras erfarenheter är det viktigt att i första hand studera de egna förhållandena.

Trygghetsvandring är en enkel och användbar metod för att skapa en bättre och tryggare närmiljö. Trygghetsvandringen ger också information om hur människor använder sin närmiljö och trivs i den; många gånger upptäcker man sådant man annars inte tänker på. Lokalkännedomen gör att man vet vilka platser som upplevs som trygga respektive mindre trygga och varför det är så. Den kunskapen är ovärderlig vid förändringar i stadsdelar och bostadsområden. Trygghetsvandringar leder till bättre miljöer för alla att bo och verka i. När människor trivs och gärna rör sig ute blir staden mer levande, mer intressant och tryggare.

Figur 14. Krockvårdskurvorna visar uppskattad risk att dödas och skadas allvarligt vid olika påkörningshastigheter för äldre fotgängare eller cyklist, vid sidokollision och vid frontalkollision eller kollision med fast hinder.

Källa: Towards Zero, OECD (2008).¹



TRAFIKSÄKERHET

Begreppet trafiksäkerhet

1997 beslutade Sveriges riksdag nollvisionen som det långsiktiga målet för trafiksäkerheten. Nollvisionen innebär att ingen på sikt ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Utifrån nollvisionen kan begreppet trafiksäkerhet ses som frånvaro av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Nollvisionen baseras på ett etiskt förhållningssätt som innebär att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Ett trafiksäkerhetsarbete i nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad anpassas till människans förutsättningar. De åtgärder som vidtas syftar inte primärt till att successivt minska risker i trafiken utan syftar snarare till att eliminera dödsfall och invalidiserande skador i trafiken. Människor begår ständigt misstag, den felfria människan finns inte. Det är därför viktigt att förstå att nollvisionen inte handlar om att eliminera alla trafikolyckor. Med nollvisionen som utgångspunkt väljer vi att acceptera att olyckor inträffar, men det viktiga är att de olyckor som sker inte leder till invalidiserande personskador.

Trafiksäkerheten påverkar livskvaliteten. Livskvalitet är enligt Rikstermbanken

”En persons syn på sitt livsvärde”. Livskvaliteten kan beskrivas med hjälp av fyra komponenter, nämligen att vara aktiv och att ha gemenskap, självkänsla och en grundstämning av glädje. Trafiksäkerhet påverkar hälsa och trygghet och är en förutsättning för att människor ska kunna ta del av samhället.

En vägtrafikolycka är en händelse som inträffat i trafiken på väg, där minst ett fordon i rörelse har varit inblandat och som lett till person- eller egendomsskador.

En järnvägsolycka är en olycka där minst ett spårburet fordon varit i rörelse, men som inte är en elolycka. En elolycka är en olycka där en person- eller egendomsskada direkt eller indirekt har förorsakats av elektrisk ström. Med en olycka menas en oönskad händelse som resulterat i skador på människor, material eller miljö.

Dödad i vägtrafikolycka är en person som avlidit inom 30 dagar efter olyckan. Personen ska ha avlidit som en direkt eller indirekt följd av olyckan. Svårt skadad i vägtrafikolycka är en person som fått brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning, inre skada eller andra skador som väntas medföra intagning på sjukhus. Lindrigt skadad i vägtrafikolycka är en person med övriga personskador.

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Visionen är

bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas svårt i vägtrafiken. Vi kan inte acceptera att människor straffas med döden eller livslångt lidande för att de gör ett misstag i trafiken. Eftersom människor ibland gör misstag, går det inte att helt förhindra trafikolyckor. Däremot kan följderna av olyckor mildras genom att vägar och fordon blir säkrare. Risken för att olyckor ska inträffa minskar dessutom om alla trafikanter får ökad insikt om hur viktigt det är med ett säkert beteende i trafiken.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är nedbrutet i sex delmål. Målet som rör trafiksäkerheten lyder:

➤ ”En säker trafik – Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.”

¹ OECD (2008), Towards Zero – Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach (Summary Document).



Hastighetsdämpande sidoförskjutning i Källtorp, Göteborg. Foto: Roger Johansson.

Att arbeta med trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är inte bara en fråga för kommunens tekniska nämnd och förvaltning utan berör flera aktörer, precis som andra stadsbyggnadsfrågor. Det är viktigt att det klargörs hur varje del av kommunen kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Till exempel kan skolförvaltningen bidra till mer undervisning om trafik och samhällsbyggnad i skolan, och upphandlingsavdelningen kan ställa trafiksäkerhetskrav i upphandling av samhällsbetalda resor. Flera kommuner har trafiksäkerhetsgrupper med representanter från olika förvaltningar och andra aktörer.

Ett gemensamt förhållningssätt till trafiksäkerhet är viktigt för att kunna arbeta effektivt. Trafiksäkerhet finns med i stora delar av kommunens verksamhet. Ett sätt att skapa en gemensam bild av hur man ser på trafiksäkerhet är att ta fram en trafiksäkerhetspolicy eller ett trafiksäkerhetsprogram.

I kommunens översiktsplan fastläggs kommunens markanvändning och bebyggelsens struktur. Därmed ges grunden för invånarnas rörelsemönster och näringslivets transporter. Den översiktliga planeringen är således avgörande för storleken

på det totala trafikarbetet. Lokaliseringen och avstånden mellan trafikens start- och målpunkter har också betydelse för trafikanternas val av färdmedel.

Sveriges Kommuner och Landsting har utvecklat en metod för att göra en trafiksäkerhetsrevision. Att genomföra en revision innebär att kommunen får en nulägesbedömning av sitt trafiksäkerhetsarbete samt förslag på hur arbetet kan förbättras och utvecklas. Sedan Nollvisionen introducerades har Trafikverket och kommunerna börjat arbeta med kvalitets-säkring av transporter.

Hastigheten i olycksituationen är avgörande för konsekvenserna av olyckan. Biltrafiken utgör den allvarligaste trafiksäkerhetsrisken för oskyddade trafikanter i tätort. Indelningen av trafiknäten i huvudnät och lokalnät lägger grunden för hastighetsklassificeringen enligt TRAST-fördjupningen *Rätt Fart i staden*. Denna indelning görs i trafiknätsanalysen som beskrivs i *TRAST Underlag till handbok*, kapitel 7. Detta är första steget i avvägningen mellan olika kvalitetsaspekter, som karaktär, miljöpåverkan, säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Den slutliga avvägningen sker när gaturumsbeskrivningen tas fram.

Trafiklugnande åtgärder (Traffic calming) syftar till att påverka hastighet, flöde och fordonssammansättning på en bestämd plats eller en avgränsad gatusträcka. Åtgärderna syftar till att reducera biltrafikens hastigheter i avgränsade bostadsområden och lugna ned trafiken på större vägar mellan olika stadsdelar och i innerstäder. Elektroniska hjälpmedel tas fram i utvecklingsprojekt som pågår. Automatisk hastighetskontroll är en metod som etableras successivt. Den används nu huvudsakligen på landsbygdens vägnät, med gott resultat. En ökad användning i tätort bör ge goda effekter även där. Elektroniskt stöd i fordonet (ISA) för att hjälpa föraren att hålla hastighetsbegränsningarna blir också allt vanligare.

I tätorter drabbas oskyddade trafikanter hårdast av våra olyckor. Jämförande studier har visat att såväl olycksrisk som skadeföljd har starkt samband med två faktorer. Den ena är tillgången till ett gång- och cykelnät som täcker större delen av de oskyddade trafikanternas resbehov. Den andra är hur väl man lyckats dämpa biltrafikens hastighet till 30 km/tim eller gångfart på alla platser där bilar kan komma i konflikt med oskyddade trafikanter.

Arbetet med att minska antalet olyckor i plankorsningar mellan vägar och järnvägar har varit framgångsrikt. År 1996 skedde 52 olyckor på statens spåranläggningar, jämfört med strax under 30 år 2006. När en ny järnväg byggs får normalt inga nya plankorsningar tillskapas, och vid större ombyggnader av järnvägen ska befintliga plankorsningar i möjligaste mån byggas bort.

Nya planskilda korsningar måste få en naturlig och attraktiv placering i den omgivande bebyggelse- och trafikstrukturen. Om inte gåendes behov analyseras och beaktas finns risk för att dessa finner sina egna vägar och korsar järnvägen på ett otillåtet och riskfyllt sätt.

För att förhindra påkörning av personer som otillåtet vistas i spårområdet kan det i många fall behövas tillträdesskydd i form av stängsling och/eller kameraövervakning på platser där järnvägen annars är lättåtkomlig, särskilt i tätbefolkade områden. Behovet av tillträdesskydd måste också beaktas vid ny- och ombyggnad av järnväg. Stationsplattformar bör utformas så att obehörigt tillträde till spårområdet försvåras och det bör finnas tydlig skyltning om att det är förbjudet att beträda spåren.

För att förebygga elolyckor finns det filmer och informationsmaterial riktade till ungdomar.

MILJÖ- OCH HÄLSOPÅVERKAN

Begreppet miljöpåverkan

Transportsystemet påverkar miljön vid byggande, drift, underhåll och avveckling samt när systemet används av biltrafiken. Material kommer i omlopp och emissioner uppstår. Ämnen sprids och omvandlas. Vid olyckor kan farliga ämnen spridas okontrollerat.

Transportsystemets miljöproblem innebär förluster i välbefinnande och hälsa för människan. Även djur och natur- och kulturmiljöer påverkas negativt. Det medför i praktiken restriktioner för transportsystemet och användningen av mark. Hur stadens ytor används och fördelas påverkar i sin tur vilka avstånd och sträckor som behöver överbryggas av transporter och infrastruktur och vilka förutsättningar som ges för olika färdmedel.

Om biltrafik och vägtransportsystem tillåts växa i en större stad kommer trafik- anläggningarna att bli dominerande och skapa stora barriärer. Detta skapar i sin tur tillgänglighetsproblem, dels direkt genom dålig framkomlighet för biltrafik i stadens centrala delar, dels indirekt genom att handel och andra verksamheter flyttar ut från centrum till externa lägen nära större trafikleder.

En fortsatt ökning av biltrafiken innebär att utsläppen av klimatpåverkande gaser ökar. För att hejda den ökningen räcker

det inte att användningen av alternativa drivmedel ökar, utan det krävs åtgärder även inom andra områden. Det behövs till exempel transportsnål bebyggelse- och produktionsstruktur, mer gång-, cykel- och kollektivtrafik samt mer energieffektiva fordon. Mer om sambanden mellan utsläpp av klimatpåverkande gaser men också partiklar och människors hälsa finns att läsa i *TRAST Underlag till Handbok*, Kapitel 6.

Omfattande biltrafik och stora miljöstörningar i stadens centrum kan skapa otrivsel och sociala problem. Detta kan leda till att boende och handel flyttas ut. Det ökar behovet av trafikinfrastruktur och resande, vilket i sin tur medför ännu större miljöstörningar. En planering som ensidigt försöker tillgodose biltrafikens behov riskerar därför att leda till förslummade och utarmade stadscentrum. En sådan negativ utveckling har sedan länge varit ett faktum på många håll i USA, men den förekommer i mindre uttalad form även i Sverige och övriga Europa. En mer aktiv styrning mot en attraktiv stad måste därför innefatta en begränsning av biltrafiken genom aktivt arbete med markanvändning, trafiksystem och beteendepåverkan.

Men det handlar inte bara om att buller, avgaser och annan påverkan gör staden mindre attraktiv. Det handlar också om att positiva miljöaspekter gör staden mer



Trafiken på Hornsgatan i Stockholm påverkar stadsbygden omkring den.

Foto: Scanpix.

attraktiv, med vackra utblickar, god ljudmiljö, värdefulla kultur- och naturmiljöer och friskt vatten.

Att arbeta med miljöpåverkan

På kommunal nivå kan man arbeta med markanvändningen, utformningen av trafiksystemet, trafikregleringar, miljözoner med mera. För att nå goda resultat bör man arbeta med strategier som innehåller flera slags åtgärder, allt ifrån att påverka behoven av resor och transporter genom genomtänkt markanvändning och beteendepåverkan till omdaning av transportsystem, nybyggnad, effektivare användning av befintlig infrastruktur och skyddsåtgärder.

Man bör eftersträva samverkande goda effekter av varje övervägd typ av åtgärd, regleringar och ekonomiska styrmedel, så att flera typer av miljöproblem och andra problem kan minskas. Omfattande och dyra åtgärder som endast löser en typ av miljöproblem bör undvikas. Genom att göra miljöbedömningar av alla planer och program kan man integrera miljökonsekvenserna i planeringen och förebygga dem på ett effektivare sätt.

Som underlag för att planera åtgärder för att begränsa motorfordonstrafikens

miljöpåverkan behöver man kunskap om hur markanvändning och rörelserna faktiskt ser ut i staden. Bland annat behövs information om

- trafikflöden och trafikens fördelning över tiden för olika typer av trafik (till exempel distributionstrafik, spårtrafik), typer av fordon (till exempel tunga fordon, cykel och gång)
- hastighet, som är gemensam indata för flera av miljöaspekterna: buller, bilavgasutsläpp, luftkvalitet, vibrationer, vattenföroreningar samt olyckor med farligt gods
- befolkning (dag och natt) och känsliga miljöer (daghem, skolor, äldreboenden, sjukhus)
- resbehov och fördelning mellan färdmedel och trafikslag.

Markanvändningen i en kommun är av avgörande betydelse för vilka resbehov som uppkommer, vilka färdmedel som väljs och hur störande biltrafiken blir. Men möjligheterna att utnyttja marken beror också på hur trafiksystemet är utformat. Det gäller att hitta en lämplig samordning mellan markanvändning och trafiksystem, såväl på övergripande nivå som på detaljnivå.

På övergripande nivå handlar det om att lokalisera olika verksamheter i staden så att man skapar goda förutsättningar för kollektivtrafik och för gång- och cykeltrafik. Det gäller också att lokalisera starkt trafikalkstrande verksamheter så att de har anslutning till det överordnade vägnätet. Slutligen bör verksamheter med inbördes kontaktbehov samlokaliseras så att det totala resbehovet minimeras.

