

Trafik för en attraktiv stad

INTRODUKTION TILL TRAST



Sveriges Kommuner och Landsting
118 82 Stockholm
Tel. 08-452 70 00, www.skl.se

Trafikverket
781 89 Borlänge
Tel. 0771-921 921, www.trafikverket.se

Reviderad utgåva 2015

ISBN: 978-91-7585-285-0

© Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket 2014
Text: Björn Wendle och Ulf Eriksson, Trivector
Illustrationer: Caroline Linhult
Projektledare: Erik Levander, SKL; Mathias Wärnhjelm, Trafikverket
Form och produktion: Kombinera
Tryck: LTAB, 2015

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

Trafik för en attraktiv stad

INTRODUKTION TILL TRAST

Innehåll

TRAST – råd för kommunal trafik- och stadsplanering	5
En framgångsrik trafikstrategi.....	7
Arbetsprocessen – att arbeta med TRAST	9
Kvalitetsaspekter i trafik- och stadsplaneringen	13
TRAST-familjen.....	17

TRAST – råd för kommunal trafik- och stadsplanering

TRAST (Trafik för en attraktiv stad) består av en handbok med tillhörande underlag. Handbok och Underlag innehåller tillsammans en bred kunskapsbas, som kan användas på många olika sätt i stadens planering. Som extra stöd i arbetsprocessen finns även TRAST-guiden. Utöver denna övergripande handledning finns även en rad skrifter och fördjupningar i TRAST-familjen. Fördjupningarna ger råd och handledning inom ett flertal olika områden i trafik- och stadsplaneringen, till exempel trafiksäkerhet, hastighetsanpassning, gångtrafik och hållbart resande.

Trafikstrategin har en särställning i TRAST och övriga trafikplaner och program bör utgå ifrån denna. I många kommuner är det tjänstemän inom tekniska förvaltningen eller motsvarande som initierar trafikstrategiprocessen. Men tidigt deltagande från politiker, övriga förvaltningar och externa aktörer är viktigt för att förankra värderingar och inriktningar. Kommuner som har varit framgångsrika med sin framtagningsprocess har ofta satt samman en arbetsgrupp med bred kompetens som kunnat bidra från olika perspektiv. Att knyta en politisk styrgrupp till processen som fortlöpande får information och för dialog om projektet är också en framgångsfaktor.

En trafikstrategi är ett viktigt verktyg för att utveckla den kommunala trafik- och stadsplaneringen. Den ska leda fram till ett politiskt antaget inriktningsdokument men arbetet med att ta fram

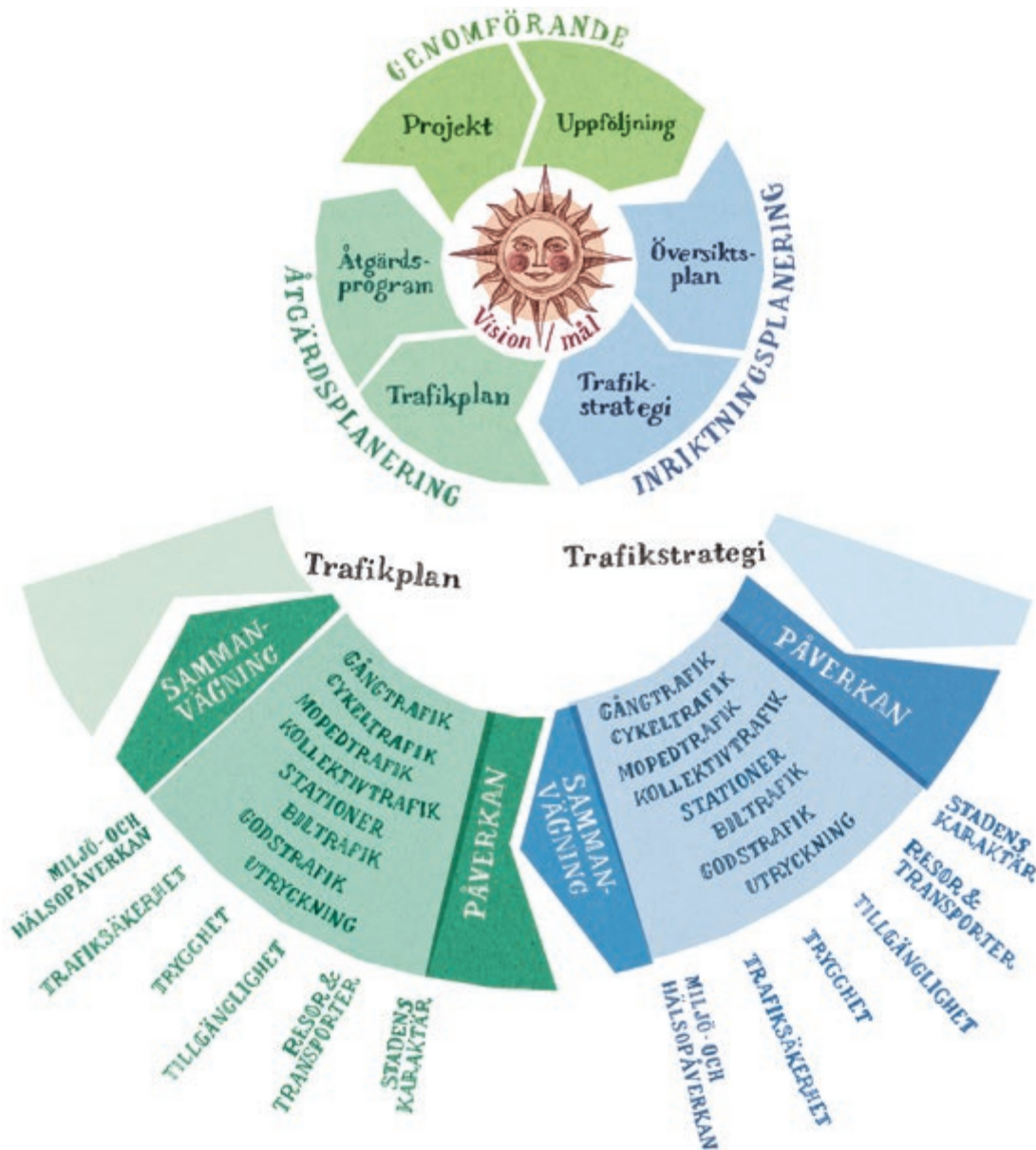
strategin kan också utveckla kommunens verksamhet, processer, kunskap och tankesätt i en vidare mening.

