



Handbok för trafikstrategiskt arbete

Tillgänglighet i ett hållbart samhälle



Dokumenttitel: Handbok för trafikstrategiskt arbete
Författare: Lina Sandberg och Mathias Wårnhjelm, Trafikverket
Illustrationer: Katarina Karlkvist och Trafikverket
Foto: sid 43, Johnér Bildbyrå. Övriga bilder från Mostphotos.
Dokumentdatum: 2022-11-29

Publikationsnummer: 2022:164
ISBN: 978-91-8045-094-2

Innehåll

Förord.....	4
Läsanvisning	5
1 Planering för ett hållbart samhälle	6
1.1. Det hållbara samhället	7
1.2. Betydelsen av trafikstrategiskt arbete	8
2 Att arbeta trafikstrategiskt.....	9
2.1. Tillgänglighet och trafikstrategiskt arbete.....	10
2.2. Nytt.....	10
2.3. Framgångsfaktorer	11
2.4. Aktörer i det trafikstrategiska arbetet	13
2.5. Att skapa ett tillgängligt samhälle	14
2.6. Planera trafik och transporter	18
2.7. Samhällsplaneringens aktörer och processer	23
3 Process för att ta fram en trafikstrategi	30
3.1. Inledning.....	31
3.2. Om processen.....	32
3.3. Kommunikation och förankring	33
3.4. Fas 1: Förberedelse och analys	34
3.5. Fas 2: Utveckling av strategi	37
3.6. Fas 3: Planering av åtgärder.....	41
3.7. Fas 4: Genomförande och uppföljning.....	44
4 Bilagor	47
A. Verktyg och metoder	48
B. Ordlista	61
C. Att läsa mera	64

Förord

Syftet med *Handbok för trafikstrategiskt arbete* är att sätta transportsystemet i sitt sammanhang och sammanlänka olika områden inom samhällsplaneringen. Handboken visar hur frågor om tillgänglighet konkret kan hanteras i kommunal planläggning och regional planering. Det ger förutsättningar att hantera avvägningar mellan motstående intressen i de olika planeringsprocesserna. Begreppet tillgänglighet definieras i ordlistan och fokus i handboken är frågor kring resor och transporter, samspel mellan markanvändning och transportsystemet samt digital tillgänglighet. Genom handboken erbjuds ett stöd i utformningen av transportsystemet så att det bidrar till samhällets utveckling samt en god och hållbar livsmiljö.

Den huvudsakliga målgruppen är trafikplanerare, samhällsplanerare, planarkitekter och förtroendevalda inom såväl kommuner som regioner. En annan viktig målgrupp är statliga myndigheter, till exempel länsstyrelserna och Trafikverket, samt organisationer som samverkar med kommunerna kring trafikfrågor. Det arbetssätt som föreslås i handboken förutsätter att olika yrkesgrupper samverkar i planeringen.

Processen som beskrivs i handboken kan tillämpas vid planering i både befintliga miljöer och vid nyexploatering, i såväl städer som landsbygder och glesbygder.

Resultatet av arbetet med trafikfrågorna kan vara en kommunal, mellankommunal eller regional trafikstrategi, ett underlag till översiktsplanen, en trafikplan, en områdesplan för förnyelse eller andra dokument som berör resor och transporter i kommunen. Resultatet behöver inte heller vara ett dokument utan kan också innebära ett kvalitetsäkrat förhållningssätt till de vardagliga arbetsuppgifterna i det trafikstrategiska arbetet.

På EU-nivå finns handledning för *Sustainable Urban Mobility Plans* till stöd för trafikstrategiskt arbete. *Handbok för Trafikstrategiskt arbete* följer i stort samma process som EU-handledningen, men anpassningar har gjorts till det svenska planeringssystemet och lagstiftningen för att underlätta för svenska kommuner och regioner att arbeta med dessa frågor. Båda publikationerna präglas av den gemensamma målbilden om att bidra till en mer hållbar utveckling.

Handboken har tagits fram av Trafikverket i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner samt Boverket. Lina Sandberg har varit projektledare och Mathias Wärnhjelm biträdande projektledare. Till arbetet har knutits en referensgrupp bestående av representanter från kommuner, länsstyrelser och regioner, berörda statliga myndigheter samt det parallellt pågående europeiska forskningsprojektet Triple Access Planning for Uncertain Futures.

Läsanvisning

Handboken består av tre kapitel och fördjupande resonemang i bilaga. Nedan beskrivs kort innehållet i respektive kapitel.

Kapitel 1, Planering för ett hållbart samhälle, är en kort introduktion till de utmaningar samhället står inför och de mål som samhällsplaneringen ska bidra till samt gör en koppling till hur trafikstrategiskt arbete bidrar till att hantera utmaningar och mål.

Kapitel 2, Att arbeta trafikstrategiskt, beskriver brett det trafikstrategiska arbetet. Kapitlet bidrar till att ge svar på frågorna varför det är bra att arbeta trafikstrategiskt samt vilka frågor som arbetet inkluderar. I kapitlet återfinns en beskrivning av synen på tillgänglighet i vid bemärkelse, inom trafikstrategiskt arbete.

Kapitel 3, Processen för att ta fram en trafikstrategi, innehåller förslag på en process för att ta fram en trafikstrategi samt en fördjupning om kommunikation och förankring under processens gång. Processen är tänkt att fungera på både kommunal och regional nivå. De olika stegen i processen kan fördjupas och anpassas för att passa kommunens eller regionens behov och förutsättningar.

Bilaga A. Verktyg och metoder, är framför allt ett stöd till processen att ta fram en trafikstrategi. Denna bilaga innehåller förslag på och beskrivningar av hur det rent konkret går att genomföra olika steg av processen, till exempel att ta fram en projektspecifikation, att göra en nuläges- och bristanalys samt att arbeta med åtgärdslistor.

Bilaga B. Ordlista, innehåller en förklaring av begrepp som används i handboken.

Bilaga C. Att läsa mera, är en sammanställning av kunskapsunderlag som kan vara till stöd i det trafikstrategiska arbetet och i de frågor som kan dyka upp.

Handbok för trafikstrategiskt arbete ersätter handboken *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)*. Utvecklingen ligger framförallt på det bredare tillgänglighetsbegreppet snarare än trafik, samt ett breddat fokus där även arbetet utanför tätorter inkluderas. Processen är också anpassad efter EU:s vägledning *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Det finns ett antal fördjupningar till TRAST som fortfarande bedöms som aktuella eftersom de innehåller kunskap som utgör stöd i arbetet med specifika frågor så som till exempel handel och trafiksäkerhet. På sikt är en anpassning tänkt att ske av dessa fördjupningar till ett fokus på tillgänglighet, men tills vidare sker hänvisningar till nuvarande fördjupningar.



1

Planering för ett hållbart samhälle

Planering för ett hållbart samhälle består av flera delar, där det trafikstrategiska arbetet är en del. Avsikten är att skapa förutsättningar för såväl ekologisk som social och ekonomisk hållbarhet. När exempelvis arbetsplatser, bostäder och service lokaliseras gynnsamt i relation till varandra förändras behov och förutsättningar att resa för invånarna och möjligheter till effektiva godstransporter ökar. Genom att skapa en väl utbyggd infrastruktur för digital kommunikation minskas också behovet av transporter, och tillgängligheten kan öka utan mobilitet.

I den här handboken presenteras trafikstrategiskt arbete som ett verktyg för att bidra till skapandet av ett hållbart samhälle. I detta inledande kapitel ges en bakgrund till vad som avses med ett hållbart samhälle och vilka utmaningar som behöver hanteras.

1.1. Det hållbara samhället

Samhället står inför flera utmaningar på olika nivåer för att bli mer hållbart. Fyra stora globala utmaningar är klimatförändringar, urbanisering, digitalisering och elektrifiering. De får effekt på i stort sett alla delar av samhällsplaneringen. Därför är planeringen ett viktigt verktyg för att arbeta med detta och för att skapa ett samhälle som fungerar över tid och som är attraktivt för invånare och näringsliv.

Det finns mål på flera olika nivåer som styr samhällsplaneringen i en hållbar riktning. Internationellt är en av grundstenarna Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Nationellt finns också mål om gestaltad livsmiljö, jämställdhet, transporter och miljö-kvaliteter. Till detta tillkommer regionala och lokala mål och gemensamt skapas en styrning för hur samhället ska utvecklas.

Med ett hållbart samhälle avses såväl ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Alla



Transportbehoven tillgodoses med lokalt anpassade lösningar. I urbana områden är leverans till dörr vanligt medan leverans till utlämningsställe är vanligare på landsbygd.

delar behövs för att samhället som helhet ska bli mer hållbart. Den ekologiska dimensionen av begreppet fokuserar på utsläpp, biologisk mångfald och fungerande ekosystem. En ekologiskt hållbar utveckling innebär att människans verksamhet anpassas till naturens gränser och att jordens resurser används ansvarsfullt. Den sociala dimensionen av begreppet innebär att människornas behov och välbefinnande sätts i centrum och att samhället som utvecklas erbjuder samma möjligheter till alla människor oavsett kön, ålder, fysisk förmåga eller socioekonomisk situation. Den ekonomiska dimensionen handlar om hushållning, det innebär att invånare och näringsliv långsiktigt kan fungera och ha en säkrad försörjning. Tillsammans sätter hållbarheten ramar för såväl samhällsplanering som utveckling.

Varje samhälle mår väl av att utvecklas utifrån sina förutsättningar, sin identitet och historia. Förändringar behöver ske på ett sådant sätt att de lokala förutsättningarna tas till vara. Genom att aktivt planera för ett samhälle där människor har möjligheter att mötas och har god tillgänglighet till det utbud och de aktiviteter som de har behov av eller önskar, bidrar samhällsplaneringen till att forma det hållbara samhället.

1.2. Betydelsen av trafikstrategiskt arbete

Tillgänglighet är en grundförutsättning för att skapa ekonomiska och sociala värden i samhället. Människor behöver förflytta sig för att tillgodose sina behov, sociala åtaganden och personliga önskemål. Dessa aktiviteter är ofta geografiskt spridda och kräver goda kommunikationer. Att de är spridda kan också sägas vara en effekt av våra goda kommunikationer. Genom att arbeta med tillgänglighet på olika sätt, såväl rumslig närhet, mobilitet och digital tillgänglighet, kan ett mer transporteffektivt samhälle skapas. I ett transporteffektivt samhälle minimeras transportarbetet samtidigt som invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan tillgodose sina behov

och nå de målpunkter som behövs. Ett minskat trafikarbete bidrar positivt till minskade utsläpp och därmed även människors hälsa.

Med hänsyn till en hållbar utveckling är det inte möjligt att dimensionera transportsystemet efter maximal efterfrågan baserad på individuella val. För att alla invånare ska kunna få den tillgänglighet som de behöver, krävs kollektiva ställningstaganden. Det är därför viktigt att skapa och erbjuda olika transportmöjligheter som ger god tillgänglighet samt göra hållbara färdssätt mer attraktiva och konkurrenskraftiga.

Den funktionella regionen, det vill säga ett geografiskt område som avgränsas av sina funktionella samband, har blivit större. Detta innebär att resor och transporter inte bara kan planeras inom en kommuns gränser. Planeringen behöver därför ske i samverkan mellan olika aktörer såsom kommuner, regioner och Trafikverket.

I ett trafikstrategiskt arbete är det viktigt att utgå från de vägval som görs i kommunernas översiktsplaner och regionernas regionala utvecklingsstrategier eller regionplaner. Det är i dessa planer som de övergripande visionerna och målen beslutas. Transportsystemet behöver kunna klara förändringar och störningar av olika slag. Trafikstrategiskt arbete är ett synsätt och verktyg som möjliggör att kunna arbeta med dessa frågor och bidra till ett mer hållbart samhälle. Genom att fokusera på invånarnas och näringslivets tillgänglighetsbehov och hur dessa kan tillgodoses på ett hållbart och resurseffektivt sätt, skapas förutsättningar för ett mer hållbart samhälle. Trafikstrategiskt arbete bidrar till att sätta mål för utveckling av tillgänglighet och göra vägval kring hur dessa mål kan nås på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Det trafikstrategiska arbetet är viktigt för såväl kommunal som regional strategisk planering och bidrar till att skapa en gemensam riktning mot en satt vision för hur det hållbara samhället behöver utvecklas.



2

Att arbeta trafikstrategiskt

Trafikstrategiskt arbete innebär att tänka och arbeta analytiskt och systematiskt med tillgänglighet, det vill säga mobilitet, digitalisering och lokalisering av målpunkter.

Avsikten med det trafikstrategiska arbetet är att utveckla:

- ett hållbart transportsystem
- ökad säkerhet
- tillgänglighet för alla grupper
- förbättrad framkomlighet för hållbara färdstätt
- aktiv rörelse
- jämlikhet

2.1. Tillgänglighet och trafikstrategiskt arbete

Det övergripande syftet är att främja en hållbar utveckling med fokus på tillgänglighet. Arbetet knyter an till den bredare samhällsplaneringen och dess mål, men fokuserar på transporter, trafik, mobilitet och digital tillgänglighet i relation till markanvändning. Trafikstrategiskt arbete innebär att hantera frågor som rör tillgänglighet, transporter och infrastruktur på ett analytiskt och systematiskt sätt och är betydelsefullt i flera delar av samhällsplaneringen. Att arbeta trafikstrategiskt bidrar till att hitta väl avvägda lösningar för hur tillgänglighet kan utvecklas på ett resurseffektivt sätt. Det kan även underlätta avvägning mellan motstående intressen exempelvis i planlägningsprocesser. Det trafikstrategiska arbetet är värdefullt för att kunna bidra till att uppnå övergripande mål för samhällets utveckling, såväl på nationell som regional och lokal nivå. Sådana mål kan röra exempelvis en hållbar samhällsutveckling och omställning till ett hållbart transportsystem, förbättrad folkhälsa samt ökad jämlikhet och jämställdhet.