På detaljnivå handlar det om hur marken används invid trafiklederna. Bostäder och vård- och undervisningslokaler är känsliga för buller och andra störningar, medan arbetsplatser är mindre känsliga.

Beteendepåverkan innebär att påverka resor och transporter innan de har påbörjats. Begreppet omfattar bland annat samåkning, distansarbete, videokonferenser, nya servicekoncept och bilpooler, i samarbete med näringslivet och olika organisationer. Syftet är att attityd- och beteendepåverkan ska leda till att den fysiska miljön utnyttjas bättre och att användandet av infrastrukturen effektiviseras på olika sätt. Medvetenhet och kunskap om de mjuka åtgärdernas potential för att påverka människors beteende måste finnas med under planeringsprocessen.



”Vid förtätning måste det finnas plats för lek, motion och annan utevistelse.”

Miljöanpassade färdmedel

Kommunen kan ställa krav på miljöanpassade färdmedel och att transporter ska utföras så miljöanpassat som möjligt. Sådana krav kan kommunen ställa både i sin egen verksamhet och vid upphandling av transporter och andra produkter som innehåller transporter. Många kommuner har en resepolicy, som föreskriver att tjänsteresor ska ske med tåg i stället för med bil eller flyg i de fall detta är rimligt. Det finns möjlighet att ”miljömärka” transporter med ”Bra miljöval”, och kommunen kan se till att de egna transporterna uppfyller dessa kriterier.

När bilresor är nödvändiga kan man kräva att de ska ske med miljöbilar. Flera kommuner arbetar med projekt där man försöker införa mindre miljöstörande fordon i stora delar av verksamheten. Bland annat när det gäller tjänste- och förmånsbilar kan man utforma regler som gynnar miljöanpassade fordon.

Vissa kommuner arbetar även med sina anställdas resor till och från arbetet. I stället för att erbjuda fri parkeringsplats till dem som åker bil till jobbet premierar man dem som åker buss eller cyklar.

Även körsätt är viktigt att påverka. Förarens sätt att framföra sitt fordon påverkar buller och utsläpp i hög grad, speciellt i

tätorter och vid låga hastigheter. Ett mjukt körsätt i jämn hastighet, utan kraftiga inbromsningar och accelerationer, är 5–10 dB tystare och ger upp till 50 procent mindre avgaser än ett vårdslöst (”sportigt”) körsätt med kraftigt gaspådrag, tvär kurvtagning och hög hastighet.

Offentliga verksamheter måste föregå med gott exempel och utbilda sina förare i ”miljöanpassad körning”.

Begreppet hälsa

”Hälsa” är ett flitigt använt begrepp.

Men vad står det för? För många handlar det nog mest om frånvaro av sjukdom.

Men i Världshälsorganisationen WHO:s definition av hälsa från 1948 ingår även välbefinnande: ”Hälsa är ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och ej endast frånvaron av sjukdom eller handikapp.” Vidare anger WHO att ”hälsa på högsta nivå är en av de fundamentala rättigheter som tillkommer varje människa utan åtskillnad av ras, religion, politisk åskådning, ekonomiska eller sociala förhållanden”.

Förr hade de flesta fysiskt krävande arbeten och var beroende av sina egna ben för att förflytta sig. I dag tillbringar de flesta människor största delen av sin vakna tid stillasittande. Fysisk aktivitet har

förflyttats från vardagens rutiner till fritidens motionspass. Vardagsrörligheten har minskat och stillasittandet har ökat, även bland dem som är tillräckligt fysiskt aktiva. Brist på fysisk aktivitet är ett globalt problem och WHO beräknar att fysisk inaktivitet är den fjärde största riskfaktorn för att dö i förtid. Ökad fysisk aktivitet kan bland annat motverka följande sjukdomar och tillstånd, eller förbättra allmäntillståndet om man får dem: hjärtsjukdomar, högt blodtryck, diabetes typ II, benskörhet samt milda depressioner och nedstämdhet.

Det övergripande målet för folkhälsopolitiken i Sverige är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Bland sammanlagt elva målområden finns bland annat delaktighet och inflytande i samhället, barns och ungas uppväxtvillkor och fysisk aktivitet.

Fysisk aktivitet används som ett överordnat begrepp och innefattar kroppsrörelser under såväl arbete som fritid och olika former av kroppsovningar, till exempel idrott, lek, gymnastik, dans, motion och friluftsliv. Det omfattar all kroppsrörelse som är ett resultat av skelettmuskulaturens kontraktion och som resulterar i en ökad energiförbrukning. För att uppnå en positiv hälsoeffekt på hälsan behöver vuxna



Påverka människors resvanor,
transportsätt och resmönster.

Foto: Sari Wallberg.

minst 30 och helst 60 minuter per dag av måttlig till intensiv rörelse, exempelvis en rask promenad. Dessa pass kan delas upp i mindre delar av fysisk aktivitet, men de bör vara minst 10 minuter långa tidsperioder för att vissa hälsoeffekter ska uppnås. Barn behöver vara fysiskt aktiva minst 60 och helst 90 minuter per dag.

Av den vuxna befolkningen i Sverige är 95 procent otillräckligt fysiskt aktiv. Fysisk inaktivitet kostar samhället stora pengar. Enbart i sjukvårdskostnader handlar det i Sverige om 6 miljarder kronor om året. Forskningen har på senare år också visat att långvarigt stillasittande är en annan stor riskfaktor, oberoende av hur fysiskt aktiv man är däremellan.

Att arbeta med hälsa

I dag är vårt vardagslandskap med bostad och målpunkter som service, daglighandel, arbetsplatser och fritidsaktiviteter geografiskt utspritt. Det förutsätter ofta biltransporter. Bilen kan betraktas som ett så kallat strukturellt tvång för ett fungerande vardagsliv, och det ses som en självklarhet att ha full framkomlighet med bil. Men samtidigt är ungefär 30 procent av alla bilresor kortare än fem kilometer och 20 procent av alla resor som är kortare än två kilometer sker med bil. Att cykla fem kilometer tar ungefär 20 minuter och två kilometer cyklar man på 10 minuter och går på drygt 20 minuter.

Planeringen bör präglas av ett synsätt där det är en självklarhet att kunna röra sig till fots eller per cykel och att kunna att leka eller springa i sin närmiljö. Det behövs en annan syn på hur vi rör oss i vardagen för transport och rekreation. Förtätningen måste ge plats för lek, motion och utevistelse. En viktig strategi för hållbar bebyggelseutveckling är ibland förtätning av den byggda miljön. Därmed ökar underlaget för kollektivtrafik, och behovet av transporter med personbil minskar. Potentialen för gång och cykel ökar också tack vare kortare avstånd mellan målpunkter. Men detta förutsätter att förtätningen också innebär förtätning av målpunkter och områden där människor vill vistas.

Förtätningen sker ofta genom att före detta industrimark omvandlas samt att grönområden och "outnyttjad" mark inne i städerna tas i anspråk för byggnader eller anläggningar. Följden blir bland annat att naturmiljöerna blir färre och att trycket ökar på de grönområden som finns kvar. Vid förtätning måste det finnas plats för lek, motion och annan utevistelse. För detta krävs tillräckligt stora ytor med hög kvalitet och ett rikt innehåll. Stadsdelsparker och större grönområden kan inte ersättas med mikroparker eller gröna stråk. I planering och genomförande av nya områden är det en utmaning att få till större parkytor som inbjuder till vistelse. I storstäderna visar bristanalyser att det

i flera exploateringsområden helt saknas ytor för fysisk aktivitet. För att motverka denna utveckling är det angeläget att kunskapen om fysisk aktivitet kommer in tidigt i den fysiska planeringen.

Utifrån folkhälsa och fysisk aktivitet är det vardagliga resandet ett område där de allra enklaste och största hälsovinster kan göras. Det innebär att man utvecklar infrastrukturen för aktiv transport – att gå och cykla eller på annat sätt förflytta sig med muskelkraft. Men även resande med kollektivtrafik ökar den fysiska aktiviteten. Perspektivet "hela resan, från dörr till dörr" blir allt viktigare i planeringen där alla delar av en resa måste synliggöras. Resan blir inte mer attraktiv än sin minst prioriterade del. Om exempelvis möjligheten att cykla från hemmet till bussen inte är attraktiv, trygg eller säker blir heller inte resan som helhet attraktiv. Bilen framstår då som ett bekvämare färdssätt.

När vi går eller cyklar längs en färdväg påverkas vi av fem typer av miljödomäner: den fysiska miljön med fasta objekt, trafikmiljön med rörliga objekt, den sociala miljön med människor, väder och ljusförhållanden. Var och en av dessa domäner innehåller olika miljöfaktorer som kan variera stort. Det gör att färdvägsmiljöer är komplexa, och till det bidrar det faktum att de ofta ändrar karaktär längs en färdväg.

Tabell 2. Trafikslag i samverkan, övergångar sker ofta mellan olika trafikslag.

	Gång	Cykel	Buss/spårvagn	Bil	Tåg	Flyg
Gång		Samspel, säkerhet	Hållplats, gångväg	P-plats, gångväg	Järnvägsstation, gångväg	Rullbanor
Cykel		Hyrcyklar, tjänstecyklar, cykelväg	Hållplats, cykelväg, cykelställ, cykelbuss	P-plats, cykelställ	Järnvägsstation, cykelväg, cykel-P, cykel på tåg, hyrcyklar	Cykelväg och cykel-P vid flygplatser
Buss/spårvagn			Terminal, byteshållplats	Pendlar-P, Kiss&ride, infarts-P	Resecentrum Tågplus	Flygbuss
Bil				Samåkning, bilpool, hyrbilar	Pendlar-P, Kiss&ride tågbil, biltåg	Parkering, flygbil, flygtaxi
Tåg					Resecentrum	Nya järnvägar typ Arlandaförbindelsen
Flyg						Flygplatssystemets matarlinjer, taxifyg

För att skapa stödjande färdvägsmiljöer behöver vi veta vilka miljöfaktorer som är kritiska för att miljön på en färdväg ska upplevas som trygg respektive stimulerande för gång och cykling. Och för att veta något om det behöver vi kunna mäta hur vi uppfattar olika miljöfaktorer. För det ändamålet finns färdvägsmiljöskalan ACRES (The Active Commuting Route Environment Scale). Ett sätt att nyttja ACRES är att låta fotgängare och cyklister skatta hur de uppfattar en färdvägs olika delar i termer av otrygghet – trygghet respektive motverkande – stimulerande för gång eller cykling. Därigenom kan man lokalisera färdvägars svaga punkter och sedan analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att förbättra dem. När sedan förändringar har gjorts kan dessa utvärderas med hjälp av ACRES (se vidare *TRAST Underlag till handbok*, kapitel 7.2).

Studierna med ACRES ger ett stöd för att anlägga cykelbanor snarare än cykelfält längs mer trafikerade gator och vägar, med tanke på både trygghet och stimulans. Vidare visar de att träd och annan grönska i färdvägsmiljöer stimulerar till cykling. Miljöpsykologisk och miljömedicinsk kunskap ger ytterligare stöd för att man av hälsoskäl bör plantera träd längs våra gator och vägar, särskilt i stadsmiljöer.

BALANSERAT TRAFIKSYSTEM

Begreppet balanserat trafiksystem

Trafik är ett uttryck för mänskliga aktiviteter. Fungerar inte trafiken så fungerar inte staden. Trafiken och trafiksystemet får dock inte ”ta över”. Detta gäller främst biltrafiken. Risken är i så fall stor att biltrafiksystemet förbrukar stadens goda sidor och att en attraktiv och hållbar stadsutveckling försvåras.

I ett balanserat trafiksystem råder – just balans. En medveten avvägning har gjorts mellan de förflyttningar som boende och verksamma behöver göra, hur detta behov kan tillgodoses och vad staden och dess gaturum tål. Trafikslagen fungerar tillsammans, och varje trafikslag ger ett optimerat bidrag till helheten. Markanvändningen samverkar med trafiksystemets möjligheter.

Grundidén för TRAST är att skapa förutsättningar för ett balanserat trafiksystem. I *TRAST Underlag till handbok*, kapitel 7, beskrivs hur man kan arbeta med trafikslagen och deras nät för att uppnå balans. Fokus läggs således på trafiksystemets roll. Analysen av balansen som sådan kan exempelvis göras gentemot de kvaliteter som redovisas längre fram i tabellen ”Samlad bedömning av konsekvenser” i kapitlet ”Process för kommunal trafik- och stadsplanering”, avsnittet ”Alternativ och analys”.

Att arbeta med det balanserade trafiksystemet

Utgångspunkten är alltid stadens form och innehåll och dess relation till omgivningen. Varje ort är unik i detta avseende. Insikt om hur den egna orten ser ut och fungerar är således en nödvändig utgångspunkt. Denna kunskap kan exempelvis tas fram genom Boverkets metod, som beskrivs i *TRAST Underlag till handbok*, kapitel 1 Stadens karaktär. Det kan göras tillsammans med en analys av resmönster, se *TRAST Underlag till handbok*, kapitel 2 Resor och transporter. Hur omfattande dessa analyser behöver vara avgörs både av ortens storlek och av problemets natur.

Trafikslagen måste fungera i samverkan. Olika trafikslag ingår i princip i alla resor. Ju längre gångavstånd, desto tydligare blir det att varje resa inleds med en förflyttning till fots. Om cykeln eller bilen står utanför dörren uppfattar man knappast resan som en kedjeresor – ändå börjar och slutar varje resa med cykel eller bil med en förflyttning till fots.

Flera resor är kedjeresor där man utträttat olika ärenden och använder olika trafikslag. De flesta rör sig inom den egna orten. För allt fler handlar det om ett dagligt pussel som innefattar olika orter, en där man bor och en annan där man arbetar. ”Hela resan” omfattar således inte enbart den egna orten.

Förutom det självklara att flexibla trafik-



Figur 15. I livsrumsmodellen kan man skilja på frirum, mjuktrafikrum och transportrum.

slag har fördelar ser man ett behov av samverkan mellan markanvändning och trafik. Var ska dagis ligga, skolan, närbutiken? Hur kan gång- och cykelnätet kopplas till hållplatsen? När det gäller varutransporter dyker frågan upp om spåranslutning till olika verksamheter, kombiterminaler som samlingspunkt för lokalt järnvägs gods och möjligheter till samordnad varudistribution.

