

Effekter av **TRAFIKSTRATEGIER**



 Sveriges
Kommuner
och Landsting

 TRAFIKVERKET

 Energimyndigheten

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

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

Energimyndigheten
631 04 Eskilstuna
Tfn 016-544 20 00, www.energimyndigheten.se/

SKL Kommentus Media AB
Hornsgatan 15, 117 99 Stockholm
Tfn 08-709 59 00, www.sklkommentus.se

© Trafikverket, Energimyndigheten och Sveriges Kommuner och Landsting 2012

Text: Björn Wendle, Eric Dahlén och Liselott Söderström

Illustrationer: Caroline Andersson Linhult

Projektledare: Patrik Wirsenius SKL; Mathias Wärnhjelm, Trafikverket och Olov Åslund Energimyndigheten

Slutredigering, form & produktion: Björn Hårdstedt, SKL Kommentus Media

Tryckeri: Åtta.45, Solna

ISBN: 978-91-7345-281-6

Beställning av boken kan göras på www.skl.se eller tfn 08-452 75 50.

Förord

Trafikstrategin bidrar, tillsammans med övriga inriktningsdokument, till att utveckla kommunen i en mer hållbar riktning. Den här skriften redovisar effekter och erfarenheter av svenska trafikstrategier i syfte att inspirera fler kommuner att ta fram och använda sig av sådana i sin trafik- och stadsplanering. Tyngdpunkten ligger på processen att initiera och ta fram trafikstrategin, dess användning inom kommunen och behovet av återkommande förankring och uppföljning.

Skriften bygger till stora delar på intervjuer med tjänstemän och politiker i fyra svenska kommuner för att inhämta erfarenheter från olika perspektiv inom den kommunala organisationen. Intervjuerna har kompletterats med författarnas och uppdragsgivarnas erfarenhet av att stödja kommuner i deras trafikstrategiarbete, samt en litteraturstudie inom området.

Skriften ska bidra med konkreta erfarenheter

och förståelse kring vilka effekter som kan uppnås genom att arbeta med trafikstrategier. Dels i form av mätbara effekter och dels de effekter framtagande och användande av en trafikstrategi kan ha på kommunens arbetsprocess och organisation. Skriften vänder sig i första hand till beslutsfattare, ledande tjänstemän och handläggare.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Energimyndigheten har tagit fram skriften. Patrik Wirsenius, SKL; Mathias Wärnhjelm, Trafikverket och Olov Åslund, Energimyndigheten, har ansvarat för arbetet. Författare är Björn Wendle, Eric Dahlén och Liselott Söderström, samtliga Trivector Traffic.

Stockholm i november 2012

Sveriges Kommuner och Landsting

Trafikverket

Energimyndigheten

Innehåll

4

Förord 3

1. Introduktion..... 5

2. Användning i Sverige och Europa 6
Sverige
Utveckling på europeisk nivå

3. Trafikstrategi som verktyg 8
Initiering och framtagande
Verksamhet och organisation
Användning
Mål och uppföljning
Samspel mellan politiker, tjänstemän och andra intressenter

4. Effekter – vad blir resultaten?..... 14
Kommunernas uppföljning
Erfarenheter: **Gävle**
Erfarenheter: **Växjö**
Erfarenheter: **Lund**
Erfarenheter: **Helsingborg**

5. Erfarenheter.....20

1. Introduktion

Trafikstrategin är ett kommunalt inriktningsdokument som tillsammans med kommunens övriga styrdokument bidrar till att utveckla kommunen i önskad riktning. Trafikstrategin ska visa hur man kan utveckla trafiksystemet och påverkansåtgärder i samverkan med markanvändning och övrig fysisk planering. Trafikstrategin ger, efter successiv politisk förankring, kommunen en långsiktig, gemensam målbild för trafiksystemet.

Handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) är ett stöd för kommuner att utveckla sådana trafikstrategier. Syftet är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor på ett sätt som är anpassad efter stadens egna förhållanden.

TRAST redovisar hur kommunen kan göra avvägningar mellan egenskaper som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Egenskaperna kan främja eller motverka varandra, de kan också konkurrera om tillgängliga resurser. Därför måste varje kommun göra egna prioriteringar och anpassa insatserna efter sina behov och resurser.

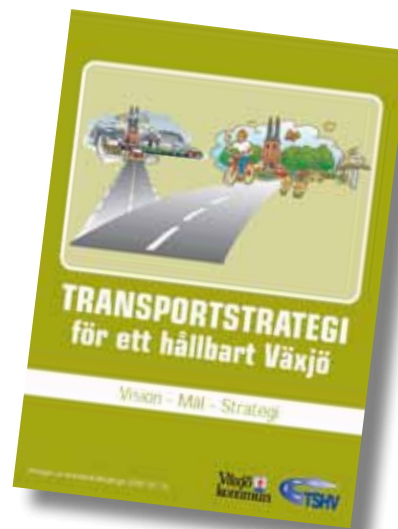
Det finns ett stort intresse hos kommuner att

främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling. En attraktiv stad skapas emellertid inte enbart genom tekniska stadsbyggnadsåtgärder. Det handlar om en samhällsplanering där många parter och intressen ges möjlighet att samverka i planeringsprocessens olika skeden.

TRAST består av två huvuddelar, Trafik för en attraktiv stad samt Underlag. Dessutom består TRAST av flera dokument som ingår i samma "familj" av handböcker: Exempelboken, Rätt fart i staden, Handbok för godstransporter i den goda staden, Hållbart resande i praktiken och TRAST-guiden.

TRAST-guiden ger praktisk hjälp i arbetet med att ta fram en kommunal trafikstrategi. Den ger stöd igenom tre viktiga faser av trafikstrategiarbetet; starta arbetet och få ett uppdrag, arbeta fram trafikstrategin samt att genomföra och förvalta. Resultatet blir en lokalt anpassad trafikstrategi med tillhörande process för fortlöpande förankring och utveckling.

Det är effekter av detta slags trafikstrategier, framtagna utifrån TRAST eller med liknande inriktning, som redovisas i denna skrift.



2. Användning i Sverige och Europa

6

Sverige

Det finns ett stort intresse hos Sveriges kommuner att främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Intresset för att ta fram en trafikstrategi verkar också vara växande. Mer än hälften uppgav i en enkätundersökning (Kartläggning av intresset för trafikstrategier, Vägverket 2009) att de var intresserade eller eventuellt intresserade av att upprätta en trafikstrategi, alternativt hade konkreta planer på att ta fram en trafikstrategi.

Sedan första versionen av TRAST utkom år 2005 har omkring 30–40 kommuner tagit fram en trafikstrategi. I början var det mest större och medelstora kommuner som tog fram trafikstrategier men under senare år har även fler och fler små kommuner börjat jobba med sådana strategiska dokument på trafikområdet.