Det trafikstrategiska arbetet är starkt kopplat till annan planering och utveckling, till exempel kommunal översiktsplanering, regionalt tillväxtarbete och digitalisering. Flera områden samverkar och påverkar gemensamt hur tillgängligt samhället blir för invånare och näringsliv. I grunden handlar det trafikstrategiska arbetet om att analysera, samverka och mobilisera kring frågor som rör tillgänglighet.

Ett möjligt resultat av det trafikstrategiska arbetet är en trafikstrategi. Det går att arbeta trafikstrategiskt utan att ta fram en trafikstrategi, vad som är ett lämpligt mål beror helt på verksamhetens övriga uppbyggnad och hur det trafikstrategiska arbetet går att arbeta in i andra processer. Ett trafikstrategiskt arbete kan bidra till och påverka den fysiska planeringen i en kommun utan att kommunen har en antagen trafikstrategi. Erfarenheten visar dock att det underlättar att även ha en politiskt

förankrad trafikstrategi för att arbetet ska få genomslag. En trafikstrategi har en vägvisande och koordinerande funktion och ligger till grund för fortsatt arbete, inriktning och beslut. Den blir ett ställningstagande kring hur tillgängligheten kan hanteras. Trafikstrategin kan också beskriva hur kommunen eller regionen ser på tillgänglighet i framtiden.

Trafikstrategiskt arbete handlar om att strategiskt arbeta med tillgänglighetsfrågor utifrån ett helhetsperspektiv. Det övergripande målet är att bidra till ett mer hållbart samhälle. En trafikstrategi är ett beslutat dokument som formulerar hur tillgängligheten är tänkt att utvecklas.

2.2. Nytt

Det är många aktörer som kan och behöver bidra till klimatomställningen. Genom att arbeta trafikstrategiskt och ta fram en trafikstrategi, kan en kommun eller region visa en riktning, sätta mål och tydliggöra vilka prioriteringar som ska styra utvecklingen. Med en trafikstrategi möjliggörs för organisationen att ta ett helhetsgrepp för frågor gällande tillgänglighet i riktning mot mer hållbar utveckling. I sin tur medför detta att det blir möjligt att formulera en gemensam syn på hur saker och ting påverkar varandra, vilka möjligheter och svårigheter som finns och vad som kan göras för att arbeta i riktning mot uppsatta mål.

Trafikstrategiskt arbete handlar inte endast om att formulera åtgärder för vilka fysiska förändringar som behövs. Även beteendeförändringar, ökade digitala möjligheter och förändrad användning av befintlig struktur är kännetecknande för arbetet. Med det trafikstrategiska arbetet ökar möjligheterna att arbeta resurseffektivt med mark, naturresurser och ekonomiska medel.

Att ta fram en trafikstrategi är en process som är tänkt att ha en samlande kraft. En beslutad trafikstrategi kan vara till nytta för fler än bara den egna organisationen. Trafikstrategin kan vara ett verktyg för genomförande av över-



Digital tillgänglighet och förändrade användarmönster kan göra stor skillnad. Det är inte bara fysiska förändringar som kan lösa trafikstrategiska problem.

siktsplanen tillsammans med strategier för andra sakområden. Den bidrar till att hitta rätt åtgärder och skapa väl avvägda lösningar som medverkar till att uppnå uppsatta mål. Trafikstrategin underlättar också efterföljande prövningar (enligt till exempel plan- och bygglagen [2010:900] och miljöbalken [1998:808]). En kommunal trafikstrategi kan också vara till nytta för angränsande kommuner, regionen och Trafikverket liksom för näringslivet och invånarna.

Regionen och kommunen kan dra nytta av varandra i det trafikstrategiska arbetet. Genom att regionen tar fram en trafikstrategi blir tröskeln lägre för kommunerna att ta fram egna trafikstrategier i och med att regionala mål inom sektorsområdet redan är etablerade. Dessutom finns underlagsmaterial från regional nivå redan tillgängligt som sedan kan anpassas till kommunens egna

förutsättningar. Att kommunerna tar fram trafikstrategier kan i sin tur inverka positivt på genomförandet av och förutsättningarna för den regionala trafikstrategin. För att transportsystemet ska fungera så effektivt som möjligt och utvecklas i en hållbar riktning krävs det att åtgärder sker på alla nivåer. Det finns också en potential för att skapa nytta på mellankommunal och mellanregional nivå eftersom flera av utmaningarna kopplade till tillgänglighet sträcker sig över de administrativa gränserna.

2.3. Framgångsfaktorer

Nedan följer ett urval av faktorer som visat sig viktiga för att vara framgångsrik i den kommunala och regionala trafik- och samhällsplaneringen.

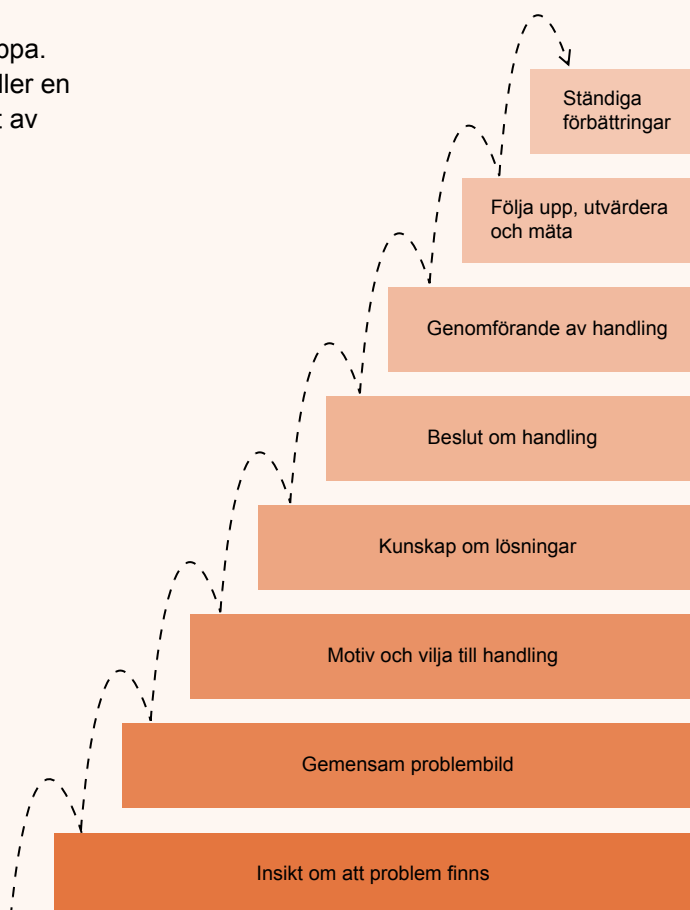
Förankrad vision och målbild

Utgångspunkten i det trafikstrategiska arbetet är den vision och de mål som är formulerade i kommunens översiktsplan och regionens regionplan eller regionala utvecklingsstrategi. Utifrån dessa tas en vision och förankrad målbild fram för tillgänglighetsfrågor. Ett gemensamt arbete med att skapa en vision och en beskrivning av målbilder samt vilka nyttor som ska genereras underlättar processen. Genom att kunna gå tillbaka till visionen och målbilden finns stöd när diskussion uppstår kring målkonflikter och lämpliga åtgärder.

Ordnad finansiering och resurser

Såväl projektarbetet som genomförandet måste vara finansierat. Finansieringen behöver ha en stabil och varaktig lösning så att projektarbetet och själva åtgärden har möjlighet att kunna genomföras. Det är viktigt att det finns en fungerande projektgrupp med relevant kompetens och erfarenhet kombinerat med engagemang.

Figur 1: Figuren beskriver en utvecklingstrappa. Kunskap om på vilken nivå en verksamhet eller en organisation befinner sig på underlättar valet av aktiviteter i en strategi.



Resurserna behöver inte bara finnas i den del av organisationen som har fått uppdraget utan också hos andra delar i organisationen som behöver delta. Även externt engagemang från till exempel näringsliv, invånare samt angränsande kommuner och regioner bidrar till ett framgångsrikt arbete.

Långsiktighet

All förändring som är avsedd att vara långsiktig måste fogas in i organisationens löpande rutiner så att förändringen blir varaktig. Det är därför viktigt att trafikstrategin relaterar till andra strategiska dokument i kommunen eller regionen.

Mognad

Det kan vara svårt att göra de prioriteringar som behövs för att kunna ställa om transportsystemet så att det blir mer hållbart. Det kan bli enklare om organisationen tillåts mogna innan vägval görs och beslut fattas.

Med detta avses till exempel att börja med att höja kunskapsnivån hos både tjänstepersoner och politiker om transportsystemet, hållbar samhällsutveckling och vad som generellt behöver förändras i samhället. En gemensam kunskapsgrund underlättar för kommande diskussioner. Därefter kan verksamheten och organisationen stegvis utvecklas.

Bra tajming

Det finns bättre och sämre tillfällen att börja diskutera dessa frågor. Det trafikstrategiska arbetet kan vara till stor nytta för översiktsplaneringen, både som underlag, innehåll och efterföljande fördjupning. Det är en fördel att knyta an till pågående processer och om det finns några särskilda aktuella utmaningar.

Engagemang och förankring

Ett projekt kan drivas av engagerade 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. Det räcker dock inte med engagemang utan arbetet måste också förankras inom organisationen och särskilt med politiken.

Uthållighet

Det trafikstrategiska arbetet är en lärandeprocess som kräver uthållighet för att utvecklas. För att skapa förutsättningar för ett uthålligt arbete behövs ett politiskt uppdrag att en trafikstrategi ska tas fram. Det tar tid att se förändringar och effekter av de vägval som görs vad gäller såväl transporter som markanvändning. Därför är återkommande utvärderingar av genomförda förändringar viktiga för att se att utvecklingen går åt rätt håll.

Lär av andra

Sedan *Trafik för den attraktiva staden (TRAST)* lanserades i början av 2000-talet har många kommuner tagit fram trafikstrategier. Det finns därför mycket erfarenhet att ta del av, även om varje kommun och region har

sina unika förutsättningar. Trafikstrategier går att finna på många kommuners webbplatser och Trafikverket publicerade 2021 en exempelbok med exempel på hur kommuner arbetat med trafikstrategier på olika sätt, se bilaga C. Att läsa mera.

Inkluderande process

Det är positivt att inkludera näringsliv och invånare i processen. Förankringen med dessa målgrupper behöver avspegla sammansättningen i kommunen som helhet och när dialog sker behöver den uppmuntra till brett och aktivt deltagande. Även i sammansättningen av arbetsgruppen är det viktigt att beakta olika erfarenheter och perspektiv.

2.4. Aktörer i det trafikstrategiska arbetet

För att samhället ska kunna utvecklas i hållbar riktning behöver det ske i samverkan. Att arbeta trafikstrategiskt och arbetet med att ta fram en trafikstrategi behöver därför ske i interaktion med flera aktörer.

Regionens och kommunens ansvarsområden är begränsade till vad som sker inom respektive gränser. Många frågor om till exempel verksamheter och dess trafik samt om transportsystemets uppbyggnad berör ett större geografiskt område. Angränsande kommuner, regionala självstyrelseorgan och kollektivtrafikmyndigheter samt Trafikverket kan därför involveras i det trafikstrategiska arbetet. Det kan även vara en fördel att bjuda in näringsliv, invånare och representanter för föreningar. En funktionell avgränsning, det vill säga en avgränsning som görs utifrån exempelvis resmönster eller geografiska samband, kan ibland vara en bättre utgångspunkt för formulering av problembild och hantering av åtgärder än en administrativ avgränsning. Detta innebär att mellankommunalt eller mellanregionalt samarbete kan vara viktigt i ett trafikstrategiskt arbete.

2.5. Att skapa ett tillgängligt samhälle

Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Tillgängligheten kan tillgodoses genom transporter och resor mellan olika målpunkter, men det krävs inte mobilitet för att tillgodose alla behov. Idag är det vanligt att göra ärenden hemifrån eller på distans, vilket tidigare krävde resor. Det handlar till exempel om arbete, inköp av varor, deltagande i utbildning och tillgång till offentlig service och vård.