Trafikstrategin bidrar, tillsammans med kommunens övriga inriktningsdokument, till att utveckla kommunen i önskvärd riktning. En bra trafikstrategi visar hur man ska utveckla trafiksystemet och påverkansåtgärder (mobility management) i samverkan med markanvändning och övrig fysisk planering. Den är också integrerad i det dagliga arbetet och får styra innehåll i budget och verksamhet.

En nyckel till framgång är att samlas kring en gemensam syn på nuläge och aktuell status, svårigheter och möjligheter, mål och vad man kan göra för att komma närmare målen. TRAST ger förslag på en sådan arbetsprocess, och vilka kvalitetsaspekter som bör tas med i strategin. Viktiga aspekter är stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan och hälsa.

Generellt bör trafikstrategin ge en väl avvägd bild av hur trafiksystemet bör utvecklas, sett från ett helhetsperspektiv. Den ska också ge vägledning och underlag för avvägningar mellan olika intressen. Attraktivitet och hållbar utveckling är vanliga nyckelord och i TRAST finns stöd för att utveckla vad som kännetecknar detta i trafik- och stadsplaneringen.

Framtagande av en trafikstrategi kan med rätt genomförande vara en rolig och intressant läroprocess för tjänstemän, politiker och andra som deltar. Inte minst genom att kommunen får en bild av hur



Figur 1. De olika trafikslagen och stadsbyggnadskvaliteterna studeras och sammanvägs i både trafikstrategi och trafikplan. Trafikstrategin och trafikplanen är kommunala inriktningsdokument som tillsammans med andra planer, program och projekt ska styra kommunens utveckling i önskvärd riktning.

nuläget ser ut och tillfälle att diskutera önskvärd utveckling, det vill säga kommunens vision och mål. Arbetsprocessen och dialogen leder också till att politiker och tjänstemän får bättre förståelse för varandras angreppssätt och metoder, och att de lättare kan kommunicera på "samma språk".

TRAST på EU-nivå kallas 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 för SUMP samt en särskild webbplats (www.mobilityplans.eu) för att sprida kunskapen om verktyget. Likheter mellan TRAST och SUMP är stora, och trafikstrategier enligt TRAST motsvarar innehållet i SUMP.

En framgångsrik trafikstrategi

En utgångspunkt för hela arbetet med trafikfrågor i staden utgörs av en förståelse för sambanden. I figur 2 (nedan) visas hur stadsfunktionernas lokalisering, stadens struktur och utformning, trafiksystemets uppbyggnad liksom människors och verksamheters värderingar och förutsättningar tillsammans avgör vilket trafikarbete som alstras i staden. Detta är också en förutsättning för en ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling av staden.

För att sedan arbetet med trafikfrågorna ska kunna bedrivas rationellt behövs ett sammanhållet arbetssätt och då är en trafikstrategi ett effektivt verktyg.



Figur 2. Sambanden i staden som avgör hur stort trafikarbete blir.

Följande faktorer är särskilt viktiga för en framgångsrik trafikstrategi:

- **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.
- **Timing** – är delvis sammankopplat med mognad. Det gäller att anpassa trafikstrategins innehåll och ambitionsnivå till de förutsättningar som finns i kommunen. Timing 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 då strategin används som stöd vid planering, åtgärder, kunskapsuppbyggnad

och uppföljning. Förutsätter tydligt ansvar och rutiner som är kända och accepterade.