Som stöd för indelningen av gatunätet kan man använda livsrumsmodellen, där man behandlar prioritering mellan olika trafikantintressen och samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum": frirum, mjuktrafikrum och transportrum. Ambitionen är att på sikt skapa tydliga gränser mellan de olika rummen och att gatorna i respektive rum får en tydlig utformning som är lätt att förstå för trafikanterna.

Frirummet är cyklisternas, fotgängarnas och de lekande barnens område. Hit hör gång- och cykelnätet, parker, rekreationsområden, lekplatser, torg med mera. I frirummet ska man inte behöva oroa sig för biltrafik, som i princip inte bör förekomma här. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten med andra människor.

Mjuktrafikrummet omfattar större

delen av stadens biltrafiknät och här ska bilister och oskyddade trafikanter samsas. Mjuktrafikrummets gator utformas så att gående och cyklister ges utrymme. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion.

Transportrummet består av gator där person- och godstransport prioriteras: trafikleder, motorvägar eller spårvägar.

Livsrumsmodellen används också i TRAST-fördjupningen *Rätt fart i staden* vars syfte är att ge stöd för att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar. Genom att bedöma hastighetsnivån inom olika delar av trafiknätet kan man välja hastighetsgränser som medverkar till att stadsrummet används på ett sätt som bättre stödjer stadens utveckling utifrån stadsbyggnadskvaliteterna i TRAST. Arbetsmetodiken bidrar till att öka förståelsen för varför man valt en viss hastighetsgräns och varför man behöver vidta åtgärder i gatunätet. Resultatet blir en hastighetsplan.

Principer för trafiksystemets uppbyggnad

Debatten har under ett antal år i stor utsträckning behandlat tre inriktningar för hur ett trafiksystem kan byggas upp, nämligen differentiering, integrering och separering. Betydelsen av dessa begrepp har inte alltid varit självklar.

Enligt TRAST innebär differentiering att

trafiknätets olika delar får olika uppgifter. Cykelnätet kan exempelvis delas in i ett huvudnät och ett lokalnät, liksom de övriga näten. Huvudmotivet är att anpassa de olika nätens egenskaper till de behov som uppkommer om man vill färdas en längre eller kortare sträcka inom staden och att foga in gaturummet och dess trafikfunktion i den omgivande miljön. Man skulle kunna uttrycka detta som att bejaka både vistelsen i stadsrummet och behovet att röra sig mellan platser i staden.

Principen att differentiera betyder i de flesta fall att man skiljer större och snabbare flöden från långsammare, och att de större och snabbare flödena leds utanför störningskänsliga områden, exempelvis bostadsområden och vistelsezoner av olika slag. Det finns många internationella erfarenheter som visar att principen leder till färre olyckor, mindre barriäreffekter, mindre miljöpåverkan och bättre förutsättningar för barn och äldre att röra sig i gaturummet. I många fall stöds differentieringen av trafiklugnande åtgärder på områdesnivå, vilket ökar effekten ytterligare.

Med integrering menas i TRAST att olika trafikslag blandas. Det är med andra ord motsatsen till separering, som innebär att olika trafikslag skiljs åt i tid eller rum. Trafiksignaler är ett exempel på tidsmässig separering, planskildheter och egna cykelbanor är exempel på separering inom rummet.



”Varje stad måste utvecklas utifrån sina förutsättningar och sin identitet och historia. De människor som lever och verkar i staden är dess största resurs.”

Det finns stadsmiljöer där integrering kan vara ett naturligt inslag. Oftast är motiven för integrering starkast i de centrala delarna av staden. Integrering ställer högre krav på gaturummets utformning och på hastighetsanpassningen. Integreringen underlättas om exempelvis bilnätet är differentierat på ett rimligt och välavvägt sätt.

Behovet av separering är starkt knutet till trafiksäkerhet och trygghet, därmed också till förekomsten av stora eller snabba biltrafikflöden och tung trafik. Separering medför stora ytor och bredare gaturum,

vilket i sig kan driva upp tempot. Likaså kan en långt driven differentiering öka behovet av separering. ”Maskvidd” har stor betydelse för nätets funktion och attraktivitet. Med maskvidd menas avståndet mellan två närliggande länkar i nätet. Gående är känsliga för omvägar. Upptrampade stigar över såväl nyanlagda som äldre grönytor är tydliga tecken. Maskvidden påverkar konkurrensförhållandet mellan olika trafikslag. Gångnätet bör därför erbjuda bästa genhet (minst maskvidd), därefter cykelnätet, kollektivtrafiken och bilnätet.

Förutom dessa mer fysiska principer är det viktigt att de olika trafikslagen samverkar med varandra och med den markanvändning som trafiksystemet ska betjäna.

Process för kommunal trafik- och stadsplanering

I detta kapitel beskrivs en process för den kommunala trafik- och stadsplaneringen. Den omfattar ett antal delar eller moment som samtliga bör användas i arbetet med att förbereda, arbeta fram och genomföra olika typer av planeringsdokument.

EN TYDLIG PROCESS

Utvecklingen av en kommun sker i samverkan mellan många parter, genom ständiga och återkommande aktiviteter. För varje steg i arbetet tas en del av alla frågeställningar upp, prövas i sitt sammanhang och tillförs helheten. Genom en process i samverkan kan risker och möjligheter identifieras tidigt i arbetet. Det finns då tid att lyssna av och pröva idéer som kan ta tid att introducera. Detta arbetssätt ger bättre lösningar, eftersom kraven lyfts fram tidigt i arbetet och kan hanteras innan lösningarna "vuxit fast".

TRAST-processen kan användas för att ta fram strategier, planer och program, allt efter kommunens behov. Resultatet kan vara en trafikstrategi som ger stöd åt kommunens inriktningsplanering eller en plan som går ännu längre i konkretisering (det vill säga den omfattar även åtgärds- och genomförandeplanering, se beskrivning i tidigare kapitel). Ett sådant dokument omfattar kommunens trafikstrategi tillsammans med ytterligare frågor som är aktuella att behandla i sammanhanget.



Figur 16. TRAST-processen och de olika delarna för att ta fram en trafikstrategi, trafikplan eller motsvarande.

Dokumentet blir då djupare än vad en trafikstrategi annars kan vara. I en mindre tätort kan detta ofta vara praktiskt och tillräckligt. Processen kan också användas om man arbetar med bara en aspekt, till exempel trygghet, eller ett trafikslag.

Figur 16 visar processens olika delar. I praktiken sker arbete ofta parallellt i de olika delarna, och processen kan också behöva göras iterativt beroende på planeringens omfattning och komplexitet. Inför varje ny revidering av trafikstrategin eller den aktuella planen görs en uppföljning där genomförda åtgärder utvärderas och

vunna erfarenheter analyseras och tas till vara. *TRAST-guiden* är ett kompletterande stöd till *TRAST Handbok*. Den beskriver en arbetsprocess för en kommunal trafikstrategi som kompletterar den generella processen i TRAST. *TRAST-guiden* föreslår en stegvis arbetsprocess för framtagande och användning av en trafikstrategi med tillhörande handlingsplan. Trafikstrategin ses som en del av ett rullande planeringsarbete, och den behöver förnyas i takt med att strategin genomförs och i takt med de förändringar som sker i kommunen eller samhället i övrigt.



FAKTA Arbetsprocessen i TRAST-guiden

➤ TRAST-guiden föreslår en arbetsprocess i tre faser med arbetsmoment som följer på varandra i en logisk ordning:

Fas 1. Starta arbetet och få ett uppdrag

Fas 2. Arbeta fram trafikstrategin

Fas 3. Genomföra och förvalta

I realiteten kommer flera av arbetsmomenten att löpa parallellt och ibland upprepas när behov finns. Fas 1 och 3 präglas av lyhördhet och anpassning till kommunens lokala förutsättningar. Planeringen måste vara väl förankrad i kommunens sätt att arbeta och anslutas till samma arbetssätt. Fas 2 är en tydlig utredningsfas som följer en traditionell utredningsmetodik och utgår från det som lyfts fram i fas 1.

I TRAST-guiden finns rekommendationer och förslag för genomförandet av respektive fas, baserat på erfarenheter från kommuner som redan tagit fram och använt trafikstrategier.



VISION

➤ "En vision ska alla kunna känna som sin egen, vara barriärbrytande, ge nya utmaningar, ge en mental bild om framtiden, förmedla verksamhetens innersta mening, vädja snarare till hjärtat än hjärnan, stå för mening och färdriktning, entusiasmera och engagera, ha ett attraktivt emotionellt innehåll, kunna visualiseras på ett pedagogiskt sätt, koppla ihop organisationens och individens mål."

Jouko Arvonen

Kommunens verksamhet har sin grund i medborgarnas behov, som beskrivs i visioner, mål och budget. Visionen uttrycker den framtid, som staden bör eller kan utvecklas mot. Visionen ska vara skriven, begriplig, accepterad och utmanande. En vision bör vara någorlunda realistisk, men den behöver inte vara tidsbunden eller mätbar. Visionen kan användas som styrinstrument för den politiska ledningen,

EXEMPEL En stadsbyggnadsvision för Jönköping

Stadsbyggnadsvisionen har sedan beslut i kommunfullmäktige i juni 2000 haft sin utgångspunkt i ett antal bärande idéer och handlingsinriktade punkter kring vilka en helhetssyn formats. Dessa målformuleringar omfattar såväl fysiska frågeställningar och frågor kring innehåll, som frågor kring organisation och skötsel. För stadskärnan finns följande målformuleringar:

- Stadskärnan skall vara socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar.
- Stadskärnan skall vara den självklara mötesplatsen och "vardagsrummet" för alla människor – oavsett kön, ålder eller ursprung. Den skall vara trygg och säker att vistas i under alla tider på dygnet.
- Stadskärnan skall ha en mångfald i fråga om boende, arbetsplatser, utbildning, kultur, handel, nöjen och andra verksamheter.
- Stadskärnan skall ha en hög kvalitet på arkitektur och utformning av de offentliga rummen.
- Stadskärnan skall ha en god tillgänglighet för alla.
- Stadskärnan skall ge långsiktigt hållbara och lönsamma förutsättningar för utveckling och drift av olika verksamheter.



Foto: Jönköpings kommun.

som genom visionen visar i vilken riktning staden ska utvecklas. Visionsarbetet är strategiskt viktigt och inspirerande och ger möjlighet att samla mångas tankar

och idéer. Arbetet med visionen rymmer kreativitet och har i många kommuner medfört att ny spännande utveckling kommit till stånd. Arbetet med visionen

EXEMPEL Inriktningsmål

Nedan följer förslag på hur inriktningsmål kan formuleras.

Stadens karaktär – En vacker och trivsamt stadsmiljö eftersträvas i nya områden, äldre miljöer, stadens förbifarter och entréer. Bebyggelse och trafiksystem anpassas till stadens karaktär. Stadens täthet ökas utan att andra stadskvaliteter försämras.

Tillgänglighet – Samhällsbyggandet ska utformas så att samverkan sker mellan trafikslagen. Viktiga stråk i staden ska vara anpassade till människor med nedsatta funktioner. Den genomsnittliga restidskvoten cykel/bil ska vara mindre än två för

resor inom det tätbebyggda området. Gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk på tillgänglighet prioriteras före bilisternas.

Trygghet – Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikanter som känner sig trygga i trafiken ska öka.

Trafiksäkerhet – Nollvisionen anger inriktning, ingen ska dödas och eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerheten för alla trafikanter ska förbättras så att de årliga hälsoförlusterna minskar.

Miljö- och hälsopåverkan – Användning av infrastruktur och fordon effektiviseras

och miljöanpassas. Alla gränsvärden för miljöpåverkan ska uppnås. För buller sker detta genom en lokalt anpassad plan. Transportsystemet ska uppmuntra till fysisk aktivitet.

Resor och transporter – Gång- och cykeltrafiken ska öka i absoluta tal. Kollektivtrafikens andel av resandet ska öka. Valfriheten mellan trafikslagen ska ökas. Rättvis och jämställd fördelning av transportmöjligheter ska eftersträvas.

Trafiksystem – Mellan alla bostadsområden och centrum ska det finnas sammanhängande, gena gång- och cykelförbindelser med god standard.

har lyft fram möjligheter som tidigare bara var kända av ett fåtal.

Visionen i TRAST-processen har lämpligen sin utgångspunkt i kommunens översiktsplan, utvecklingsstrategi eller liknande. Om inte en sådan vision finns framtagen för hela stadens utveckling kan visionsarbetet inriktas på trafiksystemet. För att det ska bli verklighetsförankrat och fokusera på rätt stadsbyggnadskvaliteter behöver det ofta vävas ihop med nulägesanalyser. Trafikstrategin ska stärka utvecklingen i den riktning som kommunen önskar, vilket bör vara tydligt i visionen.

MÅL

Trafikstrategins uppgift är att styra förändringen av trafiksystemet i riktning mot en attraktiv och hållbar stadsutveckling. En attraktiv och hållbar stadsutveckling formuleras utifrån stadens unika förutsättningar och de lokala värderingarna om hur den egna staden bör utvecklas. Att förstå hur staden ska utvecklas är av central betydelse för arbetet med trafikstrategin.

Övergripande kommunala mål

Varje kommun har visioner och politiska mål för de kvaliteter som är betydelsefulla för utvecklingen. De lokala målen står sällan i något motsatsförhållande till de nationella, men de kan lägga fokus på

andra kvaliteter och innebära att andra aspekter lyfts fram. Den nationella nivån kan uppfattas som en del av den globala. På så sätt fogas kommunens planer in i ett större sammanhang samtidigt som de behåller sin unika prägel.

Kommunens egna mål och tolkningar av de nationella målen är vägledande under arbetet med översiktsplanen, och den innehåller normalt en redovisning av inriktningen. Ytterligare mål och ställningstaganden som kommunen gjort finns i beslut från kommunfullmäktige och berörda nämnder. Flera av dessa mål har direkt eller indirekt koppling till stadens transportförsörjning och utvecklas i trafikstrategin.