De allra flesta kommuner har, helt eller delvis, valt att följa TRAST:s intentioner och den indelning TRAST gör för viktiga egenskaper i transportsystemet (tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö, m.fl.). De flesta innehåller också målformuleringar utifrån denna indelning. Nästan alla trafikstrategier innehåller även en handlings- eller åtgärdsplan, även om detaljeringsgraden skiljer sig mycket åt. Vissa kommuner redovisar åtgärder på gatunivå, medan andra trafikstrategier beskriver den generella inriktningen. En majoritet av de svenska trafikstrategierna beskriver också hur uppföljningsarbetet är tänkt att gå till.

Kommunernas faktiska användning av de upprättade trafikstrategierna skiljer sig åt enligt en studie (Bertheden, Karlsson 2009). I vissa kommuner används trafikstrategierna mer eller mindre inom hela kommunorganisationen medan de i andra i stort sett endast används av en enskild förvaltning. I merparten av kommunerna har trafikstrategin kommit att användas parallellt med övriga planeringsdokument, snarare än att ersätta något befintligt. Det framkommer även att trafik-

strategin har kopplats till översiktsplanen i flera av de tillfrågade kommunerna, samt att vissa har tagit fram strategin parallellt med sin översiktsplan.

Den tidigare nämnda kartläggningen (2009) konstaterar att samordning och förankring är det som kommuner upplever som det mest problematiska i arbetet med att ta fram en trafikstrategi. Sedan dess har TRAST-guiden tagits fram, vilket är ett stödjande dokument som kommunerna kan lita sig emot i framtagandet av trafikstrategin. Guiden är utformad för att medverka till en metodisk och väl förankrad arbetsprocess.

Utveckling på europeisk nivå

EU-kommissionen har tydligt deklarerat att trafikstrategier – på engelska *Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)* – är ett viktigt verktyg för att städer ska kunna erbjuda sina invånare mobilitetsalternativ som både är hållbara och som möter invånarnas behov. Det finns en handbok för SUMP samt en särskild webbplats (www.mobilityplans.eu) för att sprida kunskapen om verktyget.

För att ytterligare stimulera framtagandet och användandet av trafikstrategier kommer EU-kommissionen från och med 2012 att dela ut pris till städer och regioner som har utvecklat och implementerat trafikstrategier på ett föredömligt sätt. Priset kommer att ha olika fokusområden från år till år för att visa på bredden inom fältet. 2012 års pris kommer att gå till någon som har varit särskilt lyckosam i att involvera medborgare och andra aktörer i arbetet med trafikstrategin.

I EU:s färdplan *Transport 2050* (EU-kommisionens förslag till hur unionens transportsystem ska utvecklas det närmsta decenniet) anges att framtida trafikstrategier behöver ha större hållbarhetsfokus än tidigare upplagor. EU:s riktlinjer rör bland annat planeringsprocessen och vikten av ett integrerat arbetssätt som tar hänsyn till alla



Kan trafikstrategier främja en attraktiv och hållbar stadsutveckling?

typer av transporter och alla människors och företags mobilitetsbehov, samt att allmänheten och övriga aktörer måste involveras.

Det pågår också en utveckling på nationell nivå i olika länder. I till exempel Holland har ett nationellt kompetenscenter KpVV arbetat fram en checklista vilka trafik- och stadsplanerare ska kunna använda sig av i arbetet med trafikstrategier

för att säkerställa att hänsyn tas till EU:s riktlinjer (källa: www.eltis.org, www.kpVV.nl). Checklistan kan även användas för befintliga trafikstrategier för att se hur de förhåller sig till riktlinjerna.



3. Trafikstrategi som verktyg

8

Trafikstrategier är verktyg för att utveckla den kommunala trafikplaneringsprocessen. De ska leda fram till ett styrdokument men kan också användas för att genom framtagningsprocessen och arbetet med implementeringen påverka kommunens verksamhet, processer och tankesätt i en vidare mening. I bästa fall medför en trafikstrategi en större helhetssyn kring kommunens trafikplanering och kopplar samman trafiken med övriga mål för att uppnå en hållbar utveckling. Dessa processrelaterade effekter är av mycket stor vikt och en grund för att kunna uppnå mätbara effekter i resande och transportsystem (se kap. 4).

Erfarenheter som återges här baseras i första hand på intervjuer med fyra svenska kommuner – Alingsås, Gävle, Lund och Växjö. Intervjuer har genomförts med tjänstemän med insyn i kommunens verksamhet inom trafikplanering, stadsplanering respektive miljö, samt en politiker i respektive kommuns tekniska nämnd.

Initiering och framtagande

En anledning till att svenska kommuner har valt att arbeta fram en trafikstrategi är ofta avsaknaden av långsiktighet inom den kommunala trafikplaneringen. Situationer som har uppstått har fått lösas allteftersom, utan någon sammanhållande inriktning eller princip. Trafikstrategin har då setts som ett verktyg för att bli mera långsiktig och stringent.

I många kommuner är det tjänstemän inom tekniska förvaltningen eller motsvarande som har initierat trafikstrategiprocessen. Men deltagande från politiker, övriga förvaltningar och externa aktörer redan i uppstartsfasen är ytterst väsentligt. Trafikstrategins grundläggande värderingar och allmänna riktning behöver tydligt förankras hos alla dessa aktörer eftersom dokumentet och tankesättet helst bör överleva under lång tid i den kommunala planeringen. Kommuner som har

varit framgångsrika med sin framtagningsprocess har ofta satt samman en arbetsgrupp med bred kompetens som bland annat kunnat bidra till att tolka hållbarhetsbegreppet från olika perspektiv.

Trafikstrategins politiska förankring är en förutsättning. Till processen bör därför en politisk styrgrupp knytas, gärna en mindre grupp ledande politiker med representation från både majoritets- och oppositionspartier, som fortlöpande får information och för dialog om projektet.

Denna grupp bör också ha i uppgift att återknyta till sina respektive nämnder och partigrupper och hålla dem välinformerade om strategins utveckling och innehåll. Att säkerställa god återkoppling mellan politiska nivåer är viktigt på både kort och lång sikt då inriktningen i trafikstrategin annars riskerar att inte följas i olika nämndbeslut.

Det finns ett värde i att ta fram trafikstrategin parallellt med kommunens översiktsplan, eftersom respektive dokument utgör en strategisk funktion och påverkar varandra. Kommuner som har drivit arbetena parallellt, eller med växelvis påverkan, upplever att man fått synergieffekter. När trafikstrategin varit en del av en översiktsplaneprocess har allmänheten kunnat ges ett större utrymme att tycka till om trafikens utveckling, i och med det lagstiftade samrådet.

Samordning med fysisk planering och stadsutvecklingsfrågor är av särskild vikt för trafikstrategin. För att tankesätt kring hållbar transportplanering ska komma att genomsyra kommunens fysiska planering behöver trafikstrategin därför ha en stark förankring bland planhandläggare och fysiska planerare, samt hos politiker med ansvar för markanvändning och bebyggelse.