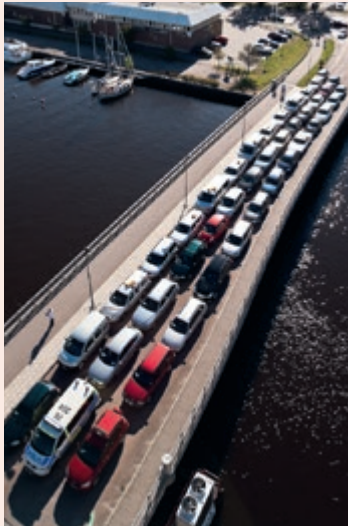
- **Resurser** – trafikstrategin behöver resurser. I början för att utarbeta själva styrdokumentet, men

sedan för att kunna genomföra dess strategier och åtgärder. Värde av att kunna visa på resultat i form av genomförda åtgärder kan inte nog poängteras.

Figur 3. Erfarenheter från Gävle.

I TRAST-publikationen *Effekter av Trafikstrategier* beskrivs erfarenheter från bland annat Gävle. I Gävle har man sedan trafikstrategins tillkomst satsat mycket på de hållbara färdssätten och investerat i åtgärder för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Förutom fysiska åtgärder märks även ett ökat anslag för mo-

bilitetsprojekt i form av attityd- och beteendepåverkansåtgärder. Framförallt har kollektivtrafikresandet med stadsbussarna haft en mycket positiv utveckling, vilket bedöms bero på åtgärder som genomförts utifrån inriktningen i trafikstrategin.



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

Arbetsprocessen – att arbeta med TRAST

Grundläggande för ett framgångsrikt arbete är att det genomförs i tydliga arbetsmoment som förankras bland berörda efter hand som arbetet fortskrider. Det är också viktigt att de mål som formulerats följer med hela vägen och kan anpassas om arbetsresultatet motiverar det. Detta är kärnan i den generella processbild som används i TRAST.

Trafikplaneringsarbetet i kommunen kan delas upp i inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförandeplanering. Vid inriktningsplane-



Figur 4. Den generella processbilden som används i TRAST.

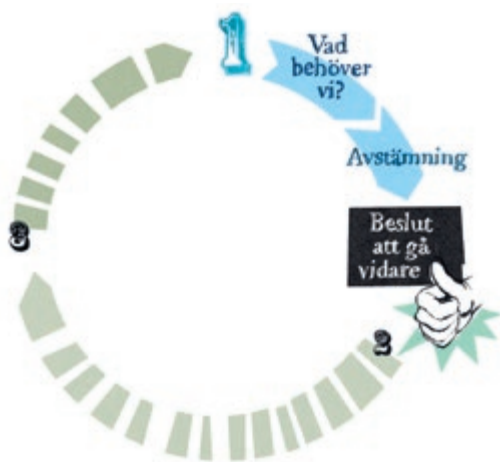
Tabell 1. Tabellen visar planeringsskeden i en kommun. Varje kommun behöver avgöra vilken detaljeringsgrad man behöver i respektive skede och i vilken omfattning strategi, planer och program behövs.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering
	TRAST kan användas i dessa delar av planeringen			
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplan	Åtgärdsprogram	Projekt
Översiktsplanen ger vägledning för beslut om användningen av markområden 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, t ex 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. Trafiksträksplan 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, trafik-säkerhet, 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 lösning för 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.

ringen kan TRAST användas för att ta fram trafikstrategin och vid åtgärdsplanering för att ta fram trafikplan och åtgärdsprogram. Både arbetet med att ta fram dessa dokument, och själva dokumenten, kan påverka inriktning och innehåll i övriga planeringsdokument.

Den generella processen kompletteras i TRAST-guiden med en bild som tydliggör en stegvis arbetsprocess för framtagande och användning av en trafikstrategi med tillhörande handlingsplan. Trafikstrategin är en del av ett rullande planeringsarbete som måste förnyas i takt med att strategin genomförs och i takt med de förändringar som sker i kommunen eller samhället i övrigt. Besluten tas på olika nivåer vilket illustreras i de tre följande figurerna.

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

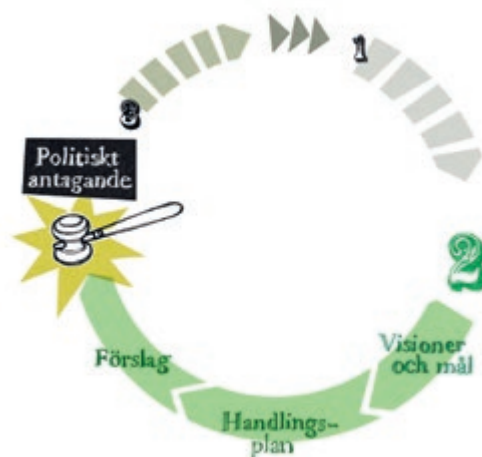


Fas 1 – avstämning inom kommunen och framtagande av underlag

Den första fasens omfattning beror på var kommunen befinner sig i sin planerings- och utvecklings-

process. Om frågan ligger på tjänstemannaplanet är det lämpligt att lyfta den till ett bredare forum och till den politiska nivån. Oavsett utgångsläge är det viktigt att inventera visioner, möjligheter, resurser med mera. Dessutom bör den politiska ambitionsnivån kartläggas, hur väl kända är trafikens förutsättningar och sambanden mellan dessa och kommunens utveckling?