Trafikstrategins mål

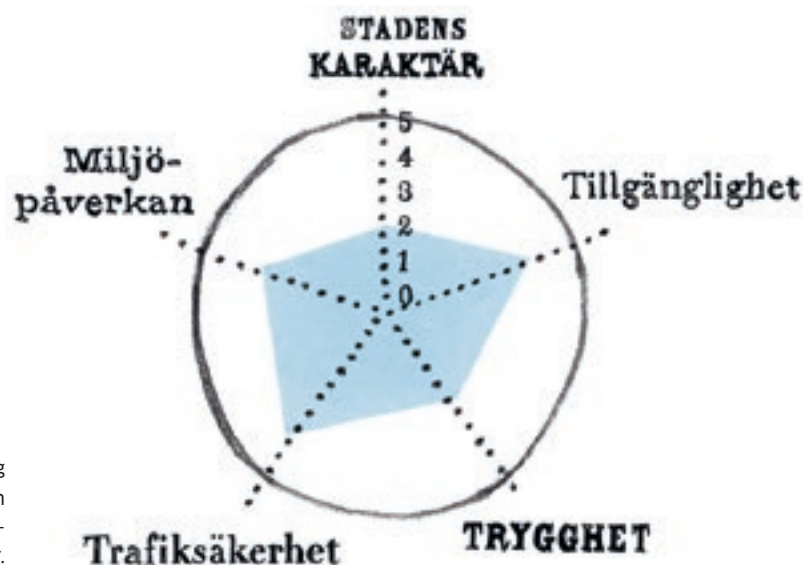
Målen i trafikstrategin bör bygga på nationella och kommunala mål och inriktningsbeslut. De kommunala målen hämtas från flera dokument. Dessa dokument är bland annat budgetskrivningen för kommunen, översiktsplanen och strategiska dokument tagna i kommunfullmäktige. Ytterligare några dokument kan innehålla målbeskrivningar av överordnad karaktär som bör ligga till grund för målformuleringarna i en trafikstrategi. Dessa kan grupperas enligt stadsbyggnadskvaliteterna, det vill säga stadens karaktär, resor och transporter, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet

samt miljö- och hälsopåverkan. Denna indelning kan med fördel följa med under hela arbetet med trafikstrategin.

Målområdena bedöms utifrån en samlad redovisning av resor och transporter, trafiksystemet och markanvändningen. Alla trafiknät, trafiksystemets uppbyggnad och funktion, stadens struktur och människors verksamheter samt människors villkor och val av resor bildar underlag. Mätbara och uppföljningsbara mål formuleras stegvis och utvecklas under arbetets gång. Måluppfyllelsen kan mätas med hjälp av indikatorer. De delar som inte kan fångas med mätbara indikatorer men som anses viktiga kan beskrivas kvalitativt. Kombinationen av indikatorer och beskrivningar bör ge stöd för arbetet med trafikstrategin.

Resultatmålen kan ha olika tidshorisont. Kopplingen till de nationella målen ger en lång tidshorisont. Detaljeringsgraden kan ökas genom att man gör målen mera näraliggande, inom aktuell planeringsperiod. Arbetet med målen avslutas när alternativen bedömts och slutförslaget har formulerats. Att arbeta med mål är också ett sätt att kommunicera mellan beslutsfattare och tjänstemän.

För mer stöd i arbetet med att välja och formulera mål och mått (indikatorer), se TRAST-guiden. För beskrivning av nationella och regionala mål, se bilaga.



Figur 17. Värderos – verktyg för nulägesbeskrivning utifrån till exempel stadsbyggnadskvaliteterna i TRAST.



NULÄGESBESKRIVNING

Då nulägesbeskrivningen (eller nulägesanalysen som den också kallas) tas fram hämtas material från processer som pågår samtidigt och kontinuerligt i kommunen, eftersom dessa hela tiden påverkar varandra.

Innehåll

Genom nulägesbeskrivningen ska alla berörda kunna få en gemensam uppfattning om vilka förutsättningar staden har att utveckla sitt trafiksystem. Nulägesbeskrivningen bör därför vara omsorgsfull, men den bör samtidigt vara avgränsad till att beskriva det som är angeläget och relevant för den enskilda kommunen. Det är bra om den belyser såväl historisk utveckling som aktuellt nuläge och förväntad framtid. Nulägesbeskrivningen kan struktureras utifrån stadsbyggnadskvaliteterna på samma sätt som föreslås ovan för trafikstrategins målformuleringar.

I detta skede bör man ha en diskussion där man lyfter fram beslutsfattarnas, tjäns-

temännens och medborgarnas acceptans och motivation för förändring. Avsikten med detta är att tidigt försöka förstå vilka förankringsinsatser som krävs för att förändringsarbetet ska kunna genomföras och för att det ska accepteras av de berörda. Utvecklingstrappan som beskrivs i kapitlet "Kommunal trafik- och stadsplanering" kan användas som utgångspunkt.

Att känna till nuläget och hur kommunen kan utvecklas ger goda förutsättningar för att finna vägarna för utvecklingen. Nuläget ska ge en uppfattning om stadens goda sidor, vilka brister den har och vilken potential som ska stödjas.

Redovisning

Nulägesbeskrivningen görs med hjälp av kartor, texter och tabeller så att man får en sammanhållen och överskådlig bild av stadens struktur, problem och kvaliteter. Den kan kompletteras med en bedömning av de olika faktorerna och dessas förutsättningar. Bedömningen kan man sedan lätt återkomma till och använda som grund för de jämförelser mellan olika scenarier (alternativ) som sker stegvis under arbetets gång samt för det slutliga förslaget till trafikstrategi.

Det kan vara lämpligt att göra och redovisa en så kallad SWOT-analys, där man analyserar styrka, svaghet, möjligheter och hot (från engelskans Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats).

Avsikten med analysen är att den ska peka ut nyckelfrågor för det fortsatta arbetet. Nyckelfrågorna kan handla om styrkor som bör bevaras, svagheter som bör reduceras, möjligheter som bör utnyttjas och hot som bör hanteras. En SWOT-analys genomförs med fördel av en brett sammansatt grupp. Gruppen bör ha tillgång till allt relevant material i kommunen. Efter hand som diskussionen fortgår kan material plockas bort och kompletteringar göras. Allt material sorteras in under de fyra rubrikerna. SWOT-analysen kan redovisas som en egen analys av stadens situation. Analysformen kan också användas för att strukturera hela nulägesbeskrivningen.

Värderosen är ett annat verktyg för redovisning. Den är ett polärt diagram som används för att sammanfatta hur nuläget ser ut i relation till de mål som växer fram. Tillsammans med texter, diagram, kartor och bilder kan värderosen ge en tydlig bild av nuläget.



ALTERNATIV OCH ANALYS

Alternativ utveckling och scenarier

Staden kan utvecklas i flera riktningar, och möjliga förändringar kan illustreras genom scenarier på olika nivåer. Den övergripande nivån handlar om vilken typ av stad man eftersträvar, bebyggelsens utbredning och lokaliseringsfrågor. Scenarier på mer detaljerad nivå beskriver på olika sätt hur trafiksystemet kan bidra till att man uppnår de mål man har formulerat.

Alternativa utvecklingsinriktningar eller scenarier finns ofta i översiktsplanen och kan vara en viktig utgångspunkt, åtminstone för den övergripande nivån. Om det saknas aktuella bedömningar av möjliga utvecklingsscenarier kan arbetet med trafikstrategin bli en anledning att göra sådana scenarier.

Fyrstegsprincipen kan vara ett användbart verktyg när man genererar alternativa inriktningar eller scenarier. Olika tonvikt på de fyra stegen kan ge hjälp att formulera

relevanta alternativ. Att exemplifiera med paket av åtgärder kopplat till fyrstegsprincipens steg kan öka förståelsen och göra alternativens innehåll mera konkreta och lättare att kommunicera.

Flera olika utvecklingsscenarier kan behövas för att analysera hur de olika trafiknäten påverkar utvecklingen av staden. När alternativen till trafiksystem beskrivits bedöms deras effekter på och konsekvenser för stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö- och hälso-påverkan, resor och transporter.

Prognoser kan vara ett hjälpmedel

Prognoser för framtiden ger vägledning, men de kan lätt uppfattas som förutsägelser om hur det ska bli. Prognoser är ett hjälpmedel, framför allt för att jämföra konsekvenser av olika scenarier med varandra. I scenarierna kan man välja ut några utvecklingsvägar som man särskilt vill analysera effekterna av. Scenarier kan också vara ett sätt att beskriva en utvecklingsväg med utgångspunkt från de effekter man vill uppnå.

Utifrån de olika scenarierna kan man föra diskussioner om vilken utveckling som önskas i staden. Effekter av de olika alternativen kan jämföras med nuläget och beskrivas sinsemellan i olika detaljeringsgrad beroende på lokala önskemål.

Med underlag från scenarierna kan också analyser göras med hjälp av "back-

casting". Backcasting innebär att målet fastställs och man gör en beskrivning av hur man når dit, bakåt i tiden från en situation där målet är nått. Beskrivningen ger stöd för att förstå vilka åtgärder som krävs för att nå målet.

Analys och bedömning

Det behövs en sammanhållen beskrivning av respektive alternativ. Man bör använda kvantitativa data inklusive ekonomiska analyser, men beskrivningen bör också ge utrymme för att lyfta fram kvaliteter som bäst låter sig fångas i text. Avslutningsvis görs en så tydlig beskrivning som möjligt av konkurrerande intressen och konflikter. Underlaget och argumenten för att välja det ena eller andra alternativet bör lyftas fram för att åskådliggöra de konkurrerande och ibland oförenliga intressen som finns, så att valet mellan dem blir tydligt.

Sammanställningen görs, i likhet med nulägesbeskrivningen, med hjälp av kartor, texter och tabeller, så att man får en sammanhållen bild av vad som påverkar stadens kvaliteter och förutsättningarna för dem.

Samlad bedömning av konsekvenser

En del av underlaget för bedömning av de olika alternativen är en uppskattning av hur förändringar i trafiknäten påverkar olika egenskaper och kvaliteter i staden. Matrisen nedan visar ett sätt att samman-

Tabell 3. Samlad bedömning av konsekvenser, ett exempel på mall.

Funktion	Egenskap						
	Stadens karaktär	Resor & transporter	Tillgänglighet	Trygghet	Trafiksäkerhet	Miljö- och hälsopåverkan	Samlad bedömning
Gång							
Cykel							
Moped							
Kollektivtrafik							
Stationer							
Bil							
Gods							
Utryckning							
Samlad bedömning							

ställa och åskådliggöra detta. När de olika alternativen ska jämföras med varandra och nuläget kan också en värderos vara ett bra hjälpmedel. Värderosen blir ett visuellt stöd i dialogen om vad som är bra och vad som kan förbättras.

Ett sätt att skapa jämförbarhet är att använda samma mall för att beskriva de olika alternativen. Kan man dessutom granska alternativen steg för steg underlättas jämförelsen ännu mer. Även swot-analysen kan användas för att diskutera de olika alternativen.



Figur 18. Värderosen ger möjlighet att jämföra alternativen med nuläget. Den blå ytan visar nuläget och den gula anger ett alternativ. Skillnaden är den förändring av kvaliteterna som förslaget ger upphov till.

Ekonomisk bedömning

Som underlag för valet av alternativ behövs också en ekonomisk bedömning. Olika trafiksystem kostar olika mycket att genomföra och driva. Kostnaden för de olika alternativen uppskattas och ställs i relation till effekterna, så att alternativens kostnadseffektivitet kan bedömas.

Det är viktigt att ta med både investeringskostnaderna och förändrade kostnader för drift och underhåll i beräkningen. Förbättrad kollektivtrafik med ökad turtäthet ger omedelbart högre driftskostnader. Denna fördyring kan kompenseras med ökat resande, effektivisering av linjenät eller bättre samverkan med andra delar i trafiksystemet. Men i samhällsplaneringen måste mer än så vägas in. I en samhällsekonomisk analys beaktas bland annat ekonomi, säkerhet, miljö och sociala aspekter.

Bedömning av acceptans

Hur kommer de olika alternativen att tas emot av olika intressenter? Vilka är intressenterna och hur kan man föra en dialog med dem? I ett skede när olika alternativ finns är det viktigt att återknyta kontakten med dem som berörs. Kommunikationsplanen (se avsnitt "Förankring") bör ta hänsyn till detta och föreslå en dialog i lämpliga former.



VAL AV ALTERNATIV

Vikten av strategiska val

Attraktiv och hållbar stadsutveckling bygger på långsiktighet. Den skulle kunna beskrivas som en rörelse i riktning mot något slitstarkt och bestående. Strategiarbetet handlar om inriktning och visioner. För att visionerna ska bli verklighet fordras strategiska val och att resurserna koncentreras till det man bestämt sig för att göra.

De olika delområdena i de strategiska valen påverkar ofta varandra; de är beroende av varandra inbördes. Under arbetet med de olika alternativen växer det vanligen fram en bild av de viktigaste delområdena, som strategin kan koncentreras kring, till exempel utbyggnad av cykelnät eller större turtäthet.

En samlad strategi för transportsystemet bör ge långsiktigt hållbara lösningar – socialt, ekonomiskt och miljömässigt. Ett samspel mellan de olika trafikslagen och förbättrade möjligheter att nå kollektiv-

Tabell 4. Strategier – exempel på hur en kommun har formulerat sina delstrategier (Uppsala).