Många kommuner har också tagit hjälp av externt konsultstöd som komplement till den interna organisationen vid framtagandet av trafikstrategin, vilket gett större möjligheter att upprätthålla tempot och driva arbetet framåt. Att trafikstrategins framtagande går långsamt på

grund av alla andra arbetsuppgifter som finns i den dagliga verksamheten är vanligt och ett problem som behöver hanteras.

Verksamhet och organisation

För att trafikstrategin ska få verkligt genomslag behöver den integreras i, eller åtminstone påverka, verksamhetsplanering, budget och organisation. Ett sätt är att inkludera trafikstrategins mål i förvaltningarnas verksamhetsplanering. Det innebär att nya mål inte behöver tas fram från år till år samt att målen redan är politiskt förankrade och beslutade i och med trafikstrategins framtagande.

Vissa kommuner har kopplat budgeten till trafikstrategins mål, och förutom att inriktningen på så vis är utstakad, uppnås en större tydlighet kring vilken finansiering som krävs för att åtgärda de problem som ligger i vägen för trafikstrategins mål. Kommuner som anslagit en särskild budget för genomförande av strategins åtgärder förekommer också.

” *Det har varit viktigt att LundaMaTs inte blir något vid sidan om, utan att strategin ska in i allt vi gör.*

Tjänsteman, Lund

(LundaMaTs är namnet på Lunds trafikstrategi och står för Miljöanpassat Transportsystem i Lund. I LundaMaTs II utvecklades strategin till att omfatta samtliga hållbarhetsaspekter men namnet LundaMaTs behölls.)

Som för alla typer av strategiska dokument påverkas utfallet av en trafikstrategi av den miljö eller omvärld som man befinner sig i. Oavsett hur välformulerad och genomtänkt trafikstrategin är måste den backas upp av en kommunal organisation som kan omsätta dess teorier och resor till praktisk användning. Det krävs mognad

och förståelse för att kunna genomföra delvis nya åtgärder och kanske med en förändrad inriktning jämfört med tidigare. Innan hållbarhetsfrågor och klimatförändring hade börjat debatteras i bredare forum var trafikstrategin till stor del beroende av några få engagerade tjänstemän och politiker för att få praktisk användning i kommunerna. I dagsläget, när medvetenheten och mognadsgraden är större, finns ökad potential för att trafikstrategin ska leva vidare och konkretisera kommunens debatt och diskussioner kring hållbarhetsfrågorna.

Initiering och framtagningsprocess för en trafikstrategi har ofta letts av en stark nyckelperson eller eldsjäl inom kommunen. Att ha en drivande person med stort intresse för frågan är en stor fördel vid starten och för att komma i mål med projektet. Men det kan finnas en fara i att enskilda nyckelpersoner får för mycket inflytande och i för stor utsträckning formar projektet efter eget tycke. Det kan göra det svårare för medarbetare och samarbetspartners att känna delaktighet. Dessutom blir organisationen sårbar om nyckelpersonen slutar och trafikstrategins fortlevnad kan äventyras. Av samma skäl bör inte arbetet ledas av en extern konsult utan kommunen bör själv ”äga” processen.

Förutom den politiska uppslutningen bakom trafikstrategin har framgångsrika kommuner lyckats förankra trafikstrategin väl bland övriga förvaltningar. I sitt bästa utförande är trafikstrategin ett dokument som kommer att genomsyra arbetet och tankesättet förvaltningsöverskridande, och inte enbart bland förvaltningarna med planeringsfunktion.

” *En trafikstrategi får inte vara något som enbart en trafiksektion tar fram utan det behövs delaktighet från plan- och miljöside, kultur och fritid m.fl.*

Tjänsteman Gävle

Framtagandet kan med rätt genomförande vara en rolig och intressant läroprocess för både tjänstemän och politiker. Inte minst genom att kommunen får en bild över hur nuläget ser ut och tillfälle att diskutera igenom önskvärd utveckling. Processen och diskussionerna leder också till att politiker får en större förståelse för tjänstemännens angreppssätt och metoder, och att de får enklare att kommunicera med "samma språk".

Användning

En viktig påverkan som välförankrade trafikstrategier för med sig är att risken för felaktiga beslut minimeras. När trafikstrategin väl har blivit en självklar rutin att ta hänsyn till krävs att tjänstemän och/eller politiker har mycket starka argument för att kunna driva igenom förslag som går tvärtemot trafikstrategins principer. Med en bred förankring över förvaltningar och nämnder kommer även trafikmiljöfrågor att integreras på ett naturligt sätt i all diskussion som rör planering, stadsutveckling och trafik.

PEKAR UT RIKTNING I DEN KOMMUNALA PLANERINGEN

Trafikstrategin bör tydligt ange att de hållbara färdssätten, som gång-, cykel- och kollektivtrafik, ska prioriteras. Innehåller trafikstrategin detta ställningstagande blir det enklare att föreslå åtgärder som ger dessa trafikslag utrymme i stadsstrukturen.

Åtgärdernas genomförbarhet beror mycket på trafikstrategins politiska uppbackning. Med en välförankrad och politiskt antagen strategi är sannolikheten större att kommunen ska kunna vidta kraftfulla åtgärder för en mer hållbar stad. Trafikstrategin blir på så vis en styrka för tjänstemän och politiker och kan användas som hävstång i diskussioner kring stadens hållbara utveckling,

och vilka konkreta åtgärder som är nödvändiga för att nå kommunens visioner och mål.

” *Trafikstrategier borde tala om behovet av att prioritera trafikslag, kanske framförallt ange vad som inte behöver prioriteras.*
Tjänsteman, Alingsås

Kommuner med en väletablerad trafikstrategi tycks vara mer framgångsrika i sitt arbete med att skapa ekonomiska resurser för att genomföra åtgärder i linje med strategin. Förutom medel avsatta till rena infrastrukturprojekt har även Mobility Management-åtgärder alltmer börjat ses som en viktig pusselbit till att kunna nå kommunens vision och mål. Insikten om värdet i att investera i projekt för attityd- och beteendeförändring, tillsammans med fysiska åtgärder, är en väldigt viktig del för att kunna nå en hållbar helhet.

” *De ökade ekonomiska resurserna som nu avsätts för mobilitetsprojekt, likt beteendepåverkansåtgärder, hade nog inte kommit till utan trafikstrategin. Vi har ett tydligare mandat att arbeta med de här frågorna nu.*
Tjänsteman, Gävle

Trafikstrategin, det konkreta styrdokumentet, har störst användning i det långsiktiga planeringsarbetet. Trafikstrategin är där ett beständigt och långsiktigt verktyg som samlar kommunens alla policyer och dokument inom trafikområdet och pekar ut den övergripande och gemensamma inriktningen.

Den fungerar också som ett verktyg för att hålla riktningen i den praktiska åtgärdsplaneringen och det vardagliga problemlösandet. Men det behövs också mer konkreta sektorövergripande handlingsplaner, som en cykelplan eller parkeringspolicy, som bryter ned frågorna till en mer detaljerad och lätthanterlig nivå. Där blir trafikstrategins

främsta funktion att underlätta vid prioriteringar, men även att vara ett instrument i det politiska beslutsfattandet.