Som stöd för att ta reda på hur arbetet ska utformas kan en inledande trafikdag (workshop kring relevanta trafik- och stadsplaneringsfrågor) vara en god idé. Målet är att lyssna av beslutsfattare och kollegor så att arbetet med trafikstrategin ges den omfattning och struktur som krävs för att lyckas. Nästa steg blir att forma och förankra arbetsprocessen, samt att formulera en projektbeskrivning. Med stöd av interna diskussioner, trafikdagen och en enkel nulägesbeskrivning kan en projektbeskrivning med mål, förankring, resursplan med mera tas fram.



Fas 2 – arbeta fram trafikstrategin

Arbetet inleds med framtagande av vision, mål och inriktning men också en nulägesanalys. Visionen har lämpligen sin utgångspunkt i kommunens översiktsplan, utvecklingsstrategi eller liknande. Om inte en vision finns framtagen för hela stadens utveckling kan visionsarbetet inriktas på trafiksystemet. För att det ska bli verklighetsförankrat behöver det ofta vävas ihop med nulägesanalyser. Trafikstrategin ska stärka utvecklingen i den riktning som kommunen önskar. Formulering av mål och val av inriktning innebär en prioritering där de viktigaste

karaktärsdragen i staden lyfts fram. Som följd av det formuleras fortsatt markanvändning och hur resor och transporter skall hanteras. Arbetet behöver ofta inledningsvis göras i olika alternativ som också konsekvensbeskrivs.

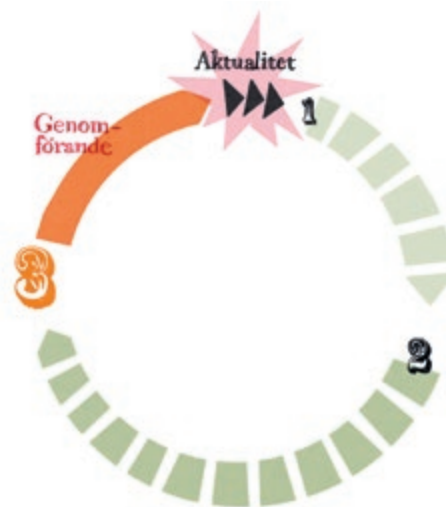
Inriktning och skillnaden mellan olika alternativ kan åskådliggöras med värderosor eller liknande verktyg. Visionen och de olika alternativen bör förankras brett och diskuteras, till exempel under en trafikdag med deltagande från olika kommunala förvaltningar, politiker från majoritet och opposition, regionalt planeringsansvariga, Trafikverket, den regionala kollektivtrafikmyndigheten med flera. Efter trafikdagen kan processen fortsätta med eventuell anpassning av visionen och val av alternativ. Därefter är det dags att ta fram ett förslag till handlingsplan.

Tidigt i processen, men efter visionsarbetet för hela stadens utveckling, görs också en nulägesanalys. Analysen och visionsarbetet kan med fördel ske parallellt och när visionen har klarnat kan en mer detaljerad nulägesbeskrivning göras. Den är nödvändig för att tydligt formulera alternativ, göra det möjligt att konsekvensbeskriva alternativen och slutligen göra valet av alternativ välgrundat. Analysen bör fokusera på de frågor som lyfts fram i den inledande fasen. Nulägesbeskrivningen kan ha samma rubricering oavsett kommunens storlek vilket underlättar jämförelse och kunskapsutbyte. Nulägesanalysen resulterar i en beskrivning av trafiksystemet, de egenskaper och kvaliteter det påverkar, kommunens tidigare erfarenheter och vilken mögnad kommunen har.

I handlingsplanen klargörs vad som behövs för att nå de uppsatta målen utifrån den inriktning som valts i ett tidigare skede. Både fysiska åtgärder i transportnäten och andra åtgärder som beteendepåverkan, trafikreglering, parkeringsstyrning och markanvändning bör ingå. I en liten kommun kan handlingsplanen vara jämförbar med en trafikplan, dvs. en del av åtgärdsplaneringen (se figur 4). En större kommun behöver, utöver en handlingsplan i trafikstrategin, ofta även flera separata trafikplaner eller program.

Det kompletta förslaget till trafikstrategi inklusive handlingsplan förankras sedan politiskt och i

de arbetsgrupper som deltagit i processen. Här kan en ny trafikdag vara av värde. Trafikdagen inleder slutfasen i förankringsprocessen. Förankringen övergår nu från att vara informell till att vara mer formell. Förslaget till trafikstrategi kommuniceras, remissbehandlas och justeras för att sedan slutligen antas.