Delstrategi	Exempel på åtgärder
Levande stadsmiljö	Projekt som syftar till att utveckla stadens kvaliteter och beskriva vilka krav det i sin tur ställer på trafiksystemet.
Cykelstaden	Olika åtgärder vidtas för att få fler (bilister) att cykla. Omfattande utbyggnad och förbättring av cykelvägar. Folkhälsoperspektivet är viktigt. Attitydförändringar behövs.
Bättre kollektivresande	Brister i kollektivtrafiken analyseras och systemet utvecklas för att fler ska vilja och kunna åka buss i stället för bil. Attitydfrågorna är viktiga.
Renare och säkrare bilresande	Åtgärder vidtas för att bilresandet ska ge färre negativa konsekvenser. Omfattande gatuombyggnader behövs för större säkerhet och lägre hastigheter. Attitydförändringar är viktiga för att få acceptans för nödvändiga förändringar.
Hållbar samhällsplanering	Större hänsyn tas till hållbarhetsperspektivet i samhällsplaneringsprocessen. Fokusera på transportbehovet vid olika lokaliseringar. Utbildning av planerarna krävs.
Företagens transporter	Olika projekt för att miljöanpassa och säkra företagens resor och godstransporter. Samverkan mellan kommun och företag. Kommunen är en viktig transportör och bör föregå med gott exempel.
Opinion, attityder, marknadsföring, demokrati	Kontinuerliga planlagda aktiviteter genomförs för att förstärka effekterna av de övriga reformerna. Utbildning, information, kampanjer, samråd och dylikt.

trafiken med bil och cykel kan vara en del av en sådan lösning. En samordnad övergripande trafikslagsövergripande planering där varje trafikslags fördelar optimeras är en del av nyckeln till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ytterligare insatser krävs som regel. Det kan vara attitydförändringar och andra åtgärder för att stimulera hållbara lösningar, till exempel alternativa drivmedel och fordon, video- och telefonkonferenser, distansarbete, bilpooler, samåkning och samdistribution.

För att strategin ska förverkligas krävs tillräcklig finansiering. Att anta strategier för att uppnå mål utan att resurserna går att mobilisera är inte trovärdigt. Mål som följs av strategier måste vara seriöst syftande och ha en realistisk handlingsplan, i annat fall undergräver de förtroendet för lång tid.

Formulera de strategiska valen

De strategiska valen som görs ska vara lätta att förstå, fånga något centralt och vara långsiktiga. De ska bilda en samlande plattform för de åtgärder som ska genomföras. Rubrikerna kan formuleras och förklaras som i exemplet från Uppsala.

De bör ange vad som ska öka respektive minska, vad som ska utvecklas respektive avvecklas och vad som ska lyftas fram och prioriteras respektive hållas tillbaka. Inriktningen har strategisk betydelse.

De ska kommuniceras och ange hur transportsystemet ska förändras. Den i ord formulerade inriktningen blir en viktig utgångspunkt för alla framtida planeringssituationer och åtgärdsval som inte direkt behandlas i trafikstrategin eller handlingsplaner.

Vanliga benämningar på denna del av en trafikstrategi eller trafikplan är delstrategier, inriktning eller planeringsprinciper.



ÅTGÄRDSPLANERING

Att välja ordning för åtgärdsplanering

Trafikstrategin är formulerad och åtgärderna utpekade. Detaljeringsgraden varierar med kommunens storlek. I en mindre kommun kan man direkt arbeta med konkreta åtgärder medan man i en större kommun arbetar med utpekade program och planer. I många kommuner blir det en kombination av konkreta projekt, planer och program. Det är ofta en fördel om

även trafikstrategidokumentet inkluderar en konkret del, en handlingsplan som förtydligar vad som är kommande steg i genomförandet. Det kan vara åtgärder och projekt som är klara att starta inom en relativt snar framtid, men också beslut om att ta fram kompletterande planer eller åtgärdsprogram.

Kommunledningens intresse och politiska vilja att budgetera resurser till förnyelseprojektet, förbättringsåtgärder, dialogprojekt etc. avgör arbetstakt och omfattning. Vad tar vi först? Allt kan inte göras samtidigt, resurserna är begränsade. Att hantera många frågor samtidigt är sällan effektivt. Vad ska styra valet av ordning? Högst kostnadseffektivitet, starkast efterfrågan, mest akut, mest aktuell fråga? Nedan följer ett exempel på hur en genomförandeplan kan utformas.

1. Åtgärda där bristerna är störst, där kvaliteter eller områden i kommunen har de största kvalitetsbristerna.
2. Börja där de berörda är positiva till åtgärderna. Då kan två fördelar vinnas; tid till dialog och åtgärdsanpassning samt att den första etappen kan bli ett positivt exempel som underlättar förståelsen, acceptansen och genomförandet av senare etapper.
3. Gör åtgärder först där man får mest

Tabell 5. Handlingsplan för att utveckla trafiksystemet med trafikstrategin som stöd kan se ut så här i en mellanstor stad.

Åtgärd	Ansvar	Tid	Resurs	Uppföljning
Gaturummets form och innehåll, förvaltningsövergripande gestaltungsprogram				
Tillgänglighetsplan för gående				
Trygghetsvandringar område för område				
Trafiksäkerhetsprogram				
Cykelplan för länkar i huvudnätet för cykeltrafik				
Nya rutiner för drift och underhåll				

nytta per krona. Traditionellt genomförs olika slag av stadsförnyelse, påverkansåtgärder för hållbart resande etc. områdesvis. En del åtgärder som inte är områdesbundna kan emellertid ge stor nytta för nedlagda kostnader.

- 4. Börja där ger åtgärderna störst "positiv smitta"? De åtgärder som upplevs av många som positiva, når publicitet, kan bli varumärken etc. kan ge positiv signaler till berörda, beslutsfattare med flera.
- 5. Passa-på åtgärder". Agera med åtgärdsplanen i ryggen men ta tillvara de aktuella tillfällen som ges. Detta kräver en flexibel utbyggnadsordning som ger beredskap att med kort tid kunna genomföra en förändring.

UPPFÖLJNING

Uppföljningen är en viktig del av genomförandet, och arbetet med den ska helst påbörjas redan när man tar fram en strategi eller plan. Det handlar till exempel om att formulera mål som är möjliga att följa upp, men också att säkerställa resurser och skapa en organisation för det kommande arbetet med genomförande och uppföljning. Hur resultatet från uppföljningen ska användas och spridas är också något som man bör beskriva i strategin eller planen och ta med i beslutet om denna.



Vikten av att följa upp

Uppföljningen syftar till att kontrollera om de uppsatta målen nås. Den syftar också till att undersöka om de föreslagna åtgärderna har önskad effekt. Vidare bör man analysera om förutsättningarna har ändrats och vidta korrigerande åtgärder i den mån det behövs. Uppföljning blir samtidigt ett sätt att dokumentera effekter och erfarenheter inför kommande stadsbyggnadsuppgifter. På det sättet får man lokalt kopplad kunskap som ger ett förbättrat beslutsunderlag för orten.

Uppföljningens huvudfråga är att analysera om de uppsatta målen nås. Man analyserar också de åtgärder som är en följd av målen. Hur stor effekt har de? En rapporteringsrutin eller ett kontrollprogram kan vara lämpligt som stöd i arbetet. Genom rapporteringsrutinen samlar man ihop relevanta data som man redan tar fram för orten. Det kan vara trafikolycksdata eller miljödata, men också tillgänglighet

för yrkestrafiken eller trygghetsrelaterade åtgärder.

Uppföljning av effekter har stort värde för kommande åtgärdsplanering, men det bidrar även med motiv för att ta upp ekonomiska resurser i budgetarbetet. Det ger dessutom allmänheten en möjlighet att se strategins faktiska resultat. Uppföljningsarbetet leder också till att trafikstrategin hålls aktuell, eftersom den ger politikerna en överblick över vilka mål som behöver skärpas och var resurser behöver tillföras. På så vis ökar chanserna till att engagemanget kring trafikstrategin hålls vid liv och att den blir ett långsiktigt strategiskt verktyg.

Vad bör följas upp?

De tre hållbarhetsmålen ligger till grund för uppföljningen på en övergripande nivå. Vilka effekter har de genomförda åtgärderna haft på människors liv, på den ekonomiska utvecklingen och på anpassningen till ekologins ramar? Att följa upp på flera nivåer ger överblick och sammanhang, vilket leder till att de samverkande processerna stärks och utvecklingen kan stödjas. Exempel på verktyg för uppföljning är enkäter där man kan lyssna av vilka effekter medborgarna och näringslivet uppfattar. Vidare är det lämpligt att följa upp trafikutvecklingen genom mätningar av olika slag: trafikmätningar, färdmedelsval, resvaneundersökningar etc.

Tabell 6. Uppföljningsplan. Till planen kopplas en beskrivning som anger hur respektive område ska följas upp.

Uppföljning av	Metod	Ansvar	Rapportera	Tider
Stadsbyggnadskvaliteter				
<i>Stadens karaktär</i>	Enkät bland kommuninvånare			
<i>Tillgänglighet</i>				
<i>Trygghet</i>	Trygghetsvandringar			
<i>Resor och transporter</i>	Resvaneundersökning			
Trafiksystem				
<i>Gångnät</i>				
<i>Cykelnät</i>				
<i>Kollektivtrafiknät</i>				

Hur har förutsättningarna förändrats? Trafikstrategin och dess åtgärder bygger på ett nuläge – som just var ett nuläge – och en prognos för en händelseutveckling som man då bedömde vara rimlig. Förändringar som man bör följa är till exempel ändrad politisk majoritet som förändrar mål som berör trafiksystemet och ekonomisk utveckling – stadens invånare får mer eller mindre pengar att spendera jämfört med prognos. Förtätning av staden kanske leder till en situation som kanske inte förutsågs när trafikstrategin gjordes. Handelns utveckling tar nya vägar. Fordonsparken byts ut snabbare och miljöfordonen dominerar biltrafiken i staden. Gränsvärderna i miljökvalitetsnormen utökas och skärps. Listan på tänkbara förändrade förutsättningar kan göras lång. Ändå kommer den alltid att vara osäker i den meningen att utvecklingen tar vägar vi inte fullt förutser.

Hur uppföljningen kan ske

Det är viktigt att komplettera uppföljningen med rapporteringsvägar så att informationsflödet blir tillräckligt och informationen hamnar hos dem som har ansvar för det område som följs upp. Uppföljningen kan med fördel organiseras som en del av genomförandet. Man kan utse en person med ansvar för att hålla ett samlat grepp över all uppföljning. Uppföljningen kan också utföras av dem som genomför

respektive åtgärd eller svarar för respektive del av genomförandet.

En gång per år kan det vara lämpligt att ge en samlad bild av hur genomförandet fortskrider. Mottagare av en sådan samlad bild är de som tog beslut om trafikstrategin.

Metoderna för uppföljningen kan variera beroende på syftet. Lämpliga metoder för att kommunicera med berörda är en del av dem som beskrivs i avsnittet ”Förankring”.

Förvaltning

Uppföljningen bör göras efter hand som strategin verkställs. Ansvaret för strategin och uppföljningen av den bör vara tydligt och formaliserat. Det finnas uttalat vilken del av organisationen som äger strategin, även om den har tagits fram av en arbetsgrupp och flera engagerade personer har varit involverade. Ägaren kan gärna vara centralt placerad. På så sätt kan de olika delarna i strategin successivt infogas i verksamheten och planeringen.

Strategin är ett gemensamt verktyg för alla inblandade, men den behöver en uttalad och tydlig förvaltare. En sådan uttalad roll bör också innehålla ansvar för information. Genom kontinuerlig information om hur strategin når genomslag och om resultaten av delprojekten kan strategins roll utvecklas. På det sättet blir verktyget en naturlig och efterfrågad del av de kommunala planeringsverktygen.

Arbetet med trafikstrategin har krävt stort engagemang och det har gett den kommunala organisationen kunskap. I de flesta organisationer finns ett system för verksamhetsutveckling (kvalitetssystem), som är ett system för lärande, utveckling och ständiga förbättringar. Arbetet med att genomföra trafikstrategin bör fogas in i den struktur som finns för åtgärdsplanering, kunskapsåterföring och uppföljning, så att man säkerställer kontinuiteten i arbetet och tar till vara de landvinningar som gjorts. Arbetet med trafikstrategin blir genom detta en naturlig del av kommunens planering, uppföljning etc., och åtgärder kan tas med i verksamhetsplaner och budget.

Fler råd om hur man genomför och förvaltar en trafikstrategi eller trafikplan finns i *TRAST-guiden* (fas 3 Genomföra och förvalta).

FÖRANKRING

Vikten av att förankra

Arbetet med att planera och utforma ett trafiksystem har traditionellt utförts av planerare, arkitekter och ingenjörer. Resultatet får effekter för alla människor i samhället, eftersom gator och vägar är en väsentlig del av stadsrummet. Det skulle därför vara optimalt om alla berörda var med och påverkade. Förankringsarbete



Beskrivningen av ett gaturum kan göras genom att säga att det formas av väggar och golv, men också av vegetation, möblering, rörelse och vistelse.
Foto: Roger Johansson.

syftar till att fler ska vara nöjda med såväl resultatet som processen.

Förankringsarbetet har ett pris – det kostar tid, planering och tålamod och kräver förmåga att hantera gruppsociala processer och att kommunicera. Utmaningen är att hitta sätt att kanalisera berördas engagemang så att arbetet blir ett samarbete. Man kan diskutera vad det är som förankras – ett färdigt beslut eller en pågående process. Risken med att låta förankringen komma in sent är uppenbar.

Tre argument för tidig förankring:

Bättre underlag för ett gott beslut. Dialogen gör det möjligt att dela synpunkter, erfarenheter och kunskaper mellan de berörda. Dialogen blir ett sätt för att förstå varandras perspektiv.

Beslutet blir mer långsiktigt hållbart.

När beslut grundas på flera personers erfarenheter och fler personer har varit en del av processen ökar chanserna att det respekteras och uppskattas i breda grupper. Annars kan betydande möda vara förspild på ett arbete som i slutändan inte accepteras.

Människor har rätt att vara med och påverka sin egen omgivning och närmiljö. Detta argument vilar på djupt humanistiska och demokratiska grunder och är egentligen tillräckligt för att motivera en strävan efter förankring i planerings- och projekteringsprocessen. Det finns skillnader mellan experters och lekmäns upplevelser av en plats. Till exempel lyfter brukarna fram känslor och värden kopplade till platsen och använder gärna metaforer när de uttrycker sig. Eftersom experter tenderar att snarare föra en teknisk eller ideologisk diskussion krävs kommunikativ förmåga för att kunna dra nytta av varandras insikter.