” Vi har en gång- och cykelpolicy som vi uppdaterar kontinuerligt och där vi följer teknikutvecklingen för att de ska kunna vara föränderliga hela tiden, medan en trafikstrategi har en längre livslängd och ska samla ihop mål som gäller alla trafikslag.
Tjänsteman, Lund

TRAFIKSTRATEGI MER ÄN TRAFIK

Trafikstrategin bör inte isoleras till rena trafikfrågor utan omfatta hela hållbarhetsbegreppet, kopplat till transportsystemet. TRAST ger här bra vägledning i vilka aspekter som är viktiga inom transportområdet. Att i trafikstrategin även inkludera mål kring stadens karaktär, markanvändning, fysiska utformning etc. är värdefullt eftersom det tydliggör kopplingen mellan trafik- och stadsbyggnadsfrågor.

Det är också viktigt att kommunen hittar en planeringsmodell för att kunna inkludera trafikstrategin i detaljplaneringen. Trafikkompetens behöver finnas med tidigt i planarbetet för att trafikfrågorna inte ska bli något som behöver ”lösas” på slutet. Hur detta ordnas och kvalitetssäkras inom kommunerna varierar. Det kan t.ex. vara ett avsnitt i detaljplanerna som beskriver dess konsekvenser gentemot trafikstrategin eller en utvecklad planeringsprocess där trafikplanerare tidigt medverkar i arbetet med en detaljplan.

Ur ett samhällsbyggnadsperspektiv är förvaltningsöverskridande kännedom om trafikstrategin ytterst viktig, inte minst hos kommunens stadsbyggnads- och exploateringskontor. Dessutom behöver trafikstrategin ha ett högt förtroende bland politiker i byggnadsnämnden i och med att

de ofta ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplaner samt har beslutanderätt i många frågor som har stor betydelse för trafikutvecklingen.

UNDERLAG I REGIONAL OCH NATIONELL PLANERING

Trafikstrategin har störst användning i den kommunala planeringen, men kan också spela en viktig roll i den regionala planeringen. En framgångsrik trafikstrategi möjliggör en effektivare samverkan mellan den enskilda kommunen, Trafikverket, region/landsting, länsstyrelse med flera. Dessutom kan trafikstrategins innehåll vara ett stöd för att motivera kommunens egna prioriteringar och därmed fungera som underlag i den nationella och regionala åtgärdsplaneringen.

ÅTERKOMMANDE FÖRANKRING OCH AKTUALISERING

Att kunna börja åtgärda identifierade problem efter att trafikstrategin har blivit antagen är en nyckel till dess initiala användning och betydelse. Säkerställd finansiering i tidigt skede är därför väsentligt för att de diskuterade och politiskt förankrade åtgärderna ska kunna implementeras på ett tidigt stadium. Saknas medel, och därmed genomförandekraft, minskar det förtroendekapital och den kunskap om trafikstrategin som har byggts upp bland politiker och tjänstemän under framtagandet.

Trafikstrategins mål och principer behöver ständigt påminnas om genom kontinuerlig förankring och återkoppling till andra kommunala strategier och policyer. Genom att integrera trafikstrategin i andra styrande dokument säkerställs att den inte faller i glömska, och att kunskapen sprids över förvaltningar och nämnder. Det finns ett värde i att trafikstrategin faktiskt omnämns

och hänvisas till i andra dokument, så att övriga förvaltningar och nämnder får en kontinuerlig relation till den. Att tydligt och systematiskt arbeta in strategin som ett erkänt kommunalt varumärke borgar för att den får förtroende, internt såväl som externt, och att åtgärders positiva resultat återknyts till densamma. Får trafikstrategin hög status och igenkännande blir dokumentet ett viktigt material som kan användas i kommunikationen med allmänheten och andra aktörer, där enskilda åtgärder och handlingar kan förklaras utifrån hur de bidrar till kommunens långsiktiga mål.

” *Den kontinuerliga förankringen är viktig, det räcker inte med att förankra en gång utan det behöver ständigt göras.*
Politiker, Gävle

Behovet av aktualisering ökar allteftersom tiden går, åtgärder genomförts och transportsystemet i stort har utvecklats. Än så länge är exemplen på uppdaterade eller nya versioner av trafikstrategier få men beroende på strategins konkretiseringsnivå och tidsperspektiv får man räkna med att den behöver ses över eller göras om inom 5–10 år. I de fall trafikstrategin är framtagen parallellt med översiktsplanen bör den kunna aktualiseras i samma process (det vill säga minst en gång varje mandatperiod).

” *Många av de tjänstemän och politiker som var med och tog fram trafikstrategin och förankrade densamma har slutat. Så kännedomen om trafikstrategin och förankringen för den är sämre idag.*
Tjänsteman, Alingsås

Mål och uppföljning

Målen i flera svenska trafikstrategier är uppdelade på två tidshorisonter. Ofta är målen för det första

avstämningsåret, vilket är ganska nära i tiden, av mer mätbar karaktär, medan de långsiktiga och visionära målen ska vara utmanande och uppmuntra till nyutveckling för både tjänstemän och politiker.

Målens genomslag är generellt större bland de kommuner som har integrerat trafikstrategins mål i verksamhetsplaneringen, budgetarbetet eller motsvarande. Ju fler processer och dokument som målen inkluderas i, desto större vikt får de, både för tjänstemän och politiker.

Uppföljning av arbetet utifrån trafikstrategin är en viktig del av dess fortlevnad och utveckling. Årliga redovisningar är ett sätt att informera politikerna om kommunens utveckling i förhållande till trafikstrategins mål. På så vis får man ett diskussionsunderlag utifrån fakta som politikerna kan använda som grund till eventuell revidering av mål och för framtida investeringsbehov. Ambitiösa kommuner har även sammanställt särskilda årsanalyser, där utvecklingen för varje mål går igenom och beskrivs. Att publicera och distribuera uppföljningsmaterial är också ett sätt för kommunen att kunna nå ut till allmänheten.

Samspel mellan politiker, tjänstemän och andra intressenter

VID FRAMTAGANDE

Att tjänstemännen tidigt lyckas involvera och engagera politiker i framtagandet av trafikstrategin är en nyckel till det fortsatta samspelet dem emellan. Genom att arbeta fram vision och målbild tillsammans förankras trafikstrategins övergripande inriktning, och problem som behöver övervinnas för att nå dit synliggörs. Partiöver-skridande konsensus kring trafikstrategins större värdefrågor bidrar till att tjänstemännen kan arbeta långsiktigt och inte behöver byta inriktning vid eventuellt maktskifte. Trafikstrategin behöver också förankras bland kommunens förvaltningar

för att få största möjliga genomslag och underlätta kommunikationen. För att tydligt fastslå inriktningen och trafikstrategins status, för nämnder och förvaltningar, är det en stor fördel om trafikstrategin blir beslutad i kommunfullmäktige istället för på nämndsnivå.