Fas 3 – genomföra och förvalta

Väl förankrade målsättningar, bra organisation och en tydlig struktur för arbetet underlättar genomförandet av trafikstrategin. Att integrera trafikstrategins förslag och åtgärder i den fortlöpande verksamhetsplaneringen är en viktig framgångsfaktor. Trafikstrategins plan för genomförandet kan behöva göras mer detaljerad genom att till exempel fastställa vem som har ansvar för vad, och att dela in åtgärderna i etapper med en prioritering av vilka åtgärder som bör genomföras först. Behovet av detaljplanering varierar beroende på trafikstrategins innehåll och omfattning. Genomförandet planeras regelbundet och resurser och åtgärder fastställs normalt varje år. Det är viktigt att säkra samverkan med politiker, kommunens förvaltningar och bolag samt med externa aktörer även i detta skede.

Uppföljningen är central i genomförandet. I uppföljningen bedöms exempelvis om de mål man satt upp nås i önskvärd takt. Att följa upp och utvärdera är ett sätt att vårda handlingsplanen och att arbeta med ständig förbättring. Utvärderingen kan göras både med kvalitativa och kvantitativa mått. Uppfölj-

ningen kan redovisas i form av en årsrapport, som kommuniceras med olika målgrupper såväl inom som utanför den kommunala organisationen.

Efter en tid kan det vara dags att aktualitetspröva trafikstrategin, förslagsvis en gång varje politisk mandatperiod. Kanske har en stor del av hand-

lingsplanen genomförts, kanske står kommunen inför en utveckling som kräver nya tag. Vid en mera genomgående uppdatering används återigen arbetsmomenten i fas 1 och 2 som stöd. Förändringar i trafikstrategin förs sedan in i översiktsplanen när den ska uppdateras eller arbetas om.



Kvalitetsaspekter i trafik- och stadsplaneringen

TRAST föreslår inte enbart en struktur, utan visar också på viktiga områden att ta upp i trafik- och stadsplaneringen. Det övergripande målet enligt TRAST är att skapa förutsättningar för ett balanserat och hållbart trafiksystem, och planeringsdokumenten bör visa hur kommunen utifrån detta kan dra nytta av fördelarna med de olika trafikslagen på bästa sätt.

Varje stad måste utvecklas utifrån sina förutsättningar, där stadens identitet och historia är två av grundpelarna. 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 de lokala förutsättningarna tas tillvara och används; en stad präglad av sin identitet är stark.

Den attraktiva staden gynnas av tät bebyggelse som skapar möjligheter till samverkan mellan människor och mellan företag. Bebyggelsens placering påverkar många stadsbyggnadskvaliteter. Närhet till arbete, service, inköp och fritidsintressen påverkas kraftigt av hur dessa är lokaliserade i staden. Förtätning och effektivt utnyttjande av den infrastruktur som finns ger samhällsekonomiska vinster.

Möjligheter, kreativitet och nytänkande har sin grogrund i ett tolerant samhällsklimat, där skillnader och avvikelser uppskattas. Boendemiljöer bör integreras med andra icke störande verksamheter, och stadskärnan utvecklas som arena för ett rikt folkliv. Gator, torg, parker och andra allmänna plat-

ser är våra gemensamma vardagsrum. Gator tillsammans med fasader bildar gaturum, och gatan i den centrala delen av staden kan utgöra en del av våra nutida torg. De behöver då utformas som delade gaturum där de oskyddade trafikanternas behov präglar miljön. Som stöd för indelningen av gatunätet kan man använda livsrumsmodellen, där prioritering mellan olika trafikantintressen och samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg behandlas (se figur 5 på nästa sida). 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.

Resor och transporter är en grundförutsättning för att skapa ekonomiska och sociala värden för medborgare, näringsliv och för samhället. Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov, sina sociala åtaganden och personliga önskemål. En stabil infrastruktur krävs för att skapa trygghet och förutsägbarhet. En god tillgänglighet gör det möjligt för människor och varor att nå sina målpunkter.

I TRAST beskrivs sex viktiga kvalitetsaspekter att behandla i en trafikstrategi – stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan och hälsa. Dessa beskriver tillsammans kvaliteter i transportsystemet som är väsentliga för trafiksystemets förmåga att bidra till en hållbar utveckling.



Figur 5. Livsrummodellens rum benämns frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. De ger en förståelse för gaturummets funktion.

Om man i stadens vision vill lyfta fram ytterligare någon annan kvalitetsaspekt så ska det naturligtvis göras.

Stadens karaktär

Begreppet stadens karaktär tar fasta på det faktum att varje ort har en unik historia. Kunskap om denna är en viktig utgångspunkt vid all fysisk planering. Gatu- och bebyggelsestruktur liksom enskilda byggnader, platser, parker och grönstråk bidrar också i hög grad till en Orts karaktär och identitet och är viktiga beståndsdelar för ortens attraktivitet.

Tillgänglighet

Trafiksystemets grundläggande uppgift är att se till att samhället är tillgängligt för alla. Tillgänglighet definieras här som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället. Tillgänglighet skapas av trafiksystem, med bidrag från samtliga trafikslag, och bebyggelse i samverkan.