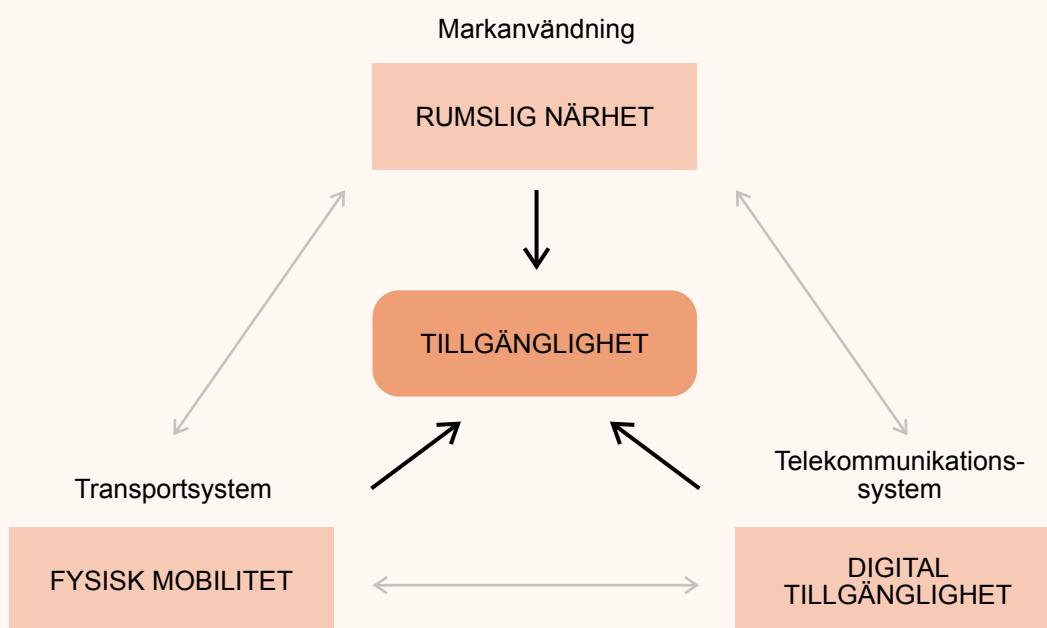


Det krävs inte mobilitet för att tillgodose alla tillgänglighetsbehov.

Tillgänglighet kan skapas av tre olika faktorer: transportsystemet (fysisk mobilitet), markanvändningen (rumslig närhet) och telekommunikationssystem (digital tillgänglighet). Ett systemperspektiv på tillgänglighet medför att det finns många verktyg för att påverka tillgängligheten, se figur 2.

Utifrån målsättningen att skapa ett hållbart samhälle och bibehålla en god tillgänglighet för såväl invånare som näringsliv och offentlig sektor behöver en prioritering och värdering ske av hur tillgänglighet kan skapas så resurseffektivt som möjligt. I detta avsnitt presenteras ett förhållningssätt som visar hur olika sätt att skapa tillgänglighet kan prioriteras med fokus på hållbarhet. Det är viktigt att beakta alla delar av hållbarhet, transporter relateras ofta till ekologisk hållbarhet, men olika prioriteringar gällande framkomligheten för trafikslag får också påverkan på till exempel olika grupperns tillgänglighet.

Genom att erbjuda invånarna ett förbättrat nät för kollektivtrafik, delade fordon samt gång- och cykelvägar minskar bilberoende,



Figur 2: Tillgängligheten påverkas av rumslig närhet, digital tillgänglighet och fysisk mobilitet. Delarna påverkar också varandra, till exempel påverkar den rumsliga närheten behovet av fysisk mobilitet. Källa: Lyons & Davidson (2016)

utsläpp och buller. På samma sätt går det att initiera en grön omställning inom näringslivet och det offentliga godstransporter, till exempel genom samtransporter eller bättre anslutningar till viktiga målpunkter och omlastningscentraler. Förutom nedanstående korta beskrivningar finns en utvecklad beskrivning av hur en nuläges- och bristbeskrivning avseende tillgänglighet kan göras i bilaga A. Verktyg och metoder.

Digital tillgänglighet

Digital tillgänglighet innebär att med hjälp av digitala tjänster och lösningar kunna ersätta vissa fysiska resor, till exempel för arbete, utbildning, möten, inköp av varor och tjänster, sjukvård och information. Grunden för att kunna arbeta med digital tillgänglighet är en god tillgång till internet.

Digital tillgänglighet är ett komplement till mobilitet som kan medföra en minskad belastning på transportinfrastrukturen. Om det finns goda möjligheter till distansarbete innebär det att färre behöver pendla, vilket

medför ett minskat tryck på såväl gator och vägar som kollektivtrafik. Detta blir särskilt intressant ur ett samhällsplaneringsperspektiv när det innebär att mängden människor som väljer att resa i rusningstid minskar eftersom det är då som kapaciteten i infrastrukturen provas som mest. Det är dock viktigt att beakta att alla grupper i samhället inte har samma tillgång till och förutsättningar för att nyttja digitaliseringens möjligheter.

Digitala lösningar kan också bidra till en jämnare distribution av resor och transporter. Genom att tillhandahålla information om var och när det är som mest trångt i kollektivtrafiken eller på vägnätet blir det möjligt för den som är flexibel att planera om sina transporter. Detta kan till exempel vara intressant för gods företag som förlorar pengar på att ha varor och gods fast i köer. Då kan det vara mer gynnsamt att förlägga transporter på kvällar och nätter och på så sätt skapa en förbättrad tillgänglighet, förutsatt att det kan ske utan bullerstörningar för boende. Detta medför då att motsvarande mängd transporter minskar på dagen och trängseln minskar för de som måste resa dagtid.



Figur 3: De olika sätten att påverka tillgängligheten får effekter på hur hållbart samhället är. Här är de ingående delarna prioriterade utifrån hållbarhet.

Med digitala lösningar, samtransporter och lokala utlämningsplatser finns det potential för mer hållbar tillgänglighet i hushållens inköpsvanor. Platser för utlämning av e-handelsköp lokalt minskar avståndet till varor för den enskilde invånaren. Eftersom e-handeln förutspås öka är det viktigt att styra mot hållbar mobilitet i relation till leveranser och upphämtning av inköp. Om inte frågan hantearas är risken att ökad e-handel också leder till ökade trafikvolymer.

Positiva effekter av satsningar på digital tillgänglighet:

- Möjlighet att bo i mindre städer och tätorter när fler kan arbeta utanför de större städerna. Ger grund för ökat underlag för till exempel skola, handel och sjukvård.
- Ett större underlag för produkt- och tjänstutbud när fler kan cykla eller gå och hämta sina varor lokalt istället för att köra till städer eller externa handelsetableringar.
- Ökad rekryteringsfär, fokus kan vara på rätt kompetens snarare än geografisk närhet när arbetet kan göras helt eller delvis på distans.
- Tillgängligheten kan öka utan ökad trängsel eller utsläpp.

Lokalisering av målpunkter

Hur olika målpunkter lokaliseras i relation till varandra påverkar typen av resor och den upplevda tillgängligheten. En nära lokalisering av målpunkter för boende, arbete, inköp och resande medför att fler får möjlighet att göra sina transporter till fots eller med cykel. Detta är inte bara positivt för klimatet utan även för folkhälsan samt ett mer jämlikt transportsystem. På kommunal nivå styrs markanvändningen av översiktsplanen.

Ett sätt för även mindre samhällen och stadsdelscentra att möjliggöra för arbete i närområdet är genom arbetshubbar. Med detta avses lokaler som kan användas som alternativ för pendling till arbetsplatsen för de som vanligtvis arbetar på kontor. Detta kan också användas som ett verktyg på regional nivå där väl lokaliserade arbetshubbar ur ett regionalt

perspektiv kan skapa en ökad attraktionskraft för både arbetstagare och boende. På liknande sätt går det att arbeta med mobilitetshubbar för att tillgängliggöra olika typer av transportmedel till invånarna.

Lokalisering av målpunkter avser också målpunkter för näringslivet så som handelscentra, omlastningscentraler och lokala utlämningsplatser. Beroende på hur de lokaliseras underlättas för samtransporter och behovet av tung trafik kan minska i områden med mycket oskyddade trafikanter. Om leveranser kan ske till ett lokalt utlämningsställe finns sedan en potential för att den sista biten kan transporteras mer hållbart.

För både privat resande och godstransporter bedöms laddinfrastruktur skapa viktiga förutsättningar. Det är därför viktigt att beakta även målpunkter för laddning i det trafikstrategiska arbetet.

Gång, cykel och annan mikromobilitet

För att utveckla transportsystemet på ett hållbart sätt behöver de hållbara färdssätten prioriteras. Detta kan ske på olika sätt, bland annat med hjälp av att prioritera om gaturum så att mer utrymme ges till gående och cyklister. Det kan också ske genom att reglera vilka trafikanter som har företräde i korsningar. Transporter med gång, cykel och andra typer av mikromobilitet har många fördelar. De är yteffektiva, innebär i princip inga utsläpp och medför ofta en positiv hälsoeffekt för den som transporterar sig. Gång, cykel och annan mikromobilitet kan med fördel utgöra grundstommen för transporter inom tätorter när målbilden är ett mer hållbart samhälle.

Många resor under 5 km genomförs med bil. Här finns ofta en stor potential för omställning till transporter med gång, cykel och annan mikromobilitet. Attraktiviteten i dessa färdssätt behöver öka. Det kan göras genom till exempel tydlig vägvisning, gena cykel- och gångvägar som upplevs trygga, prioritering i gaturum och goda parkeringsmöjligheter vid målpunkter. Även på sträckor över 5 km finns en betydande potential för transporter



Gång, cykel och annan mikromobilitet bör utgöra grundstommen för transporter i ett hållbart samhälle.

med cykel och liknande fordon. Elcyklar blir allt vanligare och innebär att sträckan som är möjlig att cykla blir längre än tidigare.

Möjligheten att ta med cykel, elsparkcykel eller liknande på kollektivtrafiken ökar möjligheterna att resa längre sträckor utan bil, vilket innebär att det finns potential för mikromobilitet även på landsbygden. Detta är inte bara positivt sett till trängsel på vägarna och utsläpp utan är också positivt för den sociala hållbarheten. För alla grupper utan tillgång till bil är möjligheterna att ta sig fram till fots och med cykel betydelsefullt för likvärdig tillgänglighet.

För godstransporter utvecklas lösningar för transporter med cykel, drönare och förarlösa mindre fordon, vilka i framtiden kan ge betydande potentialer för mer hållbara transporter.

Transport med delat fordon

Den vanligaste formen av delade fordon är kollektivtrafiken. Kollektivtrafik finns tillgänglig i stora delar av landet och är såväl för klimatet som för jämlikheten viktig att prioritera. För individen kan bristande tillgång till kollektivtrafik påverka såväl utbudet av arbetstillfällen och utbildning som möjliga val av bostadsområden. Kollektivtrafik kan se ut på olika sätt beroende på behoven som finns

på den enskilda platsen. I städer och tätorter krävs ofta stor kapacitet och turtäthet för att kunna transportera alla som önskar. På landsbygden är ofta kundunderlaget mindre, då kan anropsstyrd kollektivtrafik vara en viktig byggsten för ökad tillgänglighet. Beroende på behovet av kapacitet och turtäthet finns det flera möjliga lösningar för kollektivtrafiken.

En annan lösning inom delade fordon är bilpooler. Dessa är mer vanligt förekommande i städer där det finns ett större kundunderlag. Där kundunderlaget är mindre kan istället olika former av samåkning vara ett bra alternativ. Taxi är också en typ av delade fordon som är särskilt viktiga för transporter på tider när inte så många reser och kollektivtrafikutbudet är mindre.

Det finns en potential för delade fordon även inom godssektorn. Ett första steg för att underlätta detta kan vara en samordning av det offentligas transporter genom lokala omlastningscentraler från vilken distribution till kommunens eller regionens olika verksamheter sker med hjälp av fullastade mindre fordon istället för flera större fordon. Ett minskat antal transporter i miljöer där det rör sig oskyddade trafikanter påverkar flera faktorer positivt, bland annat utsläpp, trafiksäkerhet, buller och attraktivitet.

Egen transport med motordrivna fordon

Det sker en snabb elektrifiering av fordonsflottan. Detta är positivt sett till växthusgasutsläpp från vägtrafiken, men problemen med till exempel trängsel kommer inte lösas av elektrifiering eftersom elfordon tar lika stor plats som icke-elektrifierade. Teknikutveckling är inte heller tillräckligt för att hantera klimatförändringarna.

Transporter med egen bil kommer även fortsättningsvis att behövas för att en god tillgänglighet för alla ska kunna uppnås. Transportsystemet kan dock inte dimensioneras för obegränsad biltrafik utan den behöver regleras och anpassas efter sammanhanget. Ett eget fordon kan vara den bästa lösningen för den som på grund av fysiska förutsättningar inte kan nyttja delade fordon eller olika former av mikromobilitet. Det kan också vara en lösning för den som bor på sådan plats att andra transportmedel inte är tillgängliga.

För godstrafiken sker en väldigt stor del av transporterna med företagens egna lastbilar. Det finns en potential för samordning av transporter mellan olika företag, men det kan finnas marknadsmässiga svårigheter som gör att respektive företag vill transportera sina produkter på egen hand. Detta innebär en utmaning som är svår att hantera genom samhällsplanering utan här krävs aktörssamverkan. Med samhällsplanering och trafikstrategiskt arbete går det dock att skapa förutsättningar för hur transporterna genomförs, när de sker, var de kan lastas om till mindre utrymmeskrävande fordon och var målpunkter för kontakt med invånare finns.