Det är vanligt att dialog även förs med intressenter utanför den kommunala organisationen (intresseorganisationer, näringsliv, region eller landsting, Trafikverket, länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndighet med flera) under framtagandet av en trafikstrategi. Det sker till exempel i form av referensgrupper, dialogmöten eller liknande. Denna samverkan är också en viktig förankring eftersom trafikstrategins åtgärder många gånger förutsätter samordning med andra organisationers verksamheter.

UNDER DET FORTSATTA ARBETET

Kommuner som har beslutat sin trafikstrategi i kommunfullmäktige har kunnat peka ut vilka förvaltningar eller nämnder som ska ha ansvar för olika delar. Det är också önskvärt att redan i strategin tydligt tilldela ansvar på befattningsnivå för genomförande och uppföljning av olika delområden. Med delat ansvar för trafikstrategin ökar både kunskapen och engagemanget, samtidigt som både genomförande- och uppföljningsprocessen inte blir lika sårbar som när en enskild förvaltning bär hela ansvaret.

I trafikstrategins handlingsplan är det bra om det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer att prioriteras under kommande år. Prioriteringslistor underlättar för tjänstemän och politiker i deras beslutsfattande, men gör det också enklare för allmänheten att se vilka investeringar och åtgärder som kommer att genomföras. Att allmänheten får ta del av det strategiska arbetet, och kan koppla det till de faktiska åtgärderna, bidrar till större förståelse för kommunens arbete med trafikens utveckling.

VID UPPFÖLJNING

Det är nödvändigt att följa upp trafikstrategin och återkoppla resultaten till politiken varje år för att strategin ska kunna vara ett levande dokument. Utifrån uppföljningsarbetet får politiker, och andra som inte arbetar med trafikstrategin dagligdags, möjlighet att se om kommunen är på rätt väg, om målnivåerna behöver korrigeras och om avsatta ekonomiska medel är rimliga. Utan tillfredsställande uppföljning blir samspelet mellan tjänstemän och politiker svårare, inte minst i de ekonomiska frågorna eftersom det inte är möjligt att motivera enskilda åtgärder utifrån faktiska resultat. En förutsättning för användbar uppföljning är också att man har påverkbara och mätbara mål.

” Med trafikstrategin har det blivit enklare för både politiker och tjänstemän att vara konsekventa och följa en uppsatt plan, vilket även gör det tydligare och enklare att äska pengar för de åtgärder som behövs för att nå vision och mål. Politiker, Gävle

Välfungerande samspel mellan tjänstemän och politiker behövs även för att uppföljningen ska kunna bidra till ett fortsatt konstruktivt arbete. Tjänstemännen har ett stort ansvar i att ta fram och bearbeta uppföljningsmaterialet till politikerna som därefter behöver ge tjänstemännen sin syn på vad som behöver göras utifrån det redovisade läget. I de fall utvecklingen går åt fel håll och mål inte ser ut att kunna nås, behövs en förnyad politisk debatt för att klargöra vilka ytterligare insatser som krävs och har politiskt stöd. Genom syras det årliga uppföljningsarbetet av ett sådant växelspel får tjänstemännen tydligare incitament att fortsätta med ett ambitiöst och uthålligt arbete, samtidigt som det politiska engagemanget underlättas.

4. Effekter – vad blir resultaten?

14

Att kunna följa upp och utvärdera åtgärdernas effekter är oerhört betydelsefullt i arbetet med en trafikstrategi. För att uppföljning och utvärdering ska bli en naturlig del behöver verktyg byggas in tidigt i processen, och inte som något som måste lösas på slutet. Uppföljningsarbetet är viktigt för både tjänstemän, politiker och allmänhet. För tjänstemän är det av stor betydelse i åtgärdsplaneringen att kunna se vad som har gett effekt och vilka åtgärder som behöver korrigeras för att nå måluppfyllelse. I budgetarbetet kan uppföljningsresultat styrka lyckosamma åtgärders betydelse och på så vis kunna motivera kostnaden för dem. Det är även naturligt att använda uppföljningsresultaten i mötet med allmänheten, då man tydligt kan se kopplingen mellan strategi, åtgärder och resultat.

Kommunernas uppföljning

Uppföljningsarbetet skiljer sig stort bland svenska kommuner, från enskilda biltrafikmätningar till kompletta uppföljningar av trafikstrategins samtliga mål. Ett sätt att göra uppföljningsprocessen mer lätthanterlig är att bryta ned målen till tydliga och mätbara indikatorer. Genom att beräkna indikatorernas nulägesstatus får man en metodik som sedan kan upprepas i årliga intervall för att se om målen är på väg att nås eller inte från år till år, samt vilka trender som kan skönjas över längre tid.

Ambitionsgraden i kommunernas uppföljningsarbete bestämmer hur trafikstrategins utveckling kan kommuniceras mot politiker och allmänhet. Görs inga måluppföljningar kan heller inga resultat redovisas, och det blir svårare för tjänstemännen att engagera och motivera varför trafikstrategin behövs. Och att få medel till fortsatt arbete.

Som exempel på hur kommuner jobbar med uppföljning och vilka effekter som uppnåtts beskrivs här erfarenheter från Gävle, Växjö och

Lund. Informationen har inhämtats från en intervjustudie med tjänstemän med insyn i kommunens verksamhet inom trafikplanering, stadsplanering respektive miljö, samt en politiker i respektive kommuns tekniska nämnd. Effekter avser dels förändringar i kommunens arbets- och tankesätt, men även uppmätta resultat för trafikens utveckling. Samtliga arbetade med liknande uppföljning redan innan det fanns en trafikstrategi men i och med denna har uppföljningen utvecklats.

Exakt i vilken grad effekterna kommer av trafikstrategin är svårt att bestämma. Kommunernas utveckling beror även till stor del av omvärldsfaktorer som den kommunala organisationen enskilt inte har möjlighet att påverka.

Erfarenheter: Gävle

Gävles kommunfullmäktige beslutade kommunens trafikstrategi 2008. I trafikstrategin anges att indikatorerna ska följas upp och uppdateras efter att resultaten har analyserats. I nuläget följer kommunen upp några av trafikstrategins indikatorer och mätningar genomförs för att exempelvis kunna följa cykel-, kollektiv- och biltrafikens utveckling. En ny metod ska dock arbetas fram för att kunna följa upp trafikstrategins samtliga mål och indikatorer, och ambitionen är att från och med 2013 kunna göra årliga trafikstrategibokslut. Bland trafikplanerare märks ett politiskt intresse av en årlig uppföljningsdag, där utvecklingen kan diskuteras igenom utifrån trafikstrategins beslutade mål och indikatorer.

Framtagningsprocessen anses ha bidragit till de största effekterna på den kommunala trafikplaneringen i och med att både politiker och tjänstemän fick upp ögonen för nulägesituationen och gemensamt kunde bilda sig en uppfattning om framtida möjligheter för att nå den uppställda visionen.