Trygghet

Trygghet är ett komplext begrepp. Oro för att drabbas av brott eller olyckor kan påverka människors

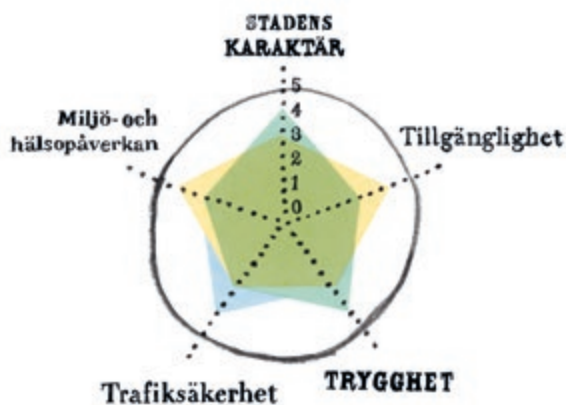
vanor och leda till att de undviker offentliga platser som gator, torg och kollektivtrafik. Detta kan i sin tur minska deras rörelsefrihet och möjlighet att vara fysiskt aktiva. Med hjälp av till exempel enkäter och trygghetsvandringar kan man samla information om trygghetsproblem i kommunen.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet definieras som resultatet av åtgärder för att minska olycks- och skaderiskerna i trafiken. Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Trafiksäkerhetsarbetet i nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvar för säkerheten delas mellan de som utformar och de som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerheten i en kommun kan förbättras genom ett systematiskt målinriktat arbete med en fungerande åtgärdsplanering och ett bra genomförande.

Miljöpåverkan och hälsa

Transportsystemet påverkar miljön vid dess byggande, drift, underhåll och inte minst användning. Hur stadens ytor används och fördelas påverkar vilka avstånd som behöver överbryggas av infrastruktur och transporter. Ett transportsystem som stöder gång-, cykel- och kollektivtrafik kan minska



Figur 6. Värderosor kan användas för att visualisera kvalitetsaspekter och skillnader mellan olika alternativ för stadens utveckling.

systemets miljö- och hälsopåverkan. Det kan dessutom öka människors fysiska aktivitet och därigenom bidra till förbättrad folkhälsa.

Samlad bedömning

Transportsystemet bör ta tillvara fördelarna från alla transportslag så att de bidrar till stadsutvecklingen. I de flesta tätorter innebär det att gång- och cykeltrafiken lyfts fram. I de större tätorterna prioriteras även kollektivtrafiken. Biltrafiken kan minskas med hjälp av målinriktat, systematiskt arbete med loka-

lisering av verksamheter och bostäder, alternativa transporter samt påverkan av människors beteende.

TRAST-tabellen "Samlad bedömning" visar TRAST-kvaliteterna i kombination med funktioner i transportsystemet, främst trafikslag. Tabellen kan användas som underlag för prioriteringar och innehåll i nulägesanalys, vision och mål samt val av åtgärder. TRAST-kvaliteterna kan ändras och anpassas efter lokala förutsättningar och kommunen kan fokusera på de fält i tabellen som är viktigast enligt kommunens vision och mål. Grundidén i TRAST är att skapa förutsättningar för ett balanserat och hållbart trafiksystem, och utifrån detta dra nytta av fördelarna med de olika trafikslagen på bästa sätt.

Trafikstrategin kommer att se olika ut i olika kommuner. Den större kommunen har ofta mer komplexa problem och mer resurser till sitt förhållande. Där blir trafikstrategin mer omfattande och heltäckande och behöver konkretiseras i trafikplanen. Den mindre kommunen behöver kanske fokusera på några av de aspekter som tas upp i TRAST eller utveckla något av trafikslagen. Kanske kan man börja med att ta fram en cykelplan, en hastighetsplan eller genomföra någon mindre omfattande åtgärd.

I mindre tätorter kan det vara naturligt att sammanföra trafikstrategi, trafikplaner och handlingsplaner till ett integrerat planeringsdokument.

Tabell 2. Samlad bedömning. Ett sätt att säkra att samtliga aspekter behandlas. Tabellen visar TRAST-kvaliteterna i kombination med funktioner i transportsystemet, främst trafikslag.

Funktion	Egenskap						Samlad bedömning
	Stadens karaktär	Resor & transporter	Tillgänglighet	Trygghet	Trafiksäkerhet	Miljö- och hälsopåverkan	
Gång							
Cykel							
Moped							
Buss/spårvagn							
Järnvägsstation och större bytespunkt							
Bil							
Gods							
Utryckning							
Samlad bedömning							



Figur 7. Utvecklingstrappan visar olika nivåer av "mognad", vilka kan vara till hjälp för att anpassa trafikstrategin till lokala förutsättningar. Se gärna avsnittet "framgångsrik trafikstrategi" för mer information om viktiga förutsättningar för att lyckas med arbetet med den kommunala trafikplaneringen.

Det arbetssätt som föreslås förutsätter samverkan mellan olika yrkesgrupper inom planeringen oavsett vilken form planeringsdokumentet får. Det är viktigt att tydliggöra hur tätortens utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av trafikfrågorna samt att lyfta fram sambandet mellan markanvändning, bebyggelse, trafik och människors val av transportsätt.