2.6. Planera trafik och transporter

Det finns grundläggande kunskaper som behövs för arbetet med att ta fram en trafikstrategi. Detta avsnitt syftar till att introducera ett antal principer gällande att planera trafik och transporter. Metodstöd kopplat till att ta fram en trafikstrategi återfinns i bilaga A och i bilaga C. Att läsa mera finns hänvis-

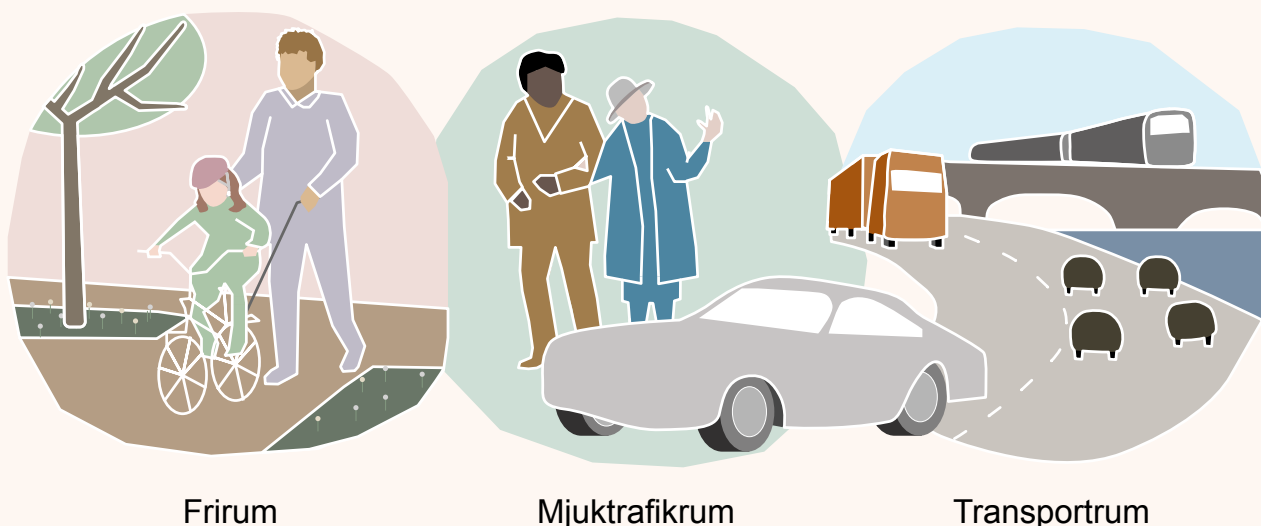
ningar till ytterligare kunskapsunderlag, även avseende digitalisering och lokalisering av målpunkter.

2.6.1. Utveckling av transportsystemet

För varje trafikslag finns en efterfrågan på framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är dock inte möjligt att tillgodose alla anspråk samtidigt. I arbetet med att utveckla transportsystemet behöver trafikslagets anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet identifieras och beskrivas. Därefter behöver avvägningar göras mellan motstående intressen. De prioriteringar mellan olika anspråk som görs ger upphov till olika konsekvenser. Genom att analysera alternativen och dess konsekvenser tydliggörs vad respektive alternativ skulle innebära för uppsatta mål för klimat och miljö samt stads- och landsbygdsutveckling, i vilken grad respektive trafikslags anspråk kan tillgodoses och så vidare.

En användbar metod för att identifiera trafikslagets anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet är att göra en trafiknätsanalys och en målpunktsanalys, se mer i bilaga A. I trafiknätsanalysen görs även en prioritering av anspråk. Resultatet blir en heltäckande bild av huvudnät och lokalnät för respektive trafikslag samt målpunkter inom det analyserade området. Utifrån trafiknätsanalysens resultat bestäms därefter grundprinciperna för hur gatu- och vägnätet ska utformas. Som stöd i detta arbete går det att använda trafikrumsmodellen, där prioritering mellan olika trafikanters anspråk och samspelet mellan trafikfunktioner beskrivs. I modellen delas trafikrummet/det offentliga rummet in i tre olika rum: frirum, mjuktrafikrum och transportrum.

Frirummet har fokus på vistelse samt fotgängares och cyklisters anspråk. Hit hör gång- och cykelvägar, parker, rekreationsområden, lekplatser, torg med mera. Utformningen utgår från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten med andra människor.



Figur 3: I trafikrumsmodellen skiljs frirum, mjuktrafikrum och transportrum åt.

Mjuktrafikrummet omfattar större delen av det urbana biltrafiknätet och dimensioneras utifrån de oskyddade trafikanternas säkerhet. Mjuktrafikrummets gator utformas därför så att gående och cyklister ges utrymme. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion även om biltrafikens tillgänglighet också behöver tillgodoses.

Transportrummet består av gator där person- och godstransport prioriteras, exempelvis trafikleder, motorvägar eller spårvägar. Här är det motiverat med planskildheter för att bibehålla hög tillgänglighet för fordonstrafik.

Mer om användningen av livsrumsmodellen kan läsas i *Del 2 Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok*, se bilaga C. Att läsa [mera](#).

2.6.2. Transportsystemets uppbyggnad

Det finns tre principer för hur ett transportsystem kan byggas upp: differentiering, separering och integrering. Sammantaget påverkar förhållningssättet till dessa tre principer hur hållbart tillgängligheten utvecklas.

Differentiering innebär att trafiknätets olika delar får olika uppgifter. Principen att differentiera betyder i de flesta fall att större och snabbare flöden skiljs från långsammare, och att de större och snabbare flödena leds utanför störningskänsliga områden, exempelvis bostadsområden och vistelseytor av olika slag. Det finns 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 i lokalnäten, vilket ökar effekten ytterligare. Ett glesmaskigt huvudnät för biltrafik medger en optimering av näten för kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik.

Med integrering menas att olika trafikslag blandas. Oftast är integrering vanligare i de centrala delarna av urbana områden där människor rör sig och vistas i gaturummet i större utsträckning. Miljön behöver därför särskilt anpassas efter invånarnas behov av en vistelsemiljöer. Integrering ställer högre krav på gatu- och vägrummets utformning och på hastighetsanpassningen.

Separering är motsatsen till integrering och innebär att olika trafikslag skiljs åt i tid eller rum. Trafiksignaler är ett exempel på tids-



Trafikseparering kan ha stor påverkan på trafiksäkerhet och trygghet i trafiksystemet.

mässig separering, medan planskildheter och egna cykelbanor är exempel på separering i rummet. Utformningskraven på separering är starkt knutna till trafiksäkerhet och trygghet, därmed också till förekomsten av stora eller snabba biltrafikflöden och tung trafik. Separering medför stora ytor och bredare gatu- och vägrum, vilket i sig kan driva upp tempot. Likaså kan en långt driven differentiering öka behovet av separering. Maskvidden, det vill säga avståndet mellan två närliggande länkar i nätet, har stor betydelse för nätets funktion och attraktivitet. Att separera näten för hållbara trafikslag minskar antalet barriärkonflikter på en resa och kan därför öka attraktiviteten i dessa färd sätt.

Uppbyggnaden av transportsystemet påverkas av vilka flöden av olika trafikslag som finns. För att skapa ett hållbart transportsystem behöver prioriteringar ske mellan fram-

komligheten för trafikslagen. Trafikarbetet är summan av alla kilometer som körs med fordon. Det kan minskas på några principiella sätt utan att tillgängligheten behöver reduceras. Genom att kombinera och använda dessa fyra strategier i olika situationer kan ett mer hållbart system skapas.

- Trafikarbetet kan minska som en följd av minskat antal resor. Detta görs till exempel genom att arbetsresor ersätts med distansarbete eller antalet lastbilstransporter för gods minskar genom ökad effektivisering av nyttjandet.
- Trafikarbetet kan minska som en följd av kortare avstånd mellan målpunkter. Detta görs till exempel genom att stadsmiljöer förtätas så att fler resor kan göras till fots eller med cykel eller genom en mer gynnsam och gen planering av kollektivtrafiken som gör att viktiga målpunkter nås snabbare.

- Trafikarbetet med bil kan minska som en följd av överflyttning mellan trafikslag. Detta görs till exempel genom att bilresor ersätts med gång, cykel och kollektivtrafik eller att gods flyttas från lastbil till järnväg. Detta skapas genom att förutsättningarna för gående, cyklister och kollektivtrafikanter förbättras med till exempel bättre utformning, ökad turtäthet eller genare transportmöjligheter.
- Trafikarbetet kan minska som en följd av en förändrad relation mellan trafikarbete och transportarbete. Trafikarbete avser förflyttningen av själva fordonet medan transportarbetet är förflyttning av personer eller gods. För persontransporter kan trafikarbetesminskningen göras genom till exempel en ökad grad av samåkning i bilar. För godstransporter kan detta göras genom till exempel längre och tyngre lastbilar eller förbättrad samordning av transporter.

2.6.3. Trafikalstring och reseefterfrågan

I tidiga skeden av planering är det betydelsefullt att bedöma hur planeringen av markanvändningen får effekter på trafik och transporter. Det finns olika faktorer som ökar bilinnehav och antal bilresor och samtidigt minskar resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik. För att nå en större andel hållbara transporter är det grundläggande med en ökad kunskap om vilka samband det finns mellan val av färdstätt och bebyggelsemönster. Det finns samband mellan centralitet, närhet till kollektivtrafik och täthet i bebyggelsestrukturen och ett minskat bilinnehav. På motsatt sätt finns samband mellan god tillgång till parkering, småhus, större bostadsstorlek och inkomst och ett ökat bilinnehav.

Utöver dessa generella samband finns det idag flera modeller för att kunna bedöma trafiklalstring och reseefterfrågan. Vissa av dessa bygger på en stor mängd information och kan vara komplexa att använda, till exempel Sampers, Pupos och Lutrans. Andra verktyg är enklare att använda men



Kunskap behövs om samband mellan val av färdstätt och bebyggelsemönster.

kan ha brister i sin anpassning till det lokala sammanhanget eftersom färre parametrar analyseras. Prognosmodellerna beskriver en uppskattning av den framtida utvecklingen av trafiken samt efterfrågan på resor och godstransporter. Modellerna baseras på dagens transport- och resandemönster och information som hanteras i modellerna är exempelvis förväntad utveckling av befolkning, ekonomi och bränslekostnad. Det är viktigt att beakta att modellerna är förknippade med osäkerheter och prognosernas resultat ska ses som en redovisning av vilken resande- och transportutveckling som kan förväntas ske, givet de förutsättningar som antagits. Det är också viktigt att vara medveten om att analysverktygen primärt tagits fram med trafik och transporter i beaktande. Samband med digitalisering och markanvändning, så som närhet och funktionsblandning, beaktas inte i någon större utsträckning. Modellerna visar också på den teoretiska tillgängligheten, den upplevda tillgängligheten påverkas även av ekonomiska möjligheter, trygghet och kunskap om transportmöjligheterna

I arbetet med att utveckla bebyggelse och infrastruktur är även målstyrd planering ett betydelsefullt angreppssätt. En målstyrd planering, som utgår från uppsatta mål om att minska trafikarbetet, behöver inte vara en motsättning mot att använda prognosmodeller. Modellerna kan vara ett verktyg för att kalibrera de åtgärder som behöver vidtas för att uppnå ett minskat trafikarbete.

2.6.4. Hantera osäkerheter

I det trafikstrategiska arbetet, liksom annan planering, behöver osäkerheter hanteras. Frågor om hur till exempel klimat och teknikutveckling kommer att påverka transportbehovet

är exempel på faktorer vars osäkerheter behöver beaktas. Det är inte lämpligt att se framtiden som en framskrivning av den tid som varit. För att nå bland annat de globala Agenda 2030-målen behöver nuvarande utveckling förändras.

Att planera för en framskrivning av den utveckling vi sett hittills riskerar att låsa in kommunen eller regionen i en specifik riktning. Om utvecklingen sedan går i en annan riktning behöver stora omtag göras. Genom att arbeta med scenarier på olika sätt och arbeta in osäkerhetsfaktorer går det att göra det trafikstrategiska arbetet mer långsiktigt. Planeringen behöver vara lyhörd till de förändringar som sker.

Metoden för att ta fram en trafikstrategi i kapitel 3 tillsammans med metodstöd i bilaga A är framtagen för att möjliggöra beaktandet av osäkerheter i planeringen.

2.6.5. Påverkansåtgärder

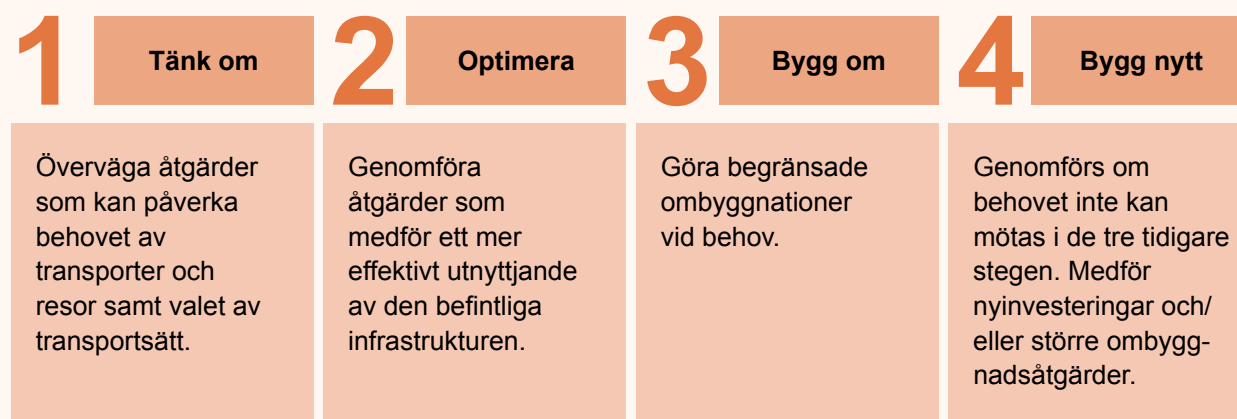
Tillgängligheten i transportsystemet påverkas av hur det utformas samt vilka sätt att skapa tillgänglighet som prioriteras. Hur hållbart systemet fungerar påverkas i stor utsträckning av hur invånare och näringsliv nyttjar systemet. Påverkansåtgärder är därför ett viktigt verktyg som kompletterar förändringar i den fysiska miljön.