I Gävle har man sedan trafikstrategins till-

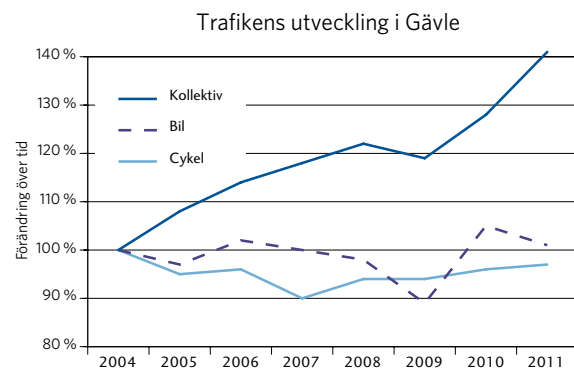


Gävle har sett en kraftigt positiv utveckling av antalet resor med kollektivtrafik.

komst satsat mycket på de hållbara färdssätten och det har investerats i åtgärder för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Efter trafikstrategin har också en cykelplan tagits fram för att konkretisera kommunens satsningar inom området. Inom kollektivtrafikområdet slöts ett nytt avtal med den lokala entreprenören 2010, som bland annat innebär att denne numera även sköter planering av trafiken. Kollektivtrafikresandet med stadsbussarna har haft en mycket positiv utveckling, vilket trafikplanerare till stor del tillskriver det nya avtalet som inte tros ha varit möjligt före arbetsprocessen med trafikstrategin. Biltrafikens omfattning i centrala Gävle har varit relativt jämn de senaste åren, med en liten nedgång 2009.

Förutom fysiska åtgärder märks även ett ökat anslag för mobilitetsprojekt i form av attityd- och beteendepåverkansåtgärder. Kommunen har öronmärkt pengar i budgeten som varje år ska gå till hållbart resande-projekt och även anställt en person som kontinuerligt arbetar med frågorna. Bland planerare anser man att det i och med trafikstrategin finns ett tydligare politiskt mandat att arbeta med mobilitetsfrågor och hållbart resande.

Förutom effekter på kommunens trafikplanering och trafikutveckling nämner planhandläggare att trafikstrategin är ett tydligare verktyg att stödja sig emot när kommunen arbetar fram översikts- och detaljplaner. Gävles trafikstrategi togs fram parallellt med kommunens översiktsplan, vilket både trafik- och stadsplanerare anser som positivt i och med att processerna och dokumenten fick påverka varandra.



Trafikens utveckling som index av 2004 års nivå. Cykel- och biltrafikens utveckling avser årsdygnstrafik vid centrala snitt, kollektivtrafikens utveckling avser antalet årliga resor med stadsbusstrafiken. Källa: Gävle kommun



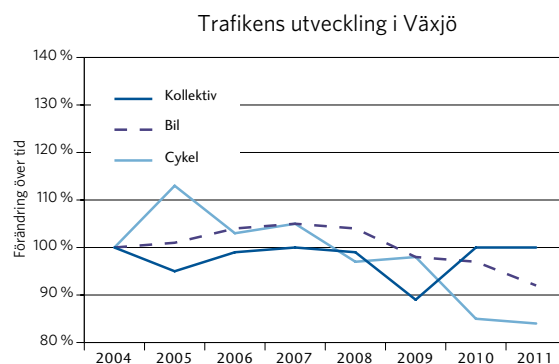
I Växjö investeras i förbättrad regional kollektivtrafik.

Erfarenheter: Växjö

Växjös trafikstrategi antogs av kommunfullmäktige 2005. Kommunen sammanställer en årlig miljöredovisning som innehåller fler faktorer än trafik. Även om kommunen innan trafikstrategins tillkomst mätte och följde upp trafikens utveckling märks att Växjö har börjat satsa mer och mer på uppföljningsarbetet. En person har anställts som ska jobba med frågorna i trafikstrategin samt ha det övergripande ansvaret för uppföljningen. Utanför den kommunala miljöredovisningen sammanställs och analyseras även särskilda mobilitetsåtgärder som Hälsotrampar-projektet.

Cykeltrafiken har fått en mer framskjuten roll vilket till viss grad kan tillskrivas trafikstrategins tillkomst men även den allmänna hållbarhetsdebatten. Växjö har också, liksom Gävle, tagit fram en cykelplan med prioriterade åtgärder. I Växjö märks ett stort politiskt intresse för cykelplanen och partierna sporrar varandra i strävan att kunna realisera planen. Cykelplanen pekar främst ut behovet av infrastrukturåtgärder men kommunen arbetar även parallellt med beteendepåverkansprojekt. Enligt kommunens mätningar

har resandeutvecklingen med cykel varit negativ de senaste åren. Det råder dock osäkerhet kring cykelmätningarna och Växjö har därför investerat i ny utrustning som även kommer att kunna illustrera antalet cykelpassager och fungera som marknadsföring.



Trafikens utveckling som index av 2004 års nivå. Cykeltrafikens utveckling avser antalet passager under ett vardagsdygn i ett centralt snitt i staden, kollektivtrafikens utveckling avser antalet årliga resor med stadsbusstrafiken per invånare, biltrafikens utveckling avser totalt biltrafikarbete per invånare inom kommunens gränser. Källa: Växjö kommun

Kollektivtrafikresandet har haft en svag negativ trend de senaste åren, även om en viss ökning har kunnat ses från årsskiftet 2012. I kommunens översiktsplan nämns fördubblingsmålet och från och med 2013 kommer stora satsningar att genomföras, där kommunen bland annat ska öka turutbudet för stadstrafiken med 30 procent, köpa in nya bussar och införa separata busskörfält. Därutöver sker investeringar i den regionala kollektivtrafiken, bland annat genom en nybyggd bangård för att kunna hantera fler tåg.

Trafikplanerare anser att frågor kring hållbara transporter kommer in på ett tydligare sätt i planeringsprocessen nu än tidigare. Det märks inte minst i kommunens senaste översiktsplan, som behandlar staden Växjö, där det anges att gående, cyklister och kollektivtrafiken ska prioriteras.

Erfarenheter: Lund

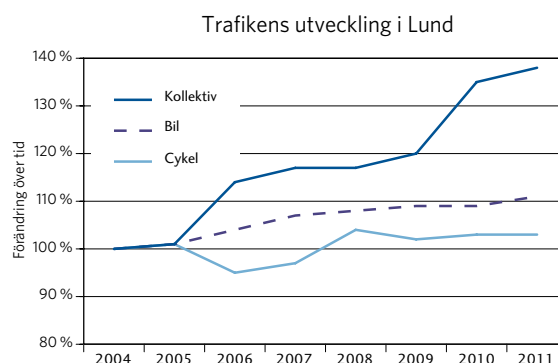
Lunds kommunfullmäktige antog kommunens första trafikstrategi LundaMaTs 1999, sju år senare uppdaterades strategin till den nu gällande LundaMaTs II. Lund har sedan länge haft ett ambitiöst uppföljningsarbete och mätt trafikens utveckling, i och med LundaMaTs tillkomst görs även specifika uppföljningar av strategins samtliga mål (se www.lund.se/lundamats för mer information om olika uppföljningar av LundaMaTs och åtgärder inom ramen för denna trafikstrategi). Resultaten analyseras från år till år och sammanställs i en årlig LundMaTs-rapport som redovisas för politikerna. Rapporten trycks i en populärversion som finns tillgänglig för allmänhet och andra intressenter. I och med kommunens långvariga uppföljningsarbete har LundaMaTs inte fört med sig några direkta extra uppföljningskostnader, förutom den årliga rapporten som inte framställdes tidigare.