Modeller för kommunikation

Att informera är att överföra upplysningar till någon. Informationen bör anpassas till målgruppen. Kommunicera står för ömsesidigt utbyte. Centralt för kommunikation är att alla parter kan vara aktiva och ska ges tillfälle att vidareutveckla sina resonemang under den tid som kontakten är etablerad. Erfarenheterna av dialog i planeringsprocessen är mestadels positiva. Dialogen ger ömsesidigt förståelse och

erbjuder kunskapsöverföring under processens gång.

Sändarmodellen, relevansmodellen och aktörssamverkansmodellen är tre olika modeller för kommunikation. Dessa kan ge en grund för att förstå arbetet med att upprätta en kommunikationsplan och de olika arbetsverktygen.

Sändarmodellen är den enklaste. Principen är en sändare som via en kanal sänder ut ett budskap till en mottagare. Det kan vara väghållaren som via ett informationsblad till alla boende i ett område sänder ut budskapet om sänkt hastighet för färre olyckor.

Relevansmodellen är en utveckling av sändarmodellen. Också här finns sändare, mottagare, kanal och budskap, men modellen har förfinats till att visa hur innehållet i budskapet anpassas till målgruppens upplevda behov. Utformningen av budskapet anpassas efter målgruppens förutsättningar att ta emot det.

Aktörssamverkansmodellen innebär – som antyds av namnet – att alla ses som aktörer som samverkar för att föra processen framåt. Här kommer initiativet inte bara från ett håll. I stället ses deltagarna



Figur 19. Illustration av metodval i relation till var i planeringsprocessen man befinner sig; ju tidigare i processen, desto öppnare dialog.

Källa: Storstad – Samtal om problem och lösningar. Vägverket (2005).

symboliskt placerade i en cirkel där alla kan kommunicera med alla och förväntas bidra med sitt perspektiv på den aktuella frågan. Denna modell är idealisk för förankringsarbete och ligger till grund för flera av arbetsmetoderna.

Att upprätta en kommunikationsplan

Kommunikationsplanen ska säkerställa att kommunikation är en levande del av planerings- och projekteringsprocessen. Kommunikationsansvarig kan göra planen i samarbete med projektledaren. I mindre projekt kan uppgiften ligga på projektledaren. Syftet med kommunikationen bör vara att skapa en dialog. Målet med kommunikationsplanen är att hitta en strategi för hur parterna i processen ska kunna nå varandra.

När kommunikationsplanen upprättas bör man kritiskt ställa sig frågan om man verkligen är öppen och beredd att lyssna till andras synpunkter. Vilket budskap vill man föra ut? Ofta är det en fördel att begränsa informationen till ett huvudbudskap. Beroende på vilka målgrupperna är kommer strategin att se olika ut. Det finns olika sätt att nå sin målgrupp, men ju mer fakta man kan ta reda på om den desto lättare är det att nå den.

Vanliga målgrupper i trafik- och stadsplaneringsprojekt är beslutsfattare och planerare samt medborgare och näringsliv.

Beslutsfattare – Politisk förankring är avgörande för hur resultatet av processen kan påverka staden. Det är därför viktigt att säkerställa ett politiskt uppdrag och en fortlöpande förankring. I samband med att det politiska uppdraget formuleras bör man göra en intressentanalys. Avsikten är att tidigt i processen fånga upp de intressen och intressenter som bör eller måste vara med i processen.

Planerare – För att trafikfrågorna ska kunna behandlas med ett så brett angreppssätt som möjligt är det angeläget att personer från alla berörda kompetensområden deltar i arbetet. Planerare av olika profession bör därför ges möjlighet att samverka i en öppen dialog, med tillgång till all information. Väghållaren har en central roll, oavsett om den är privat, kommunal eller statlig.

Medborgare och näringsliv – Denna målgrupp är både stor och heterogen. Den består av människor i livets alla skeden och med olika förutsättningar – äldre, yngre, barn, män, kvinnor. En bra spridning bland deltagarna i gruppen säkerställer att människor med olika behov, möjligheter och förmåga finns med i arbetet och kan bidra med sina synpunkter och erfarenheter. Dessutom kan gruppens kunskap och engagemang variera inom vida

gränser. En stor del av utmaningen ligger i att hitta ett sätt att få många ”vanliga medborgare” delaktiga. Näringslivet är också en heterogen grupp med olika önskemål och förutsättningar som kan ha mycket att tillföra i en kommunikation om stadens trafik.

Arbetsmetoder för dialog

Det finns många metoder för att informera och för att få in synpunkter och erfarenheter när ett projekt fortfarande går att forma. Metoderna som beskrivs nedan ska ses som inspiration grundad på beprövad erfarenhet. De går att anpassa och kombinera för att komplettera varandra. Det viktiga är att de som deltar får riktig information om projektet och dess förutsättningar och om sitt eget deltagande. Valet av metod beror till stor del på i vilket skede planeringen befinner sig. Ibland gäller det att informera om sådant som inte ska diskuteras. Då kan det vara lämpligt att producera en trycksak som sänds ut till berörda.

Figur 19 ovan ger stöd för val av form för dialog. Beroende på hur öppen planeringssituationen är – eller snarare hur långt projektet har kommit i sin utveckling – finns det ett avtagande utrymme för synpunkter och dialog. Dialogformen måste avpassas efter det, så att deltagarna har korrekta förväntningar.

Arbetsboksmetoden – Arbetsboksmetoden är en krävande form av arbetsgrupp eller studiecirkel. Metoden går ut på att arbeta sig igenom frågeställningar som projektgruppen formulerat. Arbetet stöds av material som deltagarna får och av exempelvis enkäter som görs av arbetsgruppen. Arbetsmetoden är tidskrävande och drar ofta ut på tiden, kanske över ett år.

Arbetsgrupper – En arbetsgrupp består av människor som frivilligt engagerat sig i projektet. En arbetsgrupp kan följa projektet och få en återkommande roll.

Enkäter – Enkäter är lämpliga för att få en bredare representation av synpunkter från de berörda. Det kräver ingen närvaro och därför kan fler involveras. Metoden är ett sätt att balansera särintressen av olika slag som kan komma till uttryck i lokala massmedia. Resultatet av en enkät kan presenteras på ett övertygande sätt, till exempel med grafer.

Fokusgrupper – En fokusgrupp koncentrerar sig på en viss aspekt. Metoden ger ett ökat djup åt behandlingen av just de fokuserade frågorna. Metoden förutsätter att deltagarna får tillgång till ett underlagsmaterial som tränger djupare in i just den delen av frågeställningen. Fokusgruppen kan också vara friare i sitt sätt att arbeta med en fråga. Gruppen kan vara homogen

eller heterogent sammansatt. Sammansättningen styrs av uppgiften.

Future search workshop – En "future search workshop" genomförs med en blandad grupp aktörer från olika bakgrunder. Moderatorerna är coachande och får under workshopen inte styra deltagarna i någon speciell riktning. Målet är att under 2–3 dagars intensivt arbete skapa en gemensam bild och vision av framtiden och identifiera de insatser som behövs för att ta oss i riktning mot visionen. Bilden och visionen är gemensam i den meningen att alla har bidragit till att skapa den. Det är däremot inte nödvändigt att alla deltagare är överens.

Gåtur – Att vandra runt i ett område som ska förändras ger många impulser och tillfällen till samtal med hög närvaro. De saker som betraktas utlöser samtal med hög intensitet. Gåturen kan användas såväl före som efter genomförande. Den bör förberedas så att den som leder turen provgår en slinga. Frågeställningarna och det man stöter på överraskar då inte ledaren för gruppen. Metoden passar bra för både barn och äldre, som till exempel kan visa platser där de upplever otrygghet.

Open space – På svenska kallas metoden "open space" ofta öppet forum. Det är en metod som gör det möjligt för alla att

komma till tals. Det bygger på kafferastens dynamik, kaos och kreativitet och fungerar för 5–1 000 deltagare. Metoden erbjuder ett snabbt sätt att byta erfarenheter och att genomföra utvecklings- och förändringsarbete. Mötesledningen bestämmer ett övergripande syfte med dagen – en rubrik – det vill säga inom vilka ramar man ska ha öppet forum. Alla som vill bidrar sedan till dagordningen genom att anmäla ämnen som man vill diskutera.

Stormöte – I ett stormöte vänder man sig till alla som verkar i ett område. På stormötet kan man presentera den information man vill föra ut. Där kan man också i en omedelbar dialog få möjlighet att förtydliga sådant som väckt frågor eller skapat osäkerhet. Metoden kräver en del förberedelse, även om en del av det material som finns i projektet kan användas. Det kan dock vara svårt att skapa tillräckligt intresse för att det stora flertalet ska komma. Samtidigt gäller det att vara uppmärksam på att mötet inte tas över av särintressen.

Seminarier – Seminariet liknar stormötet, skillnaden ligger i att man väljer vilka man bjuder in. Finns det bestämda målgrupper kan seminariet vara en bättre form för samråd. Framställning och frågeställningar kan göras mer specifika.

EXEMPEL Modell för fysisk stadsförnyelse i samverkan

Miljöförvaltningen Malmö stad har utvecklat en samverkansmodell där fysiska investeringar sker i ett förvaltningsövergripande samarbete och kombineras med delaktighetsprocesser med boende och andra lokala aktörer. Målet med arbetssättet är att åstadkomma en fysisk förnyelse och utveckla kostnadseffektiva arbetssätt där synergieffekter leder till att resultatet blir bättre än summan av de enskilda insatserna.

I modellen används tre plattformar, baserade på de parter som ingår: förvaltningar, externa aktörer och medborgare. En erfarenhet från Malmö är att det i arbetet med fysisk stadsförnyelse i samverkan är en fördel om fler än en plattform är inblandad, då samverkan inom och mellan plattformarna driver utvecklingsarbetet framåt. Beroende på förnyelseprocessens kontext kan samverkansplattformarna ha olika tyngd, och i varje specifik samverkansprocess kan tyngdpunkten växla mellan de tre plattformarna.



Till modellen finns flera verktyg, bland annat Beröringsgrad och Delaktighetstrappan som används av den aktör som leder förnyelsearbetet som planeringsverktyg inför varje enskild delaktighetsprocess. Beröringsgrad avser att visa hur berörd den tänkta dialogpartnern kan tänkas vara av den planerade processen. Sedan används delaktighetstrappan för att bestämma vilken grad av delaktighet som ska eftersträvas. Först därefter bestäms hur dialogen ska genomföras och vilket verktyg för delaktighet som ska användas.

Källa: Miljöförvaltningen Malmö stad, 2013, En modell för fysisk stadsförnyelse i samverkan

Studiecirklar – En studiecirkel är mer självgående än en arbetsgrupp. I en studiecirkel finns en ledare som tar sig an uppgiften och leder gruppen genom arbetet. Kopplingen till projektet är svagare genom att studiecirkeln är mer fristående. Studiecirkeln kan vara sammansatt av olika intresseriktningar eller vara homogen med exempelvis enbart boende.

Trafikdag – I TRAST-guiden föreslås en eller flera trafikdagar som stöd för arbetet med trafikstrategin. En inledande trafikdag bör samla berörda politiker och tjänstemän. Målet är att lyssna av beslutsfattare och kollegor så att arbetet med trafikstrategin ges den omfattning som krävs för att lyckas. Innehållet måste anpassas till den egna kommunens behov och kunskapsläge. Trafikdagen bör ge ett tydligt resultat. Trafikdagen kan med fördel genomföras med stöd av en extern moderator eller inspiratör med kunskap och erfarenhet. Denna resurs kan ha en friare roll och är inte direkt kopplad till hierarkier och lokala nätverk.

Öppet hus – Öppet hus kan hållas i en utställningshall, som man gör i ordning i anslutning till platsen för projektet. Omfattningen av utställningen avpassas till sitt ändamål. Öppet hus är bra i inledningen av ett projekt. Avsikten är att presentera projektet, lyssna av

reaktionerna och förhoppningsvis få ett antal ”innesäljare” som har tagit till sig nyttan med projektet och säljer in det hos berörda de möter. Det som presenteras måste avpassas så att förslag inte uppfattas som beslut och frågor inte uppfattas som absoluta ställningstaganden.

Öppet hus; Charett – En utvecklad form av öppet hus kan kallas charett. Skillnaden ligger i att deltagarna engageras mera aktivt. Planerare, myndigheter, fastighetsägare, affärsidkare, föreningar med flera kan vara aktuella att medverka i charetten. En charett kan pågå några dagar, och de som deltar får tillgång till ett stort underlagsmaterial. Att engagera sig mera

aktivt innebär också en starkare förväntan på inflytande. Charetten används därför tidigt i arbetet, så att det reella inflytandet kan vara stort. Arbetet leder ofta till förslag som kan vara nog så konkreta.

Ordlista

Ordlistan förklarar en del av de ord som används. Syftet är att redovisa hur författarna till boken har avsett att respektive ord ska uppfattas. Ordlistan gör inte anspråk på att vara gemensam för branschen utan gäller för detta dokument.

Attraktiv stad Staden blir attraktiv genom de unika karaktärsskapande miljöerna, det sociala livet som mötesplatserna inbjuder till och den goda tillgängligheten för alla till kultur, service, verksamheter, fritidsaktiviteter och handel. Invånarna i staden, var och en med sina skilda förutsättningar, ska trivas, känna trygghet och må bra.

Balanserat trafiksystem Ett balanserat trafiksystem ska stödja en balanserad avvägning mellan resbehovet och resbehovets konsekvenser för "staden". Trafiksystemet ska vidare stödja ett gott samspel mellan dess olika delar. Biltrafikens huvudnät ska avlasta lokalnätet så att trafikbelastningen inte leder till att miljökvalitetsnormen överskrids. Balansen innebär också att övriga egenskaper, till exempel gatans karaktär och trafiksäkerhet, når minst acceptabel nivå.

Belastningsgrad Förhållande mellan trafikflöde och kapacitet.