Påverkansåtgärder består till stor del av kunskapsspridning genom information eller att lyfta fram alternativa resmöjligheter. Påverkansåtgärderna kan vara av skiftande slag. En del kommuner arbetar aktivt genom att etablera informationskontor eller mobilitetskontor. Påverkansåtgärder är idag en nödvändig del av kommunens, regionens och Trafikverkets arbete med omställningen till ett hållbart transportsystem. Påverkansarbete kopplat till tillgänglighet benämns ofta mobility management.

För att bedriva ett framgångsrikt påverkansarbete är det viktigt att förstå hur människor agerar och vilka beteenden som påverkar våra val. Människan är inte alltid rationell. Det är därför viktigt att utforma information och trafikmiljöer så att de beteenden som främjar mer hållbar tillgänglighet prioriteras. Det ska vara lätt att göra rätt. Beteendeförändring tar tid, så arbetet med påverkansåtgärder behöver vara uthålligt.

2.6.6. Fyrstegsprincipen

För att säkerställa en god hushållning med resurser och att planerade åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling kan fyrstegsprincipen användas. Fyrstegsprincipen



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

är ett förhållningssätt där en analys stegvis görs av hur brister som finns i systemet kan hanteras.

- 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 järnvägsnätet och av fordon.
- I steg tre undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnadsåtgärder.
- I det fjärde steget övervägs behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Genom att kontinuerligt och aktivt arbeta med fyrstegsprincipens steg ett och två minskar behovet av investeringar för både ombyggnad och nyinvesteringar. Fyrstegsprincipen ska användas i Trafikverkets verksamhet, men används även av många kommuner.

2.7. Samhällsplaneringens aktörer och processer

Samhällsplanering utförs av flera olika aktörer och har olika karaktär beroende på syftet med planeringen. Den kan bestå av fysisk planläggning som leder till konkreta ställningstaganden om hur mark- och vattenområden ska användas, men aktörernas processer kan också resultera i strategiska ställningstaganden eller ekonomiska prioriteringar. För att strategierna och prioriteringarna ska få genomslag behöver de samordnas med den fysiska planläggningen.

2.7.1. Kommunen

I planeringssystemet har kommunerna getts ett stort mandat då det är de som ansvarar för planläggningen av mark- och vattenområden inom sina geografiska gränser. Det är enbart kommunen som har befogenhet att anta

planer och bestämma om planläggning ska komma till stånd eller inte.

Den kommunala planläggningen utgörs av översiktsplan, områdesbestämmelser och detaljplan. Medan områdesbestämmelser och detaljplaner är juridiskt bindande är översiktsplanen vägledande. Dock har översiktsplanen en rättsverkan och kan ha betydelse exempelvis vid avgöranden i mark- och miljödomstolar eller mark- och miljööverdomstolen, samt ansökningar om miljötillstånd.

Varje kommun är skyldig att ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. I översiktsplanen ska kommunen redovisa grunddragen för hur mark- och vattenområden ska användas, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, vilken hänsyn som ska tas till relevanta allmänna intressen och hur man anser att riksintressen ska tillgodoses och miljö kvalitetsnormer följas. Av planen ska också framgå hur kommunen tänker ta hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för hållbar utveckling i kommunen.

Det är i översiktsplaneprocessen som andra aktörers planering och kommunernas viljeinriktning för utveckling samordnas. Det är också i översiktsplanen som strategiska ställningstaganden och prioriteringar i regionala utvecklingsstrategier, länstransportplaner, regionala trafikförsörjningsprogram, Nationell transportplan samt eventuell regionplans ställningstaganden om utvecklingen av mark- och vattenområden ges ett fysiskt uttryck i den kommunala planläggningen.

Med detaljplaner reglerar och fastställer kommunen lämplig användning av mark- och vattenområden. Det som regleras i en detaljplan måste ha stöd i plan- och bygglagens fjärde kapitel och följa Boverkets föreskrifter om detaljplan. I detaljplanen redovisas de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanen och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning. Planeringsunderlaget kan grunda sig på befintligt underlag så som dokumenterade värden

och ställningstaganden i översiktsplaner eller andra strategiska dokument exempelvis en trafikstrategi. För att ytterligare utreda förutsättningarna på platsen kan också fördjupade utredningar behöva tas fram under planarbetet.

2.7.2. Regionen

I Sverige ansvarar regionerna för det regionala tillväxtarbetet och formulerar inom ramen för detta ansvar regionala utvecklingsstrategier (RUS). Som en del i RUS-arbetet tar de bland annat fram länstransportplaner för transportinfrastruktur och regionala bredbands- och digitaliseringsstrategier eller motsvarande. Merparten av regionerna är även regionala kollektivtrafikmyndigheter som ansvarar för att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken. I några regioner utgörs den regionala kollektivtrafikmyndigheten av kommunalförbund där regionen och kommunerna är medlemmar i förbunden. Regionernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas strategier, planer och program skapar förutsättningar som kommunernas fysiska planering behöver förhålla sig till och de utgör viktiga underlag i den kommunala planeringen.

Några regioner har även ett uppdrag att ta fram regionplaner. En regionplan ska ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Planen ska ge vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. En regionplan ska även samordnas med:

- den regionala utvecklingsstrategin,
- länsplanen för regional transportinfrastruktur,
- trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken,
- kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning samt
- nationella, regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling i länet.

2.7.3. Staten

I Sverige sker ingen sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den fysiska planeringen genom nationella mål och riksintressesystemet. Staten ansvarar också för att tillhandahålla planeringsunderlag.

Enligt plan- och bygglagen är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen. Länsstyrelserna kan sägas utgöra statens förlängda arm i regionerna och de centrala myndigheterna ska lämna underlag till länsstyrelserna inom sitt respektive ansvarsområde. Länsstyrelsen kan ingripa i den kommunala planeringen i frågor som rör riksintressen med mera.

Staten påverkar även markanvändningen och förutsättningarna för kommunal och regional fysisk planering genom olika typer av sektorsplanering, som sker utanför planeringssystemet enligt plan- och bygglagen. Det handlar till exempel om statlig sektorsplanering av utbyggnaden av nationell transportinfrastruktur där Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell transportplan som regeringen sedan tar beslut om. Den nationella planen för transportinfrastruktur utgör en långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, och är ett betydelsefullt planeringsunderlag för kommuner och regioner.

Som en del i Trafikverkets arbete med nationell transportplanering tar Trafikverket fram förberedande studier enligt en utarbetad metodik som bygger på dialog mellan flera berörda aktörer, så kallade åtgärdsvalsstudier. Dessa är trafikslagsövergripande analyser av hur brister rörande tillgänglighet och transportsystem kan hanteras. Åtgärdsvalsstudierna syftar till att i tidiga skeden göra förutsättningslösa analyser där fyrstegsprincipen tillämpas och identifiera resurseffektiva åtgärder. Utgångspunkten i fyrstegsprincipen innebär att även åtgärder och lösningar utanför transportsystemet behöver studeras, till exempel lokalisering och åtgärder som kan påverka transportefterfrågan.

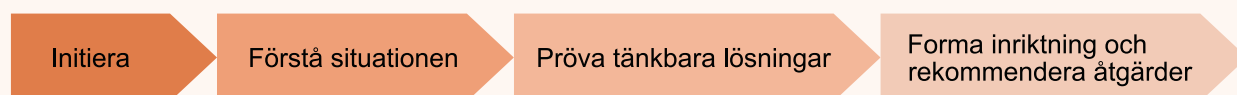
Åtgärdsvalsstudier kan även vara ett betydelsefullt planeringsunderlag i översiktsplane- och regionplaneprocesser.

Staten ansvarar också för planläggning av väginfrastruktur i nationellt och regionalt vägnät samt järnvägsinfrastruktur i det statliga järnvägsnätet. Planlägningsprocessen regleras i väglagen (1971:948) och lag om byggande av järnväg (1995:1649). Eftersom kommunen avgör frågor kring den avsedda mark- och vattenanvändningen i den egna kommunen behöver den nationella transportplaneringen förankras i den kommunala översiktsplanen. Detta är viktigt för att planläggningen ska ha stöd i översiktsplanen och underlättar pröv-

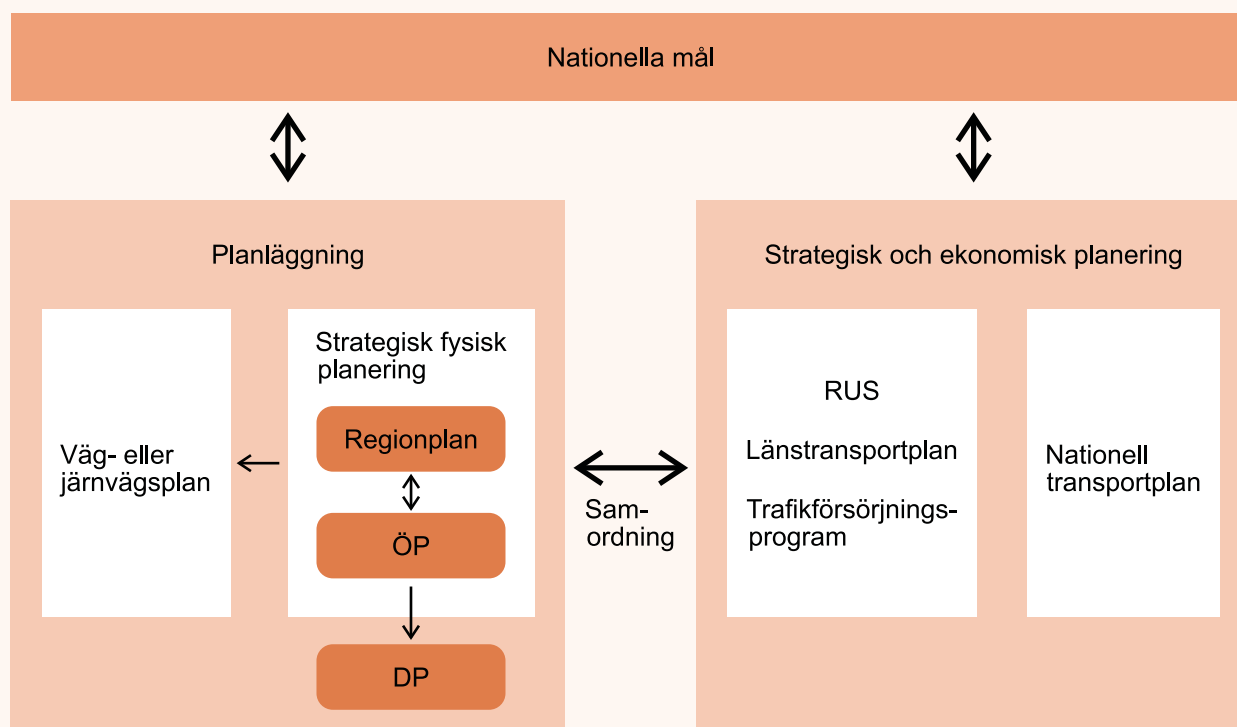
ning enligt väglagen, lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

2.7.4. Trafikstrategiskt arbete och översiktsplanen

De övergripande målen för kommunens utveckling som formulerats i översiktsplanen är tillsammans med andra relevanta mål, planer och program utgångspunkten för kommunens trafikstrategiska arbete. Det finns flera sätt för kommunerna att arbeta trafikstrategiskt. Dels innebär det att hantera mobilitets- och tillgänglighetsfrågor i översiktsplaneprocessen systematiskt men det kan också



Figur 5: Metodiken för åtgärdsvalsstudier.



Figur 6: Sambandet mellan samhällsplaneringens olika processer.

innebära att ta fram en separat trafikstrategi som ett verktyg för att genomföra målsättningarna i kommunens översiktsplan.