LundaMaTs har utvecklats till ett kommunalt varumärke med högt förtroende bland förvalt-

ningar och politiker. Strategin är också välkänd både nationellt och internationellt som ett bra exempel på denna typ av strategi. Strategins mål har inkorporerats i tekniska förvaltningens verksamhetsplan och målen ligger även till grund för budgetarbetet. Ambitionen sedan trafikstrategins tillkomst har varit att integrera LundaMaTs i kommunens processer och verksamheter för att det inte ska bli ett dokument vid sidan av.

Trafikplanerare upplever att LundaMaTs har påverkat förhållningssättet till de hållbara färd-sätten i positiv riktning på så vis att de med trafikstrategin i ryggen har vågat föreslå och realisera ”tuffare” åtgärder. Den politiska uppbackningen kring LundaMaTs har även bidragit till att trafikstrategin har kunnat användas i argumentationen kring att gående, cyklister och kollektivtrafik behöver få högre prioritet i stadsrummet om målen ska kunna uppnås. Ur ett stadsplaneringsperspektiv har trafikstrategins tankar genomsyrat kommunens senaste översiktsplan. Att LundaMaTs tankar och principer har fått genomslag på samhällsplaneringen anses till stor del bero på det långvariga samarbetet mellan tjänstemän och politiker inom tekniska förvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

Det totala cykeltrafikarbetet har ökat något de



Trafikens utveckling som index av 2004 års nivå. Utvecklingen för samtliga färdslag avser totalt trafikarbete inom det kommunala vägnätet. Källa: Lunds kommun



Kollektivtrafikens andel av totala resor i tätorterna i Sverige. I framtiden beräknas ökningen fortsätta med 3-6% årligen. Lund C är den femte största tätorten i Sverige med en genomsnittlig dag på ca 40 000 passagerare per dag.

UPPFÖLJNING AV MÅLEN

Mål	Mål 2013	Mål 2030	Utfall 2010 (basår 2004)*	Signal
1 Andelen av invånarna i kommunen som bor inom tätorternas "öpp-cirklar" ska öka. (Öpp-cirklar = de områden inom vilka utbyggnad och exploatering i första hand ska ske enligt gällande översiktsplan).	öka	öka	ökad	
2 Stadsdelsprogram med utvecklingsbehov, åtgärdsförslag och inriktning ska tas fram för alla tätorter/stadsdelar.	alla	-	under uppgång	
3 Den fysiska trafikmiljön utformas så att den genomsnittliga körhastigheten för stadsbussstrafiken ökar från 18 km/h till 22 km/h år 2013 och 23 km/h år 2030.	22 km/h	23 km/h	18 km/h	
4 Antalet kilometer gång- och cykelväg ska öka med 10% till år 2013 och 30% till år 2030.	+10%	+30%	+ 8%	
5 Andelen säkerhetsåtgärda gång- och cykelpassager ska vara 30% år 2013 och 100% år 2030.	+30%	+100%	+ 47%	
6 Gångtrafiken per invånare ska öka.	öka	öka	ökad	
7 Cykeltrafiken per invånare ska öka med 5% till år 2013 och med 10% till år 2030.	+5%	+10%	- 5%	
8 Kollektivtrafikresandet per invånare ska kontinuerligt öka.	öka	öka	+ 24%	
9 Motorfordonsstrafiken per invånare på det statliga och kommunala vägnätet ska minska.	minska	minska	oförändrad	
10 Motorfordonsstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet ska minska med 2% till år 2013 och 5% till år 2030.	-2%	-5%	+ 0,2%	
11 Residelsknoten för cykel/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 1,5 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser).	75% av tillkommande bebyggelse	75% av tillkommande bebyggelse	100%**	
12 Residelsknoten för kollektivtrafik/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 2,0 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser).	75% av tillkommande bebyggelse	75% av tillkommande bebyggelse	100%	
13 Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska öka.	öka	öka	ökad	
14 Andelen människor som upplever att trafikmiljön är trygg ska minska.	minska	minska	minskad	
15 Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25% till 2013 och 50% 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgår från polisrapporterade trafikskador).	-25%	-50%	- 50%	
16 Utsläppen av koldioxid från trafiken i kommunen ska minska per invånare med 10% till 2013 och 40% till 2030.	-10%	-40%	- 6%***	
17 Till år 2013 ska samtliga fastigheter, som ligger utmed det kommunala vägnätet och utsätts för ljudnivåer över 61 dBA, ha erbjudits bidrag till bulleravsnäringstiltag. Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, trafikslutvärde.	100 % med ekv ljudnivå över 61 dBA	100 % med ekv ljudnivå över 54 dBA	Ertjuder enligt plan. Sedan 2004 har antalet bullerstörda minskat med 4,5%	
18 Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkas av LundaMaTs ska öka.	öka	öka	+ 33%***	

10

11

Exempel på tabell för uppföljning av Lunda MaTs.

senaste åren, däremot har cyklandet per invånare minskat sedan 2004. Kollektivtrafiken har sett en positiv resandeutveckling, vilket kan komma av att tidigare cyklister har börjat åka kollektivt i större utsträckning. Vid en eventuell uppdatering av LundaMaTs nämns att mål kring marknadsandelar mellan kollektivtrafik och bil troligen kommer införas, för att tydliggöra att målet om ökat kollektivtrafikresande ska ske genom en överflyttning av tidigare bilister.

Erfarenheter: Helsingborg

Helsingborg tog fram sin trafikstrategi 2005, vilken sedan följdes upp av en trafikplan som antogs 2006. Trafikplanen innehåller konkreta åtgärder som utgår från trafikstrategins mål och inriktningar. Kommunen har sedan 1980-talet arbetat med olika trafikplaner, som varit mer konkreta och haft ett tydligare åtgärdsperspektiv än trafikstrategin. I och med trafikstrategin upplevs att den långsiktiga inriktningen har blivit tydligare, samt att den har utgjort ett bra underlag i dialogen mellan tjänstemän och politiker.

Trafikstrategin genomsyrar trafikarbetet i hög grad i och med att den utgör grunden för trafikplanen från 2006, vilken i sin tur är stommen för de

åtgärder som faktiskt genomförs. Kostnaderna för de önskvärda åtgärderna definierades i trafikplanen och det tillsattes också en särskild budget med ökade ekonomiska anslag för dess genomförande.

Trafikstrategin tillsammans med trafikplanen utgör det dokument som samlar ihop kommunens olika dokument inom trafikområdet, bland annat handlingsplaner för kollektivtrafik, cykel, gång, parkering och trafiksäkerhet.