Beteendepåverkan (mobility management)

Ett efterfrågeorienterat angreppssätt för att påverka person- och godstransporter. Verktygen är information, kommunikation, organisation, samarbete och marknadsföring. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat, för att öka användningen av miljövänliga transporter, förbättra hållbar tillgänglighet för alla människor och organisationer, öka effektiviteten för transporter och markanvändning samt minska efterfrågan på resor med motorfordon.

Biltäthet Kvoten mellan antalet bilar och invånare i ett område.

Bytespunkt En knutpunkt där man skapat goda förutsättningar för byten eller där spontana byten sker mellan olika trafikslag eller inom samma trafikslag.

Differentiering Differentiering innebär att trafiknätets olika delar får olika uppgifter. Cykeltrafikens nät kan exempelvis delas in i huvudnät och lokalnät. Gaturummet utformas för olika slags trafik och ges därigenom olika utformning. Motiven är att anpassa de olika nätens egenskaper till respektive uppgift och att foga in gaturummet i den omgivande miljön.

Framkomlighet Den del av kvaliteten tillgänglighet som beskriver förbrukning av tid för förflyttningar i trafiknäten som gående, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Förbrukningen av tid beror på förflyttningens längd och hastighet. Avvikelse i förhållande till skyltad färdhastighet kan ses som ett mått på framkomligheten. Nedsatt framkomlighet kan också uppkomma punktvis i korsningar eller längs enskilda delar av nätet. Framkomligheten för gående och för funktionshindrade påverkas i hög grad av fördröjningar vid passager och av passagerarnas detaljutformning.

Fyrstegsprincipen En planering i fyra steg. Först analyseras och provas åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av transportsätt, sedan åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintliga trafiknät och fordon, därefter begränsade ombyggnader av befintliga nät och till sist nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Förhållningssätt Kulturer och värderingar som ska genomsyra verksamheten i det dagliga arbetet. En sorts sociala regler som alla känner till och bejakar.

Gaturum Ett visuellt avgränsat rum där gatan är golvet och bebyggelse, murar eller grönytor utgör väggarna.

Gaturumsbeskrivning Sammanställning av information som ger underlag för utformning av gaturum. Beskrivningen består av fyra delar: gaturummets karaktärsanspråk, trafikens funktionsspråk i form av tillgänglighet och framkomlighet, hänsyn till viktiga egenskaper samt villkor som behöver uppfyllas.

Gatunät Den sammanhängande struktur av gator som är tillgänglig för allmän trafik inom en stad. På delar av gatunätet kan det finnas förbud mot vissa trafikslag, till exempel gång- och cykeltrafik, eller förbud mot fordon av viss storlek, tyngd etc. Av definitionen följer att även vissa så kallade kvartersgator kan ingå i det som här kallas gatunätet.

Gångpassage, cykelpassage Den plats där gående respektive cyklister korsar körbanan i samma plan, antingen därför att de finner det naturligt eller därför att de styrs mot platsen med fysiska medel, räcken etc. Begreppet gångpassage innefattar inte någon särskild utformning, utrustning eller reglering. I trafiklagstiftningen förekommer termerna markerat, bevakat respektive obevakat övergångsställe. Hur gångpassager och regleras anges med dessa termer. Under 2014 infördes nya regler i trafiklagstiftningen avseende cykelpassage och cykelöverfart. Vid en cykelpassage har cyklister väjningsplikt mot trafiken på

korsande gata. Trafikreglerna för denna är i princip de som gällde för cykelöverfart tidigare. Dock skärps reglerna så att en cyklist/mopedförare som ska färdas ut på en cykelpassage måste sänka hastigheten innan utfart. De nya reglerna för cykelöverfarten innebär en tydlig prioritering av cykeltrafiken. Trafik som ska korsa cykelöverfarten har väjningsplikt mot cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på överfarten. För att det klart ska framgå att det finns en cykelöverfart ska det finnas vägmarkering för cykelöverfart, M16, och dessutom kompletterad med väjningslinje, M14, på ömse sidor av cykelöverfarten. Ett nytt slags vägmärke, B8, cykelöverfart, ska också finnas före överfarten. Cykelöverfarten skall också vara byggd så att fordonstrafiken på körbanan inte lämpligen kan köra fortare än 30 km/tim

Hållbarhet Att försäkra sig om att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Integrering Integrering innebär att olika trafikslag blandas. Integreringen ställer höga krav på utformning och hastighetsanpassning. Integrering kan till exempel ske i ett gångfartsområde där alla trafikslag finns på samma gatuyta utan att skiljas åt genom en kant eller nivåskillnad.

Knutpunkt En punkt där näten för ett eller flera trafikslag knyts samman eller korsar varandra och som möjliggör byte av färdväg eller färd sätt.

Medfinansiering Innebär att någon annan part än staten finansierar (delar av) den statliga infrastrukturen. Medfinansieringen kan dels betalas av brukarna, dels bestå av lån (förskotteringar) eller bidrag från kommuner, regioner, näringslivet eller EU. Samtliga dessa former av medfinansiering utgör alltså alternativ finansiering.

Miljöpåverkan Ett samlat begrepp för den påverkan som trafiken har på omgivningen, exempelvis att ta i anspråk yta, påverka stadsbilden, påverka hur man upplever staden och dess folkliv och ge upphov till buller, vibrationer, luftföroreningar och klimatpåverkan.

Nollvisionen Nollvisionen är grundbulten i regeringens proposition 1996/97:137, Nollvisionen och det trafiksäkra samhället. Där anges bland annat målet ”att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta”.

Ortsanalys En metod med flera angreppssätt som sammantaget ger en beskrivning av de egenskaper som är viktiga för stadens karaktär och som inte får förbrukas utan ska utvecklas i planeringen för såväl bebyggelse som trafik.

Resa Förflyttningen från start till mål, det vill säga hela resan, även om den innehåller förflyttningar med flera olika färdmedel. Promenaden från bostaden till bussen, åkturen i bussen och promenaden från avstigningshållplatsen till målpunkten blir således en resa.

Resvaneundersökning Undersökning av resor inom ett område med avseende på frekvens, ärende, resmål, färdväg, färd sätt, tid på dygnet med mera.

Resecentrum En väl utformad bytespunkt med service för byten mellan flera trafikslag inklusive byten mellan lokal och regional kollektivtrafik. Ofta avses järnvägsstationer där både plattformsmiljö, stationsbyggnad, området runt omkring och anslutande trafiknät anpassats till varandra.

Riksintresse Ett riksintresse är ett begrepp som kan gälla ett område, en plats eller ett enstaka objekt. I Sverige finns det en rad riksintressen och dessa har till syfte att skydda områden som är viktiga ur en nationell synvinkel. Inom samhällsplaneringen ska man till exempel se till att det blir en god hushållning med mark och vatten. Det finns därför riksintressen som exempelvis rör vägar, fiske och mineralresurser. Andra riksintressen berör naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv. Det är Boverket som har det övergripande ansvaret för riksintressen.

Samfinansiering Innebär att olika parter finansierar sin egen del av en gemensam eller flera sammanlänkade investeringar.

Separering Separering innebär att olika trafikslag skiljs åt i tid och rum, framför allt vid stora trafikflöden och höga fordonshastigheter och vid skapandet av säkra korsningar för oskyddade trafikanter.

Stad Genomgående i TRAST används ordet stad i en betydelse som också inkluderar tätort och annan samlad bebyggelse.

Stadens karaktär Egenskaper som kännetecknar staden, till exempel geografiska förutsättningar, historia, bebyggelse, struktur, utformning och stadsliv.

Stadstyp En stadstyp är en kortfattad beskrivning av principiellt olika sorters bebyggelsestrukturer med olika funktionsätt och egenskaper. Med varje stadstyp följer ett knippe av sinsemellan helt olika regler och förhållningssätt, prioriteringar och resultat när det gäller bebyggelse, struktur, trafik, attraktivitet, säkerhet med mera.

Tillgänglighet Anger den "lätthet" med vilken olika slag av trafikanter kan nå stadens arbetsplatser, service, rekreation samt övriga utbud och aktiviteter. Den beror bland annat på restid, väntetider, reskostnader, komfort, regelbundenhet och tillförlitlighet. I denna handbok används begreppet tillgänglighet endast i principiella redovisningar av trafiksystemets kvaliteter.

Trafiknät Den sammanhängande struktur av förbindelser som används av ett trafikslag. I denna del behandlas trafiknäten för gående, cyklar, bilar, bussar, utryckningsfordon och tung trafik inklusive transporter av farligt gods. I den löpande texten används kortformerna gångnät, cykelnät, bussnät etc.

Trafikstrategi Ett planeringsdokument som anger trafikplaneringens inriktning. Trafikstrategin kan användas som ett av underlagen till en fördjupning av översiktsplanen.

Transport Enligt Rikstermbanken "förflyttning av personer eller gods". I transporttekniska sammanhang inräknas även hantering och lagring av gods.

Transportefterfrågan Den efterfrågan av förflyttningar som finns i ett samhälle. Efterfrågan kan påverkas med lokalisering och markanvändning liksom med beteendepåverkan och samordning för att staden ska utvecklas på ett ekologiskt hållbart sätt. Transportefterfrågan överskrider oftast transportbehovet.

Transportkvalitet Med transportkvalitet avses nivån av behovsuppfyllelse för trafikanter i frågor som rör tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

Trygghet Trygghet kan uppdelas i upplevd och verklig trygghet, människors upplevelse av att det innebär liten risk att vara trafikant eller uppehålla sig i trafikmiljön. I *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST) behandlas både risker som orsakas av trafik och risker för överfall och liknande. Verklig trygghet överensstämmer inte alltid med den upplevda.

Läsa vidare

Boverket (2002). *Stadsplanera – i stället för trafikplanera och bebyggelseplanera*.

Boverket (2003). *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*.

Boverket (2006). *Lär känna din ort!*

Boverket (2013). *Planera för rörelse!*

EU (2006). *Den temainriktade strategin för stadsmiljön (SUTP)*.

EU (2013). *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*.

Gehl et al (2006). *New City Life*.

Inregia, KTH, Transek, Trivector, VTI. *Storstad – Samtal om problem och lösningar*.

Lunds kommun (2005). *Bilsnål samhällsplanering*.

Malmö stad, Miljöförvaltningen (2013). *En modell för fysisk stadsförnyelse i samverkan*.

Naturvårdsverket (2005). *Stadsutveckling för hållbara transporter*.

Regeringens proposition 2005/06:160 *Moder- na transporter*.

Regeringens skrivelse 2005/06:126 *Strategiska utmaningar – En vidareutveckling av svensk strategi för hållbar utveckling*.

Stephen Marshall (2005). *Streets & Patterns*.

Stockholms stad, Stadsbyggnadskontoret (2004). *Hållbar utveckling och stadsbyggande*.

Sveriges Kommuner och Landsting (2006). *LundaMaTs II*.

Trafikverket (2010). *Enkla tillgänglighetsmått för resor*. Publikation 2012:193.

Trafikverket (2010). *Så får vi den Goda Staden, Slutrapport*. Publikation 2010:108.

Trafikverket (2010). *En god stadsutveckling – Exempel från Uppsala, Norrköping och Jönköping, Slutrapport*. Publikation 2010:107.

Trafikverket (2012). *Om färdvägsmiljöers betydelse för gång, cykling, hälsa och välbefinnande*. Publikation 2012:157.

Vägverket (2007). *Stadskärnutveckling – Processer och arbetssätt*. Publikation 2007:33.

Vägverket (2009). *Ekonomi, attraktivitet och stadsutveckling*. Publikation 2009:132.

Ytterligare litteraturhänvisningar finns efter varje kapitel i *TRAST Underlag till handbok* och i en bibliografi sist i denna.

TRAST har utvecklats och kompletterats efter hand och består numera av en hel "familj" av skrifter. Förutom de två huvuddokumenterna *TRAST Handbok* och *TRAST Underlag till handbok* finns fördjupningar som ger ytterligare råd och handledning inom en rad områden i trafikplaneringen. Fördjupningarna beskrivs i *TRAST Introduktion*.

Bilaga Mål

Allt fler människor väljer sitt boende efter en önskan om en attraktiv livsmiljö, snarare än närhet till arbetet. En förutsättning är ofta tillgången till bil. Samtidigt växer regionerna och bidrar till att arbetspendlingen ökar, vilket innebär att mer plats behövs för infrastruktur, som vägar och järnvägar.

Arealen oexploaterad mark i de stora tätorterna minskar, bland annat beroende på nya vägbyggen. Nya barriärer skapas som beskär både människors och djurs rörlighet och splittrar upp landskapet. Nya områden utsätts för buller och andra för ökat buller så de tysta områdena blir allt färre. En annan trend bland barnfamiljer är också att bo kvar i staden. Denna trend beror på föräldrarnas arbetssituation. De har både ett intresse av en yrkeskarriär, och närhet till såväl jobb som barnomsorg och annan service blir en förutsättning för att få det hela att gå ihop. För att möta denna efterfrågan har bland annat stadsbyggandet, som på 70- och 80-talen i hög grad präglades av utbyggnad av nya bostadsområden i städernas ytterkanter, alltmer inriktats mot förtätning. Förtätningen innebär ofta svåra avvägningar mellan motstående intressen, som till exempel att bygga i parker och grönområden eller att bevara kulturmiljöer.

NATIONELLA MÅL

Hållbar utveckling

Den svenska strategin för hållbar utveckling syftar till att säkra miljö och hälsa, ekonomisk tillväxt, välfärd och social rättvisa för nu levande och kommande generationer. Strategin har tre utgångspunkter: att en hållbar utveckling i Sverige endast kan uppnås inom ramen för globalt och regionalt samarbete, att hållbar utveckling måste integreras i alla politikområden och att ytterligare nationella insatser krävs för att långsiktigt värna de kritiska resurser som utgör basen för hållbar utveckling. Under 2014 står följande på regeringens hemsida avseende förhållningssätt till Hållbar utveckling:

-
- Regeringen prioriterar följande frågor i arbetet för hållbar utveckling, nationellt och globalt:
 - Hållbar urbanisering – hållbara städer.
 - Tillgång till och ett hållbart nyttjande av energi och vatten.
 - Rätt prissättning och värdet av ekosystemtjänster.
 - Marknadsutveckling som inkluderar näringslivets roll, hållbart jordbruk, skog och fiske samt handel.
 - Beslut om att införa globala så kallade hållbarhetsmål.
-

Nu finns en rad nationella mål som förstärker denna inriktning. En del av dessa är energipolitiska. Till exempel formuleras att energianvändningen ska vara 20 procent effektivare år 2020 jämfört med 2008. Målet uttrycks som ett sektorsövergripande mål om minskad energiintensitet om 20 procent mellan år 2008 och år 2020. (Målet är definierat som energitillförsel delat med BNP).