Trafikstrategiskt arbete i översiktsplaneprocessen

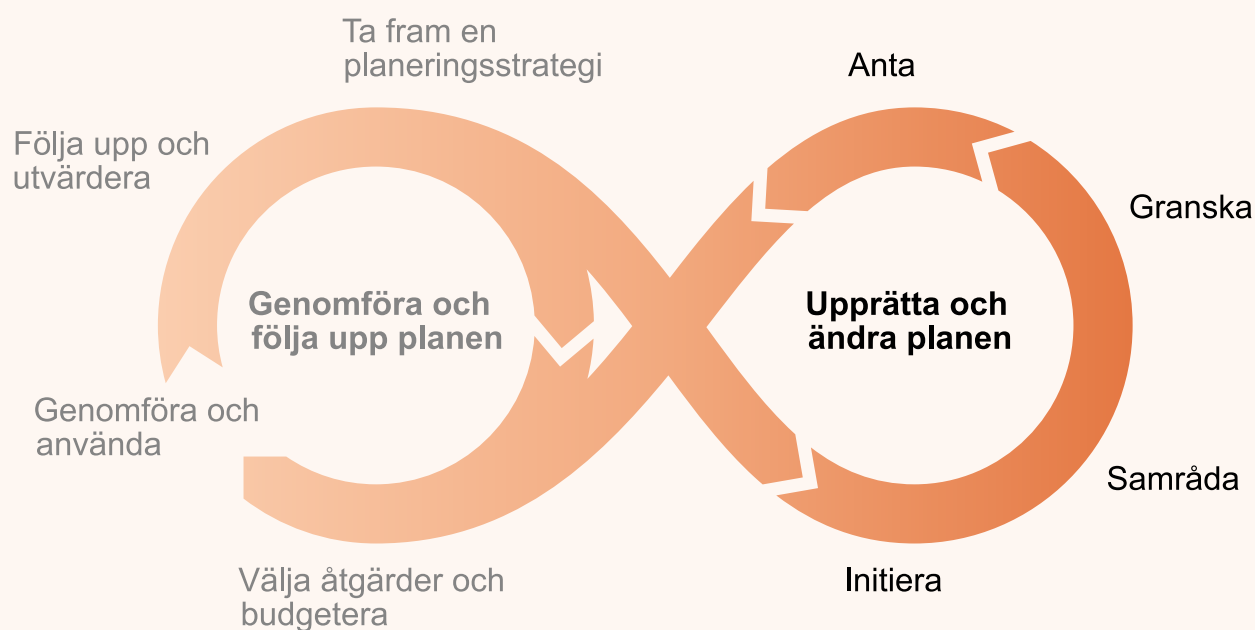
Att hantera frågor om mobilitet och tillgänglighet strategiskt och systematiskt i översiktsplaneprocessen har stor betydelse för kommunernas möjlighet att bidra till omställningen mot ett hållbart transportsystem på ett resurseffektivt sätt.

Att hantera tillgänglighets- och transportfrågor systematiskt i översiktsplaneringen innebär att analysera brister i tillgänglighet och transportsystem utifrån en nulägesanalys. Bristanalysen kan beskriva både bristande tillgänglighet för invånare, verksamheter och organisationer till det utbud och aktiviteter de har behov av och brister i transportsystemet för respektive trafikslag, exempelvis trafiksäkerhet eller saknade länkar för en viss trafikantgrupp.



Hantering av frågor om tillgänglighet i översiktsplaneprocessen har stor betydelse för omställningen.

Med utgångspunkt i översiktsplanens övergripande vision formuleras konkreta mål för utvecklingen av tillgänglighet. Därefter analyseras alternativa lösningar för att nå målen med hjälp av fyrstegsprincipen. Viktiga aspekter i dessa analyser är resurseffektivitet och ett transportslagsövergripande synsätt. Analysarbetet är en iterativ process, vilket innebär att bearbetningar och förbättringar görs tills ett önskat resultat uppnått. Detta arbetssätt används bland annat för att utvecklingen av tillgänglighet och transportsystem behöver vägas mot andra samhällsintressen i översiktsplaneprocessen. I översiktsplanens samrådsförslag redovisas ett samlat förslag för kommunens utveckling där motstående



Figur 7: Processen för översiktsplanering har två delar: att upprätta och ändra översiktsplanen samt att genomföra och följa upp den. Trafikstrategiskt arbete är ett systematiskt sätt att hantera frågor om tillgänglighet när översiktsplanen upprättas eller ändras.

intressen vägts mot varandra. Under samrådet inhämtas synpunkter på förslaget från invånare, länsstyrelsen och andra aktörer. Om kommunen efter samrådet gör förändringar av förslaget till översiktsplan kan nya iterativa analyser av alternativ för utvecklingen av tillgänglighet och transportsystem behöva göras till översiktsplanens granskningsskede.

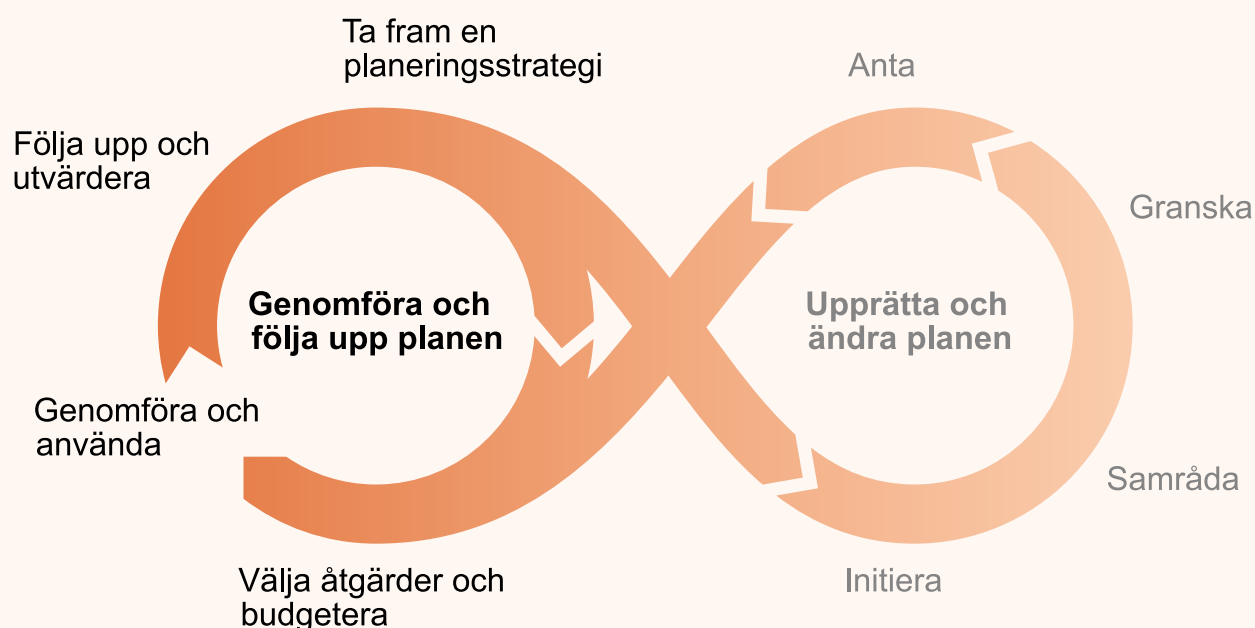
Trafikstrategi som verktyg för genomförande av översiktsplanen

Trafikstrategin kan användas som ett verktyg för att konkretisera hur kommunen vill arbeta för att förverkliga kommunens mål rörande tillgänglighetens utveckling. Strategin blir då en del i genomförandet av översiktsplanen. Utöver detta blir strategin ett underlag i arbetet med att följa upp översiktsplanen.

De övergripande mål för kommunens utveckling som formulerats i översiktsplanen blir tillsammans med andra relevanta mål, planer och program utgångspunkten för den kommunala trafikstrategin. I trafikstrategin konkre-

tiseras vad målen innebär för utvecklingen av tillgänglighet och transportsystem i kommunen och målen bryts ner på en mer detaljerad nivå. Inom ramen för trafikstrategiarbetet analyseras alternativa åtgärder för att nå uppsatta mål och att komma till rätta med identifierade brister och problem (se beskrivningen av Fas 3: Planering av åtgärder i kapitel 3). På så sätt säkerställs att de åtgärder som föreslås i trafikstrategin är resurseffektiva.

Den uppföljning som sker i trafikstrategiarbetet blir ett betydelsefullt underlag i kommunens arbete med att ta fram nästa översiktsplan. I uppföljningen av trafikstrategin ser kommunen över om uppsatta mål för utvecklingen av tillgänglighet och transportsystem nås och om föreslagna åtgärder har fått önskad effekt. I uppföljningen noteras även om några förutsättningar förändrats som är viktiga att ta hänsyn till i kommande översiktsplaneprocess.



Figur 8: Trafikstrategin utgör en del i genomförandet av översiktsplanen, tillsammans med andra kommunala strategier.

Detaljplan och trafikstrategi

Vid detaljplaneläggning är översiktsplanens ställningstaganden vägledande. Dessutom kan den kommunala trafikstrategin ge värdefull information som har betydelse för detaljplanens utformning. Exempelvis skulle en trafikstrategi kunna ge stöd i arbetet med detaljplanen i utformning av trafikmiljöer.

Ibland har kommunen tagit fram handlingsplaner som ytterligare konkretiserar vilka åtgärder som behövs för att förverkliga målsättningarna i trafikstrategin, exempelvis trafikplan, cykelplan, kollektivtrafikplan och så vidare. Även dessa handlingsplaner är värdefulla underlag i detaljplanprocessen.

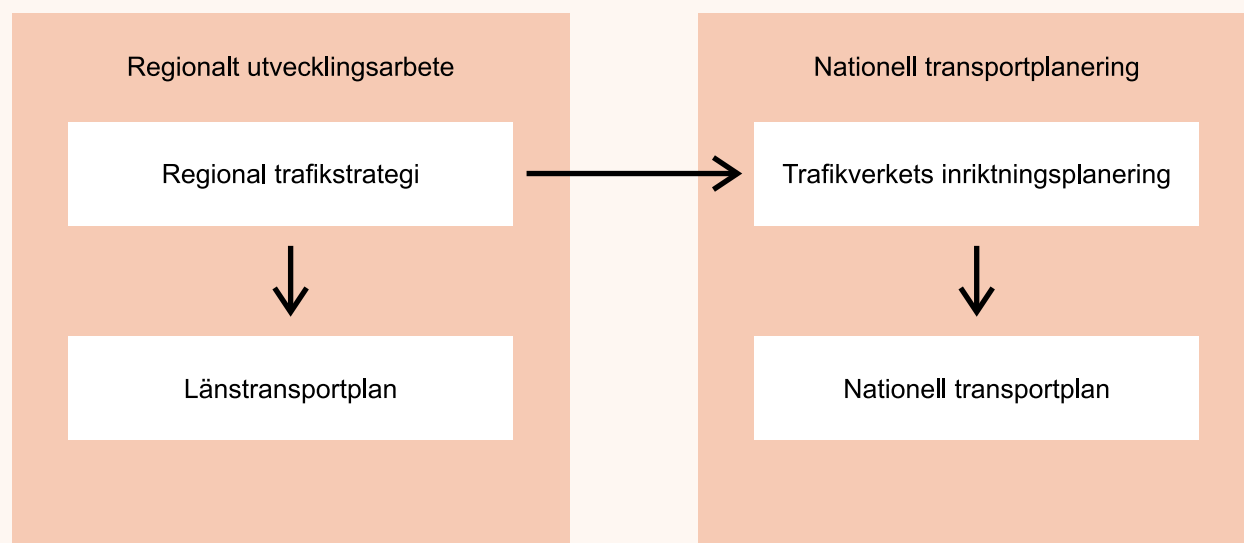
I detaljplanearbetet kan det behövas fördjupade utredningar om tillgänglighet och transportsystem. Också för sådana utredningar har översiktsplanens ställningstaganden, trafikstrategin och eventuella handlingsplaner betydelse.

2.7.5. Trafikstrategiskt arbete i RUS och regionplanen

Det bredare angreppssätt som regionala trafikstrategier har, att fokusera på tillgänglighet, ger en bra grund att utgå ifrån i det regionala RUS-arbetet och i arbetet med att ta fram en regionplan. Trafikstrategin och metodiken för att ta fram den är ett användbart stöd för att utveckla tillgänglighet och ett hållbart transportsystem på ett resurseffektivt sätt.

RUS och trafikstrategi

Inom ramen för det regionala tillväxtarbetet utarbetar respektive region en regional utvecklingsstrategi, RUS. Arbetet med RUS:en omfattar bland annat att ta fram länstransportplan. Som underlag till länstransportplanen är det bra att regionen tar fram en regional systemanalys. Systemanalyserna utgör även underlag i arbetet med den nationella transportplaneringen.



Figur 9: Regional trafikstrategi kan utgöra underlag till länstransportplanen och den nationella transportplaneringen.



Omlastningscentraler kan lokaliseras så att samtransporter underlättas, vilket leder till mindre utsläpp.

Syftet med den regionala systemanalysen är att ta fram en politiskt förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Utgångspunkt i systemanalysen är målsättningarna i regionens RUS, tillsammans med andra relevanta nationella och regionala mål. I systemanalysen beskrivs transportsystemens funktion och dess brister identifieras

Genom att ersätta de regionala systemanalyserna med regionala trafikstrategier kan regionernas RUS-arbete stärkas. Detta då trafikstrategiernas bredare angreppssätt, där fokus ligger på tillgänglighet, ger förutsättningar för att på ett tydligare sätt stödja utvecklingen av regionens tillgänglighet och ett hållbart transportsystem.

Regionplan och trafikstrategi

Av en regionplan ska det framgå hur hänsyn tagits till och hur planen samordnats med den regionala utvecklingsstrategin, länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Även en regional trafikstrategi, som hanterar tillgänglighet och transportsystem, kan utgöra ett betydelsefullt underlag i regionplanarbetet och stödja utvecklingen av tillgänglighet och ett hållbart transportsystem på ett resurseffektivt sätt.