Trafikstrategin upplevs i viss utsträckning ha haft påverkan på stadsutvecklingen i Helsingborg, även om utvecklingen drivits på av andra trafikrelaterade mål och aspekter som arbetet att uppfylla miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, nollvisionen, den allmänna hållbarhetsdebatten och ökad medvetenhet kring klimatförändringarna.

Cykeltrafikens roll har stärkts i kommunen sedan trafikstrategins tillkomst, men även en rad omvärldsfaktorer bedöms ha bidragit till det positiva uppsvinget för cykeltrafiken. Sedan trafikstrategin togs fram har det tillkommit en cykelplan och två handlingsplaner för cykeltrafik vilket har utmynnat i utbyggnader av cykelvägnätet.

Kollektivtrafikens och särskilt busstrafikens utveckling är mer ett resultat av bussvisionen Helsingborg som är ett samarbete mellan kommunen, Skånetrafiken och bussentreprenörerna. Buss-



Biltrafiken bedöms ha ökat med 0,5 % mellan 2005 och 2011 men cykeltrafiken har ökat med 10 %

visionen föregick på så vis trafikstrategin, även om den arbetades in i strategin.

År 2012 utvärderades både trafikstrategin och trafikplanen av en extern granskare för att se hur väl Helsingborg har lyckats genomföra trafikstrategins och planens intentioner. Innan dess hade inte Helsingborg utfört någon särskild uppföljning av sin trafikstrategi och dess effekter.

I utvärderingen har både kvantitativa och kvalitativa faktorer värderats, för att se om Helsingborg är på väg att nå trafikstrategins mål. Även utvecklingen för ett antal omvärldsfaktorer har studerats, t.ex. befolkningsutveckling, antal selsatta och arbetspendling. Vissa mål har inte gått att följa upp eftersom jämförelsedata saknats eller målen inte varit mätbara. I utvärderingen konstateras att huvuddelen av de åtgärder som finns med i trafikplanen har genomförts eller är på väg att bli genomförda. Vidare nämns i utvärderingen att Helsingborg är på god väg att nå de kvantifierade målen i trafikstrategin. Nedan redovisas trafikens utveckling som framgår av utvärderingen, samt vilka mål som sattes i trafikstrategin fram till 2015:

- Gångtrafiken räknades i hela centrum 2011 men eftersom motsvarande räkningar inte

finns sedan tidigare kan inga slutsatser dras ännu (mål 2005–2015: + 7 procent).

- Cykeltrafiken mättes mellan 2006 och 2009 i ett flertal punkter i centrala Helsingborg, och totalt sett hade cyklandet ökat med 10 procent (mål 2005–2015: + 17 procent)
- Resandet med stadsbusstrafiken har ökat markant det senaste decenniet, och inte minst sedan Bussvisionen kom till år 2006. Mellan 2005 och 2011 ökade resandet med 56 procent (mål 2005–2015: + 100 procent)
- Biltrafikens utveckling är svårare att säkert bestämma i och med att kontinuerliga mätningar saknas. Utifrån de räkningar som finns samt statistik över körsträckan med bil per invånare görs ändå bedömningen att det totala trafikarbetet inom staden har ökat med 0,5 procent mellan 2005 och 2011 (mål 2005–2015: < + 1,7 procent).

Resultatet av den genomförda utvärderingen är tänkt att användas för det fortsatta arbetet med att utveckla trafiksystemet i Helsingborg. En ny trafikstrategi eller trafikvision samt ny trafikplan kommer att tas fram, baserat på befintliga dokument och genomförd utvärdering.

5. Erfarenheter

20

Den här skriften visar effekter och konsekvenser av kommunala trafikstrategier. Den baseras på de erfarenheter som finns från svenska kommuner som har tagit fram trafikstrategier och använt dem under ett antal år. De flesta trafikstrategier följer eller är på ett eller annat sätt inspirerade av TRAST.

Effekterna påverkas självklart av förutsättningar och utgångsläge. Olikheter i stadsstruktur, befolkning, näringsliv, handel, geografisk lokalisering, resmönster, pendling, etc., ger olika utfall. Men det går också att se vissa återkommande drag i kommunernas erfarenheter av trafikstrategier och deras betydelse och effekter.

Trafikstrategins framtagningsprocess är en viktig del för dess framtida användning och genomslag. Vid framtagandet behöver nulägesituationen analyseras och den önskvärda riktningen förankras inom den kommunala organisationen. Att partier och tjänstemän får en gemensam bild av den övergripande inriktningen är otroligt viktigt i det långsiktiga arbetet.

Efter att trafikstrategins mål och inriktning har beslutats politiskt behöver dess principer omsättas i konkreta åtgärder, det är även önskvärt att trafikstrategins mål integreras i förvaltnings verksamhetsplan och budget för att strategin inte ska bli ett dokument vid sidan av. I och med att åtgärder implementeras och åren går är det väsentligt att följa upp trafikstrategins utveckling för att se om kommunen går i riktning mot de uppsatta målen.

Att mäta och utvärdera effekterna är av stor vikt för tjänstemän i åtgärdsplaneringen, men uppföljningsarbetet bidrar även till att kunna motivera ekonomiska resurser i budgetarbetet samt att det ger allmänheten en möjlighet att se strategins faktiska resultat. Uppföljningsarbetet leder också till att trafikstrategin hålls aktuell genom att politikerna får en överblick över vilka mål som behöver skärpas, eller var resurser behö-

ver tillföras. På så vis ökar chanserna till att engagemanget kring trafikstrategin hålls vid liv och att den ska bli ett långsiktigt strategiskt verktyg.

Sammanfattningsvis är följande faktorer viktiga för trafikstrategins effekter:

- **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 tillfällena som ges till finansiering och utveckling genom t. ex. 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 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. Värde av att kunna visa på resultat i form av genomförda åtgärder kan inte nog poängteras.

Effekter av **TRAFIKSTRATEGIER**

Trafikstrategin är ett inriktningsdokument som ska vägleda kommunen i dess prioriteringar och arbete med att nå ett mer hållbart trafiksystem och en attraktivare stad.

Syftet med denna publikation är att inspirera fler kommuner att ta fram och arbeta med trafikstrategier genom att lyfta fram goda och framgångsrika exempel. Skriften redovisar erfarenheter från kommuner som använt trafikstrategier som verktyg i sin trafik- och stadsplanering, samt vilka effekter som uppnåtts. Dels visas mätbara effekter i trafiken och dels de effekter som framtagande och användande av en trafikstrategi kan ha på kommunens arbetsprocess och organisation.

Skriften vänder sig i första hand till beslutsfattare, ledande tjänstemän och handläggare på kommunal nivå, men även till konsulter, regionala myndigheter, med flera. Den är en fördjupning av TRAST, den svenska handboken för trafikstrategier, och har tagits fram gemensamt av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket och Energimyndigheten.

 **SKL** **Kommentus** Media
ETT FÖRETAG INOM SVERIGES KOMMUNER OCH LANDSTING

ISBN 978-91-7345-281-6



9 789173 452816