Att känna till sin verksamhets "mognad" är viktigt

för att hamna rätt i såväl bredd som djup i trafikstrategin. Utvecklingstrappan ger en bild av hur kunskapen kan utvecklas i arbetet med strategin, och kan vara till hjälp för att anpassa strategi och ambitionsnivå till de lokala förutsättningarna. När kunskapen om mognaden finns kan kunskapsnivån höjas genom demonstrationsprojekt, studiebesök, föreläsningar med mera inom de områden som behöver lyftas fram.

TRAST-familjen

TRAST har utvecklats och kompletterats efter hand och numera består TRAST av en hel "familj" av skrifter. Förutom de två huvuddokumenten TRAST Handbok och TRAST Underlag till handbok finns fördjupningar som ger ytterligare råd och handledning inom en rad olika områden i trafikplaneringen. Här presenteras skrifterna i korthet.



Trafik för en attraktiv stad - Handbok

Handboken är avsedd att vara en hjälp i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågorna. 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. Handboken ger tillsammans med TRAST Underlag till handbok en bred kunskapsbas, som kan användas på många olika sätt i stadens planering.



Trafik för en attraktiv stad - Underlag till handbok

TRAST Underlag till handbok är en omfattande skrift med faktaunderlag för arbetet med trafikstrategin, trafikplaner och åtgärdsprogram. Underlaget ska kunna användas som stöd i samtliga skeden i kommunens trafikplaneringsarbete. Det kan handla om att ta fram material både till mer översiktligt strategiarbete och till mer detaljerade planer och program. De olika avsnittens upplägg följer i huvudsak den generella arbetsgången för arbetet med att ta fram en trafikstrategi som beskrivs i handboken. Man kan också använda enskilda kapitel i underlaget om man till exempel behöver extra stöd i arbetet med ett visst trafikslag.

TRAST-guiden och TRAST-guiden - En checklista

TRAST-guiden ska ge praktiskt stöd till kommuner av alla storlekar i arbetet med att ta fram en trafikstra-



tegi. Guiden är utformad så att den ska medverka till en metodisk och väl förankrad arbetsprocess. TRAST-guiden vänder sig till flera målgrupper där kommunala handläggare och projektledare är en primär målgrupp. Informationen i guiden ger alla som är berörda av trafiksystemets planering ökad förståelse för planeringsprocessen. Beslutsfattare, ledande tjänstemän, handläggare, konsulter med flera har utbyte av guiden. Till guiden finns en checklista (TRAST-guiden – En checklista) som innehåller förslag på konkreta arbetsmoment vid framtagande av en trafikstrategi.

➤ "Att ta fram en trafikstrategi är en process som kan ha samlande kraft."



Effekter av trafikstrategier

Skriften Effekter av trafikstrategier redovisar vad som åstadkommits med hjälp av trafikstrategier framtagna utifrån TRAST eller metoder med liknande inriktning. Skriften beskriver hur kommuner

arbetar med uppföljning och ger exempel på effekter som uppnåtts. I till exempel Gävle anses att arbetet med att ta fram trafikstrategin haft stora effekter på den kommunala trafikplaneringen i och med att både politiker och tjänstemän fått upp ögonen för trafiksituationen. I Helsingborg har, sedan trafikstrategin togs fram, en cykelplan tillkommit och tack vare den en utbyggnad av cykelvägnätet.

➤ "Ambitionsgraden i kommunernas uppföljningsarbete bestämmer hur trafikstrategins utveckling kan kommuniceras mot politiker och allmänhet."



Gångbar stad

Intresset för fotgängaren har ökat på senare tid. Flera kommuner arbetar nu för att skapa gångvänligare miljöer. Bakom det ökade intresset ligger inte enbart ambitioner om hållbarhet och attraktiva städer, det handlar även om hälsa och välbefinnande. Gångbar stad är en handbok som ger en överblick över aktuell kunskap och det material som har tagits fram i tidigare kunskapsöversikter om gångvänliga miljöer. Handboken bidrar med praktiska råd om hur man kan skapa nät för att ge bättre förutsättningar för gångtrafiken. Handboken vänder sig till beslutsfattare och tjänstemän i kommunerna, planerare på Trafikverket, konsulter och andra som arbetar med planering för trafik och bebyggelse.

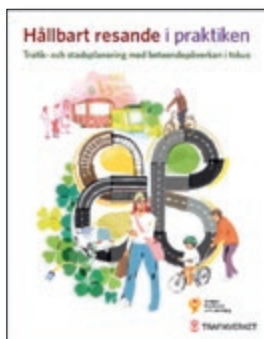
➤ "Gångstrategin och gångplanen blir med tiden ett normalt inslag i en samordnad trafikplan för alla trafikslag."



Kol-TRAST

En bra och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. En effektiv, snabb, attraktiv och strukturerande kollektivtrafik är dessutom ofta en förutsättning för önskvärd utveckling på lokal och regional nivå. Kol-TRAST vänder sig både till de som arbetar med kollektivtrafik i någon form, och de som är verksamma inom andra sektorer av samhällsplaneringen och i den rollen skapar förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. Kol-TRAST baseras på kunskaper och erfarenheter från EU-projektet PROCEED kompletterat med resultat från svensk forskning.