3

Process för att ta fram en trafikstrategi

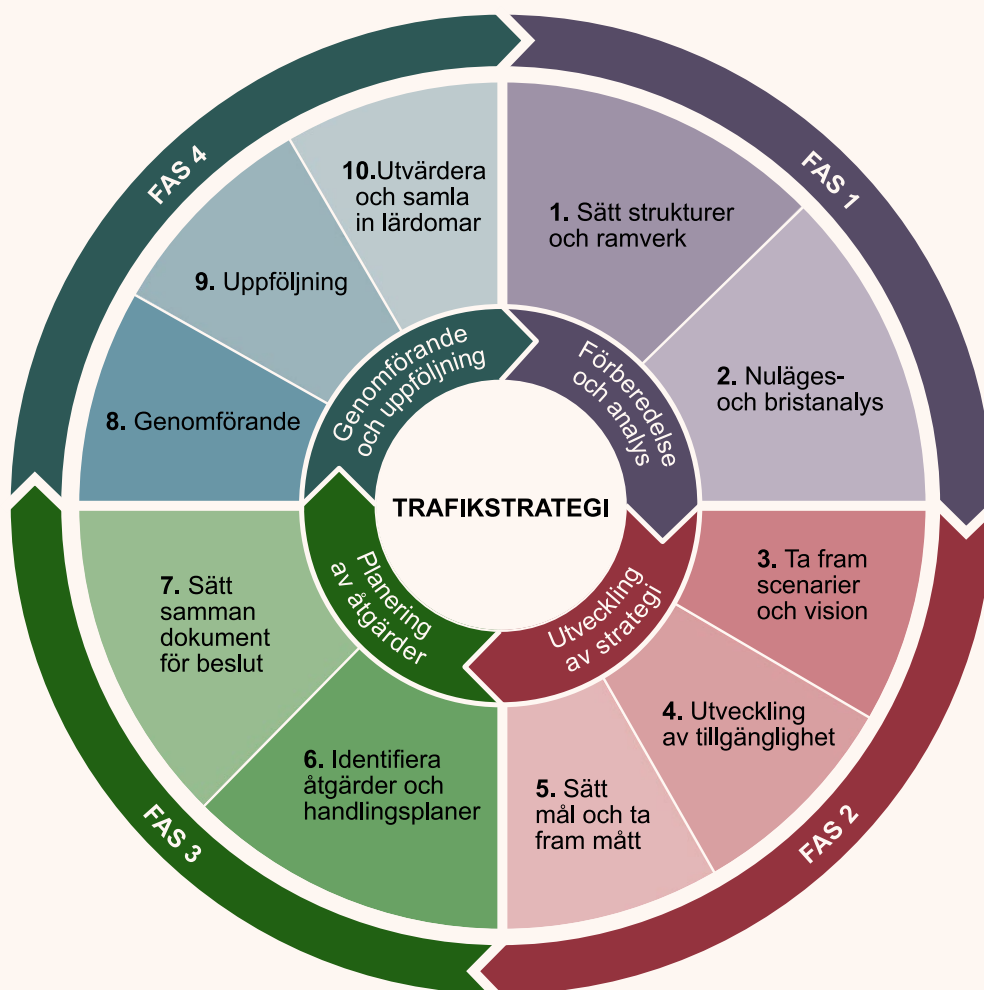
I detta kapitel presenteras ett förslag till process för att ta fram en trafikstrategi från grunden. Olika metoder och verktyg kan användas beroende på behov och förutsättningar, flexibiliteten i hur arbetet kan sättas samman till en strategi eller annat beslutsdokument är stor. Arbetssättet förutsätter samverkan mellan olika yrkesgrupper inom planeringen. Processen som presenteras bygger på den process som finns i EU:s vägledning "Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan".

3.1. Inledning

Samverkan mellan markanvändning och infrastrukturplanering hanteras i översiktsplanen. I den process som beskrivs nedan kan resultatet av denna samverkan tydliggöras avseende tillgänglighetsfrågor. Digital tillgänglighet kan då också inkluderas. Det är viktigt att klargöra hur utredningsområdets utveckling kan främjas genom en väl avvägd hantering av tillgänglighetsfrågorna samt att sambandet lyfts fram mellan markanvändning, infrastruktur, digital tillgänglighet, trafik och människors val av transportsätt.

Trafikstrategiskt arbete kan leda fram till många olika typer av dokument. Det finns möjligheter till stor variation i hur själva

slutresultatet sätts samman. Ett alternativ är att ta fram en trafikstrategi, men det går lika bra att låta det trafikstrategiska arbetet vara en del i översiktsplanen. Det kan exempelvis vara ett underlagsdokument eller en tematisk fördjupning till den regionala eller kommunala översiktliga planeringen. Hur en trafikstrategi tas fram och ser ut behöver anpassas till den enskilda organisationens behov och struktur. I en mindre kommun kan det till exempel vara naturligt att sammanfoga trafikstrategi och handlingsplaner till ett integrerat planeringsdokument. Ett första steg för en mindre kommun kan vara att sammanställa spridda beslut och skrivningar i olika plandokument som sammantaget tydliggör trafikstrategiska ställningstaganden. Det ger en överblick och en bild av vad som saknas eller behöver utvecklas.



Figur 10: Processen för att ta fram en trafikstrategi består av tio steg fördelade i fyra faser.

Fas 1. Förberedelse och analys

Initieras av: Politiskt beslut om att arbeta med frågan.

1. Sätt strukturer och ramverk
2. Nuläges- och bristanalys

Förankras genom: Intern dialog

Avslutas med: Sammanställd analys av problem och möjligheter

Fas 2. Utveckling av strategi

3. Ta fram scenarier och vision
4. Utveckling av tillgänglighet
5. Sätt mål och ta fram mått

Förankras genom: Dialog, kommunikation och efterföljande justering av innehåll

Avslutas med: Politiskt beslut om vald inriktning

Fas 3. Planering av åtgärder

6. Identifiera åtgärder och handlingsplaner
7. Sätt samman dokument för beslut

Förankras genom: Remiss, kommunikation och efterföljande justering av innehåll

Avslutas med: Politiskt beslut om att anta trafikstrategin

Fas 4. Genomförande och uppföljning

8. Genomförande
9. Uppföljning
10. Utvärdera och samla in lärdomar

Förankras genom: Planprocesser och genomförande av projekt

Avslutas med: Aktualitetsbedömning eller beslut om att uppdatera trafikstrategin

Figur 11: Sammanfattning av processen.

3.2. Om processen

Processen som presenteras här bygger på samverkan mellan olika parter. Arbetet bygger på ett analytiskt och systematiskt tillvägagångssätt som utgår från en nuläges- och bristanalys. Detta tillvägagångssätt möjliggör för många olika perspektiv och frågor att lyftas tidigt i processen och hanteras utifrån ett helhetsperspektiv. Processen går att tillämpa på kommunal och regional nivå samt i mellan-kommunalt samarbete. Inledningsvis beslutas vilket område som trafikstrategin ska omfatta. Det området kallas i den här handboken för utredningsområde. Processen är tänkt att fungera både för en trafikstrategi som omfattar många olika trafikslag och för ett arbete som är avgränsat till ett fåtal aspekter, till exempel ett trafikslag eller tillgängligheten i en tätort.

Inför revidering av trafikstrategin görs en uppföljning där genomförda åtgärder utvärderas och erfarenheter analyseras och tas till

vara. Trafikstrategin behöver 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, regionen eller samhället i övrigt. Livslängden på trafikstrategin är beroende av takten i vilken de utpekade åtgärderna genomförs och målen nås. Genom att regelbundet följa upp och utvärdera trafikstrategin går det att uppmärksamma behovet av att uppdatera hela eller delar av trafikstrategin. Det är oftast motiverat att uppdatera trafikstrategin en gång per mandatperiod eller att ta ett aktualitetsbeslut om inga ändringar är nödvändiga. Detta kan lämpligen ske i samband med att en ny översiktsplan tas fram.

Flera av arbetsmomenten kommer att löpa parallellt och ibland upprepas när behov finns. Om arbetsmomenten sker i den föreslagna ordningsföljden säkras att underlag finns inför kommande steg. Hela processen behöver präglas av lyhördhet och anpassning till de lokala förutsättningarna. Processen

kan med fördel anpassas till organisationens sätt att arbeta och behöver utgå från de beslut som är fattade i till exempel översiktsplan och regional utvecklingsstrategi.

3.3. Kommunikation och förankring

Kommunikation och förankring sker genomgående i processen att ta fram en trafikstrategi. I varje fas behöver ett övervägande göras kring med vilka kommunikation behöver göras och hur denna ska gå till. Detta avsnitt är till stöd för kommunikation och förankring genom hela processen.

Utredningsområdets förändring och utveckling är föremål för dialog med de som berörs av förändringarna, både internt i organisationen och externt med till exempel andra kommuner, näringsliv och invånare. Dialogen kan beröra olika områden men också hela utredningsområdet och utvecklingen av infrastruktur samt 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.

3.3.1. Förankringsarbete

Arbetet med att planera och utforma ett transportsystem 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 det offentliga rummet. Därför behöver alla berörda ges möjlighet att lämna synpunkter. Förankringsarbete syftar till att fler ska ha förståelse för såväl resultatet som processen.

Förankringsarbetet har ett pris – det kostar tid, planering och tålamod samt kräver förmåga att hantera processer och att kommunicera. Utmaningen är att hitta sätt att kanalisera berördas engagemang så att det skapar mervärde. En utgångspunkt kan vara en diskussion om vad det är som förankras – ett färdigt beslut eller en pågående process?

Tre argument för tidig förankring:

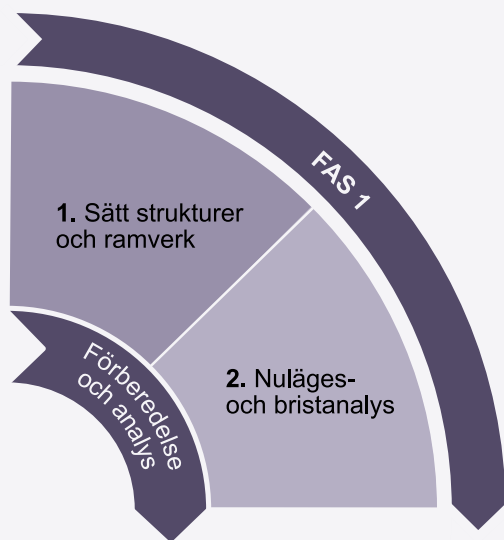
- **Bättre underlag för beslut:** En dialog gör det möjligt att dela synpunkter, erfarenheter och kunskaper mellan de berörda. Dialogen blir ett sätt för att förstå varandras perspektiv.
- **Strategin blir mer långsiktig:** När beslut grundas på flera personers erfarenheter och de har varit en del av processen ökar chanserna att det accepteras och uppskattas i breda grupper och kan bli mer långsiktigt.
- **Människor har rätt att vara med och påverka sin egen omgivning och närmiljö:** Detta argument vilar på humanistiska och demokratiska grunder och är egentligen tillräckligt för att motivera en strävan efter förankring i planeringsprocessen. Det finns skillnader mellan experters uttryckssätt och de boendes. Till exempel lyfter de boende ofta fram hur de tycker att platsen fungerar och vilka brister och behov de upplever. De använder gärna bildlika uttryck när de uttrycker sig. Eftersom experter tenderar att snarare föra en teknisk diskussion krävs kommunikativ förmåga för att kunna förstå och ta hand om alla insikter.

I bilaga A. *Verktyg och metoder*, finns ett avsnitt om att föra dialog som innehåller konkreta stöd i vilka metoder som kan användas i ett förankringsarbete.

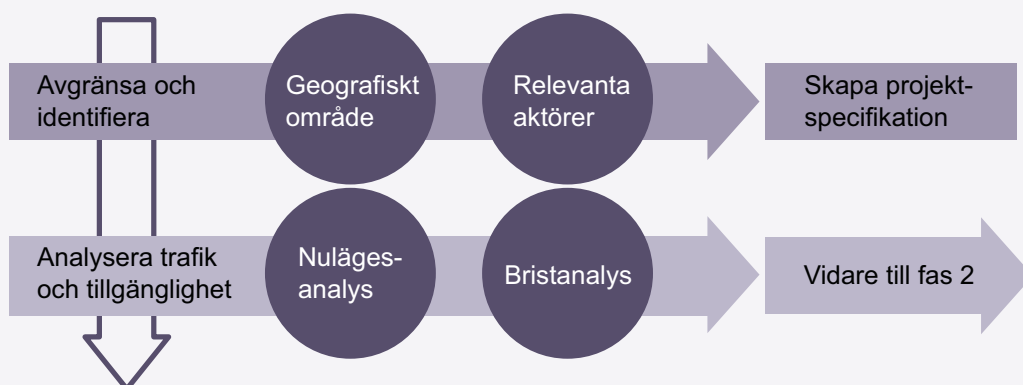
3.3.2. Att upprätta en kommunikationsplan

En kommunikationsplan kan säkerställa att kommunikation är en levande del av planeringsprocessen. 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 (Se i bilaga A. *Verktyg och metoder*, i avsnittet *Att upprätta en kommunikationsplan*).

3.4. Fas 1: Förberedelse och analys



Figur 12: Innehållet i den första fasen för att ta fram en trafikstrategi.



Figur 13: Visualisering av de ingående momenten i fas 1.

Sammanfattning

Fasen inleds med ett politiskt beslut om att påbörja arbetet samt är avslutat när det finns en analys av utmaningar och möjligheter.

Mål

Ett förankrat arbetssätt.