Nedan redovisas resonemang kring nationella mål inom en rad berörda områden.

Arkitektur

Begreppet arkitektur avser utformning och gestaltning av miljön i vid bemärkelse, från stadsbyggnadskonst, landskapsarkitektur och byggnadskonst till inredning och utformning av föremål. Arkitektur, formgivning och design väger samman motstridiga krav och behov till en helhet med hänsyn till både funktion, hushållning med naturresurser, gestaltning, teknik och kostnadseffektivitet.

En utgångspunkt är att estetisk omsorg är en viktig del av arbetet med kvalitets-säkring vid byggande och formgivning och därför ingår som en viktig del i samhällets resurshushållning. Det är större förutsättningar att miljöer och produkter brukas med varsamhet när de utformas med omsorg om såväl materiella kvaliteter som social och estetisk kvalitet. Det ger

FAKTA Statens engagemang i arkitektur, formgivning och design

➤ I propositionen Framtidsformer 1997/98:117 redovisas ett handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design. Regeringen formulerar i propositionen följande mål för statens engagemang i arkitektur, formgivning och design:

Kommun och stat ska i byggande och förvaltning agera som föredömen. Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas. Bestämmelser om estetisk utformning och hänsyn till stads- och landskapsbild och natur- och kulturvärden har införts i lagstiftningen. Målen gäller också för väg- och gatutformning. De formulerade målen:

- Arkitektur, formgivning och design skall ges goda förutsättningar för sin utveckling.
- Kvalitets- och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas till vara och förstärkas.
- Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning, design och offentlig miljö skall stärkas och breddas.
- Offentligt och offentligt understött byggande, inredande och upphandlande skall på ett föredömligt sätt behandla kvalitetsfrågor.
- Svensk arkitektur, formgivning och design skall utvecklas i ett fruktbart internationellt samarbete.

När vägar byggs bör hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Helhetsperspektiv skall tillämpas på det offentliga rummet;

- gator, torg, parker, offentliga lokaler och landskapsrum bör utformas med inlevelse och omsorg och betydelsen av deras gestaltning bör framhåvas.
- kommunerna bör uppmuntras att anta strategier eller lokala handlingsprogram för att stärka kvalitetsaspekter och miljökvaliteter i den byggda miljön.

ökad livskvalitet men också en förlängd materiell livslängd.

Regeringen beslutade under våren 2014 om ett kommittédirektiv för att utreda och förnya arkitekturpolitiken. Direktivet heter "Gestaltad livsmiljö – en ny politik för arkitektur, form och design (Dir. 2014:69)". Slutsatserna i utredningen ska presenteras för regeringen den 1 oktober 2015.

Förutom den statliga arkitekturpolitiken finns den kommunala. Hur kommunens processer ser ut, hur urval av intressenter görs vid markanvisningar, hur upphandlingar sker och hur exploateringsavtal utformas är bara några exempel på sådant som får stor effekt för arkitekturens förutsättningar och den lokala konkurrensen bland byggherrar i kommunen.

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. Transportpolitiken kommer till uttryck i propositionen Mål för framtidens resor och transporter 2008/09:93.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål

med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö- kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Trafiksäkerhetsmål

Utgångspunkten är den av riksdagen beslutade nollvisionen där ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i transportsystemet.

Gällande etappmål är att antalet dödade ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med 25 procent mellan år 2007–2020.

Gruppen för nationell samverkan – Väg, GNS (Väg), är en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter

mellan viktiga aktörer i syfte att förverkliga Nollvisionen och nå etappmålen på vägen dit och riktar sig också till alla organisationer som vill bidra i det arbetet.

GNS anser att områdena nedan bör tas i beaktande i verksamhetsplaneringen för år 2015. Ökad hastighetsefterlevnad är där den enskilt viktigaste faktorn för att nå båda målen och ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre mycket allvarligt skadade (i övrigt ingen prioritering):

- Ökad hastighetsefterlevnad
- Ökat fokus på oskyddade trafikanter (inklusive ökad hjälmanvändning)
- Ökad andel vägar/gator med säkra hastighetsnivåer
- Ökad andel nykter trafik
- Ökad andel säkra bilar
- Ökad bältesanvändning
- Ökad andel motorcyklar med ABS

Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 24 etappmål och 16 miljökvalitetsmål. Generationsmålet visar riktningen för vad som måste göras inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in.

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Preciseringar av miljökvalitetsmålen förtydligar dem och används i uppföljningen av målen. De 16 miljökvalitetsmålen är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö, God bebyggd miljö, Ett rikt växt- och djurliv. Några av dessa berör transportsektorn i hög grad.

Begränsad klimatpåverkan

”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet uppnås.”

De globala utsläppen av växthusgaser ökar. Orsaken till detta är framför allt förbränning av fossila bränslen som i

huvudsak sker i el- och värmeproduktion, industriprocesser samt inom transportsektorn. Resvanorna har stor betydelse för hushållens utsläpp av växthusgaser, särskilt resor med bil och flyg.

Utredningen om fossilfri fordonstrafik lämnade sitt betänkande ”Fossilfrihet på väg” i december 2013. Utredningen föreslår som etappmål att minska vägtrafikens användning av fossila bränslen med 80 procent fram till 2030 jämfört med 2010-års nivå. I utredningen föreslås en rad styrmedel som ska bidra till energieffektiviseringen, byte till el, byte till biodrivmedel och till en utveckling av samhälle och transportsystem. Det senare handlar om en utveckling mot attraktivare och tillgängligare städer där behovet av bil minskar och där godstransporterna effektiviseras och samordnas bättre.

Frisk luft

”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation.” Miljökvalitetsmålet Frisk luft är förtydligat genom 10 preciseringar.

Halten av partiklar (PM_{2,5}) får inte överstiga 10 mikrogram/kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 25 mikrogram på kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde. Den nationella prognosen för utsläppen av partiklar (PM_{2,5})

till 2020, visar att trafikens utsläpp via avgasröret minskar påtagligt, medan partiklar från slitage av bromsar, däck och väg kvarstår på en hög nivå och helt kommer att dominera sektorns partikelutsläpp 2020.

Halten kvävedioxid får inte överstiga 20 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 60 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett timmedelvärde.

Viktiga källor till kväveoxider i tätorts-luften är trafiken, arbetsmaskiner och i viss mån sjöfarten. Totalt sett minskar de svenska utsläppen av kväveoxider. Andelen dieseldrivna fordon förväntas öka i Sverige, men trots det kan en fortsatt minskning av kväveoxider förväntas främst tack vare en fortsatt teknisk utveckling av fordonen. Medelvärden för halterna av kvävedioxid, både års- och timmedelvärden, överskrider frekvent i gatumiljön i landets större och medelstora städer. En långsiktigt minskande trend för årsmedelvärdet kan däremot observeras i Stockholm och Göteborg.

Nationellt på fordonssidan har regelverket ändrats för att dubbdäck ska slita mindre på vägbeläggningen, vilket i sin tur ska minska mängden partiklar. Även miljözonsbegreppet har förtydligats. För arbetsmaskiner träder steg IV kraven i kraft vid årsskiftet 2013–2014 med skärpta krav på utsläpp av kväveoxider och partiklar.

God bebyggd miljö

Miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* är beskrivet enligt följande:

”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Regeringen beslutade den 26 april 2012 om reviderade preciseringar till miljökvalitetsmålet. Miljökvalitetsmålet är förtydligat genom 10 preciseringar. Av dessa är följande fem preciseringar av särskilt intresse för arbetet med transportfrågorna i en kommun:

- Hållbar bebyggelsestruktur
- Hållbar samhällsplanering
- Infrastruktur
- Kollektivtrafik, gång och cykel
- Hälsa och säkerhet

En ändamålsenlig bebyggelsestruktur är väsentlig för att minimera transportbehovet i staden. Att ha planeringsunderlag som främjar miljöanpassade transporter och ett minskat transportbehov är centralt i den kommunala planeringen. I 2014-års miljömålsenkät anger 57 procent av de svarande kommunerna att de har en kommunomfattande trafikstrategi. Vissa

av dessa kommuner har separata trafikstrategier medan andra hanterar frågorna i översiktsplanen eller i energi- och klimatstrategier. Dessutom anger 10 procent av kommunerna att de har underlag för del av kommunen och ytterligare 10 procent anger att arbete pågår med att ta fram trafikstrategier.

Standardhöjning och utbyggnad i vägnätet har stor betydelse för en regions eller tätorts konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheter. Samtidigt medför sådana åtgärder nästan alltid att biltrafiken ökar, vilket bland annat leder till negativa miljöeffekter såsom ökad energianvändning och klimatpåverkan. Svåra kapacitetsbrister i järnvägsnätet och brist på medel att åtgärda dem medför störningar och förseningar som motverkar ett ökat resande med järnväg.

Det finns stora regionala skillnader i utvecklingen och i förutsättningarna för att kunna tillhandahålla miljöanpassade kollektivtrafiksystem samt gång- och cykelvägar av god kvalitet. Transportfrågor är av stor betydelse för miljön, särskilt i tätbefolkade delar av landet, och bör behandlas strategiskt i kommunernas översiktsplanering. Skillnaden mellan kommunerna är stor när det gäller arbetsätt och hur långt arbetet nått. Åtgärder krävs för att stimulera och utveckla kommunernas planering. Det behövs också större och mer strukturerad samverkan

mellan många olika aktörer. Ibland kan brist på plats i stadsmiljö och gaturum vara ett hinder för säker cykeltrafik, men även för introduktion av ny spårbunden trafik. Cykelparkeringar vid stationer och resecentrum är likaså viktiga från ett hela resan-perspektiv.

När det gäller preciseringen hälsa och säkerhet så är det främst dåliga ljudmiljöer samt bristande luftkvalitet som är stora frågor kopplade till trafikutvecklingen. Resultat från kartläggningar av antalet bullerexponerade utomhus visar inte på någon minskning. Tvärtom tillkommer det årligen ett antal nybyggda bostäder i bullerutsatta miljöer. Dessa är dock normalt sett utformade med hänsyn till bullersituationen och uppfyller riktvärdena inomhus. Vid kartläggning av antalet exponerade beaktas inte sådana faktorer utan även boende i bullerutsatta nya bostäder räknas in i det totala antalet exponerade.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer (MKV) ska fastställas utifrån vad människan kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse och vad miljön kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter. En norm kan till exempel gälla högsta eller lägsta tillåtna halt av ett visst ämne i luft, vatten eller mark eller av en indikatororganism i

vatten. Normen får inte över- eller underskridas efter en viss tidpunkt.

En miljökvalitetsnorm kan införas för hela landet eller för ett visst geografiskt område. Myndigheter och kommuner ska vid tillsyn, tillståndsprövning, planering och planläggning med mera säkerställa att meddelade normer uppfylls. Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. Miljöbalken och bygger på gällande EG-direktiv. Miljökvalitetsnormen har en nyckelfunktion i planeringen. Här finns en rad gränsvärden som direkt ger stöd för de operativa målen.

När miljökvalitetsnormen överskrids eller riskerar att överskridas leder detta till krav på åtgärder.

REGIONALA MÅL

Det regionala perspektivet behöver stärkas. Detta sker i de regionala utvecklingsplanerna. I dessa samordnas den kommunala planeringen med annan planering av nationella och europeiska intressen.

I Sveriges regioner och län finns mål formulerade för olika intresseområden. Arkitektur, resor och transporter och miljö kan vara en del av dessa. Vidare kan mål för näringslivets villkor vara intressanta att ta del av.

Målen kan dock omfatta olika delar och anges med olika detaljeringsgrad. Det kan till exempel handla om miljöarbete med

fokus på hållbarhet. Ett sådant program kan innehålla miljöpolicy och övergripande miljömål. För andra områden som berör trafikstrategin kan andra handlingar finnas på regional nivå.

Varje län har regionaliserat de nationella miljökvalitetsmålen. Regionalt kan det alltså finnas ytterligare miljömål som är av betydelse för transportfrågorna.

Trafik för en attraktiv stad

HANDBOK • UTGÅVA 3



Syftet med Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är att foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen. TRAST ska vägleda samhällsplanerare, beslutsfattare och andra aktörer i arbetet med att lyfta fram och förankra frågor som berör stadens resor och transporter. TRAST är också ett hjälpmedel för kommunens

planerare och planerare på statliga verk.

En attraktiv stad kräver framsynta stadsbyggnadsåtgärder och en samhällsplanering som utgår från ett helhetsperspektiv. Helheten skapas då många parter och intressen ges möjlighet att samverka i planeringsprocessens olika skeden. Det är viktigt att visa hur tätortens utveckling kan gynnas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna, samtidigt som sambandet mellan markanvändning, trafik och människors val av transportsätt lyfts fram.

Trafik för en attraktiv stad består av två huvuddelar samt ett antal fördjupningar. Den första delen, Handbok, är avsedd att vara en hjälp i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågorna. Resultatet av arbetet kan vara en trafikstrategi, ett underlag till översiktsplanen, en trafikplan, en områdesplan för förnyelse eller andra dokument som berör resor och transporter i kommunen. Den andra delen, Underlag till handbok, innehåller faktaunderlag för arbetet med trafikstrategin, trafikplanen eller åtgärdsprogrammet. Tillsammans utgör de båda delarna en bred kunskapsbas för arbetet med stadens planering.

Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket har i samarbete med Boverket tagit fram Trafik för en attraktiv stad.

ISBN: 978-91-7585-274-4