➤ "Kollektivtrafiken skapar helt enkelt nytta, både för den som reser och vårt samhälle."



Hållbart resande i praktiken

Syftet med den här skriften är att inspirera alla som är delaktiga i den kommunala trafik- och stadsplaneringen i Sverige till ökade satsningar inom området hållbart resande (också kallat mobility management). Syftet är också att göra hållbart resande till

en integrerad del i den kommunala organisationen. I skriften beskrivs både fysiska och beteendepåverkande åtgärder, och praktiska exempel från kommuner som lyckats bra med sitt arbete kring hållbart resande lyfts fram.

➤ "Mobility Management är mjuka åtgärder för att påverka resan innan den har börjat."



Handbok för godstransporter i den goda staden

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för att samhället och handeln ska fungera. Godstransporter i staden är en handbok som stödjer kommunen att i samarbete med näringslivet skapa ett balanserat transportsystem i staden. Arbetssättet som beskrivs i handboken resulterar i en plattform där kommun och näringsliv möts och diskuterar problem och utvecklingsmöjligheter som rör godstransporter samt tillsammans skapar en åtgärdsplan.

➤ "Lösningarna måste vara hållbara, samtidigt som de tar hänsyn till transportörernas behov av att kunna utföra sina leveranser på ett rationellt sätt."

Rätt fart i staden

Rätt fart i staden är en handbok som stödjer arbetet med att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar i stället för det omvända. Genom att bedöma hastighetsnivån inom olika delar av trafikinätet kan de valda hastighetsgränserna medverka till att stadsrummet används på ett sätt som bättre stödjer



stadens utveckling. 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.

➤ "Rätt fart i staden ger kommunerna stöd att hitta rätt hastighetsgränser för varje enskild del av tätorternas trafiksystem."



Trafiksäkra staden

En stor utmaning i trafiksäkerhetsarbetet är att minska antalet döda och skadade cyklister och fotgängare. Kommunerna har därför en nyckelroll i det nationella trafiksäkerhetsarbetet. Förbättrad trafiksäkerhet ger inte bara färre olyckor utan även en bättre stadsmiljö med ökad trygghet, trivsel och

tillgänglighet. Kommunens arbete för en säker trafikmiljö bidrar till kommunens övergripande mål om en hållbar och attraktiv stad. Trafiksäkra staden beskriver hur kommunerna kan arbeta för att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram som stödjer ett systematiskt och effektivt trafiksäkerhetsarbete.

➤ "Ungefär 75 procent av alla som dör och skadas allvarligt på de kommunala gatorna är oskyddade trafikanter."



Trafik för en attraktiv stad - exempelbok

Exempelboken innehåller praktiska exempel på hur kommuner kan använda TRAST. Avsikten är att exemplifiera tillämpningen av TRAST så att det ska bli enklare att ta tillvara kunskapen i det material som tagits fram. Vidare ska exempelboken visa hur TRAST kan användas och vad den ger stöd för i planeringen. Exempelboken innehåller arbetssätt som bedömts intressanta för användare av dokumenten inom TRAST.

➤ "Exempelboken är en uppslagsbok och ska inte läsas från pärm till pärm utan vara ett fortlöpande stöd i arbetet."



En hållbar handelspolicy – Handelsutveckling i staden

I denna skrift beskrivs ett hjälpmedel som ska möjliggöra för svenska kommuner att utveckla en planering som förmår hantera de snabba förändringarna som sker inom handel och service i staden samtidigt som den hållbara andelen inköpsresor förmås att öka. I denna planering är policydokument, beslutade i kommunstyrelse eller kommunfullmäktige värdefulla verktyg. En metodik beskrivs som genererar välavvägda underlag till sådana policydokument. Dels beskrivs ett sätt att analysera markanvändningen och sedan hur de olika aktörernas beslutsgrunder kan tas om hand för att samlat föreslå en utvecklingsinriktning. Arbetet sker delvis med hjälp av en programvara (POLA) som är tillgänglig via internet. Slutligen görs en genomgång av hur konsumenterna agerar i samband med sina inköpsresor.

➤ En hållbar handelspolicy gör att aktörerna får en gemensam utvecklingsinriktning och kan bidra till en större andel hållbara inköpsresor.

Trafik för en attraktiv stad

INTRODUKTION TILL 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 aktörer i arbetet med att lyfta fram och förankra frågor som berör stadens resor och transporter.

Trafiksystemet bör vara väl anpassat till stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Balans eftersträvas mellan de olika trafikslagen och mellan tillgänglighet och andra stadskvaliteter. 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.

TRAST har utvecklats och kompletterats efter hand och numera består TRAST av en hel "familj" av skrifter. Förutom de två huvuddokumenterna TRAST Handbok och TRAST Underlag till handbok finns ett antal fördjupningar som ger ytterligare råd och handledning. Denna skrift sammanfattar TRAST, beskriver framgångsfaktorer, effekter och vikten av att TRAST används och anpassas till den egna kommunens lokala förutsättningar.

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

ISBN: 978-91-7585-285-0