Uppgifter

Specificera utredningsområde och fastställ en projektspecifikation samt organisation. Gör en nuläges- och bristanalys.

Fas 1 i processen avser att besvara följande frågor:

- Vilka resurser har vi tillgång till?
- Vilket sammanhang kommer arbetet genomföras inom?
- Vilka är våra huvudsakliga utmaningar och möjligheter?

3.4.1. Steg 1: Sätt strukturer och ramverk

Uppstarten av arbetet med att ta fram en trafikstrategi bör vara ett politiskt beslut om att analysera eller förbättra den nuvarande situationen avseende tillgänglighet. Redan i uppstarten av arbetet är det viktigt att det finns en bred förståelse i organisationen om att tillgänglighetsförbättringar inte bara fyller en funktion i sig utan är byggstenar för att nå andra mål och skapa ett hållbart samhälle.

Beroende på vilket område trafikstrategin ska omfatta kommer strukturerna för arbetet att behöva se olika ut. Oavsett sammanhang behöver arbetet med att ta fram en trafikstrategi ha en politisk förankring. Det är en förutsättning för att trafikstrategin ska kunna få genomslag på efterföljande beslut och inriktningar med påverkan på tillgänglighetsfrågor. Som tjänsteperson är det viktigt att lyfta frågan till ett bredare forum och initiera processen. En framgångsfaktor för detta är att kunna beskriva och påvisa nyttan med en trafikstrategi. Organisationens ambitionsnivå, på såväl politisk som tjänstenivå, behöver kartläggas liksom kännedomen om trafiken förutsättningar och sambanden med annan utveckling.

En nyckelfaktor för arbetet med trafikstrategin är förankring, läs mer i avsnitt 3.3, Kommunikation och förankring. I dessa inledande skeden av processen är det viktigt att:

- Skapa en brett förankrad projektorganisation med tydliga mål och mandat.
- Stärka organisationens kunskaper om sina egna förutsättningar och utmaningar.
- Samverka lokalt och skapa ett externt nätverk med bland annat angränsande kommuner, regioner och Trafikverket.

Avgränsa geografiskt område

I arbetet med att ta fram en översiktsplan är det för kommunen avgränsat till kommunens administrativa gränser, motsvarande gäller för regionerna i de regionala utvecklingsstra-

tegierna. I en trafikstrategi går det att använda samma administrativa gränser, men de stråk i vilka resor och transporter sker förhåller sig sällan till de administrativa gränserna. Det kan i stället finnas stora potentialer i att hitta samband och gemensamma lösningar i ett funktionellt avgränsat område. Med funktionellt område avses ett geografiskt område som avgränsas utifrån gemensamma samband eller utmaningar utifrån ett specifikt perspektiv. Avgränsningen av området som ska omfattas av trafikstrategin kan vara utmanande eftersom olika trafikslag inte alltid omfattas av samma funktionella område. En bra utgångspunkt kan vara en gemensam arbetsmarknad som har samlade behov av tillgänglighet. Detta kan vara en kommun, en region, flera kommuner i samarbete eller en rad tätorter längs med ett stråk. Det är inte nödvändigt att hela kommunens administrativa område behöver vara med när en trafikstrategi tas fram i samverkan med andra kommuner, det viktiga är att centrala samband och utmaningar är i fokus för arbetet.

En funktionell avgränsning innebär ofta att flera aktörer behöver involveras i arbetet med att ta fram trafikstrategin. Samtliga kommuner som inkluderas i det geografiska området behöver vara involverade i arbetet för att det ska vara möjligt att genomföras. Om det inte finns intresse hos någon part att delta behöver detta påverka avgränsningen för trafikstrategin eftersom mandat att planera inom och göra avvägningar för det specifika geografiska området då saknas.

Kartlägg befintliga analyser, planer och underlag

Det är viktigt att kommunens eller regionens olika ställningstaganden går i samma riktning. Börja därför med att sammanställa befintligt underlag, både de som påverkar innehållet i trafikstrategin och de som påverkas av trafikstrategin. Även andra dokument, som inte direkt påverkas men där det finns ställningstaganden som berör tillgänglighetsfrågor behöver ställas samman. Finns analyser så som resvaneundersökningar eller bristanalyser tillgängliga är dessa också viktiga underlag.

Utifrån kännedomen om vilka underlag som redan finns tillgängliga är det enklare att identifiera vilka underlag som saknas och som behöver tas fram.

Underlagen behöver inte endast komma från kommunen eller regionen, det kan finnas relevanta underlag framtagna i angränsande kommuner eller regioner samt från andra myndigheter.

Tydliggör relationerna mellan trafikstrategi och andra dokument

Angränsande till kartläggningen av befintliga dokument behöver också vissa samband tydliggöras för att trafikstrategin ska kunna få genomslag över tid.

För en kommun är det relevant att diskutera hur organisationen ser på sambanden mellan trafikstrategin, översiktsplan, detaljplaner och eventuella regionala strategier. Det finns redan en tydlig hierarki mellan översiktsplan, detaljplaner och regionala dokument. Syftet med denna aktivitet är att tydliggöra sambanden som skapas mellan trafikstrategin och dessa dokument samt mellan trafikstrategin och andra dokument som inte är lagstyrda, till exempel andra sektorsstrategier eller planprogram. För en region är det på samma sätt relevant att analysera sambanden mellan regionens trafikstrategi, länsplanen, regional utvecklingsstrategi och kommunernas översiktsplaner och trafikstrategier.

Genom att göra tydligt hur organisationen ser på dessa samband framkommer hur och vilka dokument som behöver ses över när andra dokument uppdateras.

Ta fram en projektspecifikation

Ramarna för arbetet med att ta fram en trafikstrategi sammanställs i en projektspecifikation. Denna beslutas i organisationen och innehåller bland annat information om valt geografiskt område, organisation för projektet, tidplan och budget. I bilaga A. Verktyg och metoder, finns ett avsnitt om att ta fram en projektspecifikation som kan utgöra ett stöd i detta arbete.

3.4.2. Steg 2: Nuläges- och bristanalys

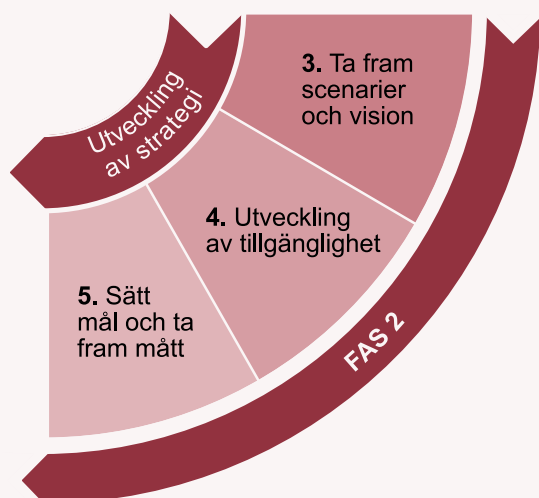
Detta steg går ut på att göra en analys av nulägesituationen och de brister som finns vad gäller infrastruktur och tillgänglighet i det valda geografiska området. Analysen är angelägen eftersom den lägger grunden för arbetet med trafikstrategin.

Genom nulägesbeskrivningen får de som är involverade i projektet en gemensam uppfattning om vilka förutsättningar kommunen eller regionen har att utveckla tillgängligheten. Det är därför viktigt att nulägesbeskrivningen är omsorgsfull, men samtidigt avgränsad till att beskriva det som är angeläget och relevant för det valda utredningsområdet, så som målpunkter, resmönster och berörda grupper.

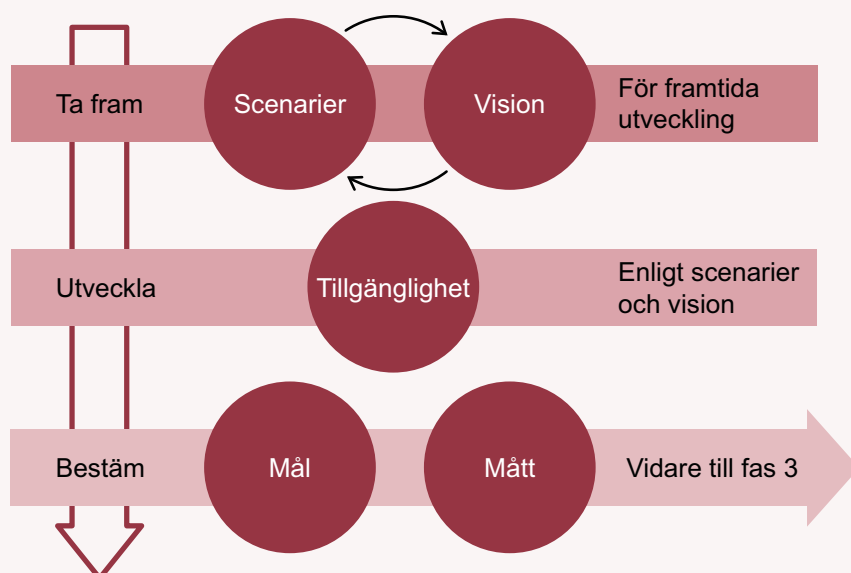
Det är bra om nulägesbeskrivningen belyser såväl historisk utveckling som aktuellt nuläge och förväntad framtid, det vill säga den vision eller målbild som kommunen eller regionen arbetar utifrån. Att känna till nuläget och vilka brister som finns ger goda förutsättningar för att finna vägarna för utvecklingen. Nuläget ska ge en uppfattning om utredningsområdets goda sidor, vilka brister det har och vilken potential som ska stödjas.

I bilaga A. Verktyg och metoder, finns metodstöd för att göra en nuläges- och bristanalys. I bilaga C. Att läsa mera, finns hänvisningar till fördjupningar till *Trafik för en attraktiv stad* där ytterligare kunskapsstöd om tillgänglighet i transportsystemet och effektsamband kan inhämtas vid behov.

3.5. Fas 2: Utveckling av strategi



Figur 14: Innehåll i den andra fasen av arbetet med att ta fram en trafikstrategi



Figur 15: Visualisering av de ingående momenten i fas 2

Sammanfattning

Vision och scenarier samt underlag till beslut arbetas fram. Lämpliga mål och indikatorer väljs.

Mål

Vald vision för utvecklingen av tillgänglighet samt plan och målsättning för utveckling av tillgänglighet. Beslutas med fördel politiskt.

Uppgifter

Ta fram scenarier med konsekvensanalyser. Genomför visionsarbete. Formulera hur tillgängligheten behöver utvecklas. Sätta mål och mått för uppföljning.

Fas 2 i processen avser att besvara följande frågor:

- Vilka möjligheter har vi framöver?
- Vilken typ av samhälle vill vi ha?
- Hur mäter vi framgången i arbetet?

3.5.1. Steg 3: Ta fram scenarier och utveckla vision

Scenarier behöver tas fram och vision utvecklas för vad det trafikstrategiska arbetet skall bidra till att uppnå. Detta lägger tillsammans med nuläges- och bristanalysen grunden för det fortsatta arbetet med tillgänglighet, mål och åtgärder.

Scenarier bidrar till att bättre kunna förstå hur externa händelser kan komma att påverka utvecklingen i kommunen eller regionen. Det kan till exempel vara förändringar i klimat, teknikutveckling och säkerhet. Genom att visualisera olika möjliga framtidsscenarier och beskriva deras respektive konsekvenser skapas förutsättningar för att bättre hantera osäkerheter och ta fram en mer robust trafikstrategi. Att undersöka och utvärdera potentialer och risker i de olika scenarierna är också ett stöd i strategiska vägval och beslutsfattande under processens gång.

Målsättningen med scenarierna är att skapa en bättre förståelse för de risker och möjligheter som är kopplade till trender i samhällsutvecklingen och potentiella förändrade förhållanden. Vidare är målsättningen att utveckla alternativa scenarier som kan ge stöd i bedömningen av troliga effekter av olika strategiska inriktningar. Scenarierna utgör tillsammans med nulägesanalysen underlag till framtagandet av vision och mål. Dessa utgör en del av trafikstrategin, vilken i sin tur är en del av den större helheten för samhällsutveckling. Scenarierna är också tänkta att utgöra stöd i beslut och strategiska vägval.

En vision är en kvalitativ beskrivning av den önskade framtiden för kommunen eller regionen och tillgängligheten i området. Visionen specificeras sedan genom konkreta mål som indikerar vilken typ av förändring som behövs för att arbeta i riktning mot visionen.

En vision bör vara någorlunda realistisk, men den behöver inte vara tidsbunden eller mätbar. Visionen kan användas som styrinstru-

ment för den politiska ledningen, som genom visionen visar i vilken riktning samhället ska utvecklas. Visionsarbetet är strategiskt viktigt och inspirerande och ger möjlighet att samla mångas tankar och idéer. Arbetet med visionen rymmer kreativitet och medför att ny spännande utveckling kan komma till stånd.

Kommuner och regioner har i regel redan en formulerad vision, antingen verksamhetsövergripande eller framtagen specifikt för till exempel översiktsplanen eller den regionala utvecklingsstrategin. En redan beslutad vision är en viktig utgångspunkt för visionsarbetet i trafikstrategin. Trafikstrategin är ett verktyg för att nå organisationens vision. Visionen för kommunen eller regionen kan sedan brytas ner och generera en delvision för tillgänglighet. Tidshorisonten för scenarier och vision anpassas till den tidshorisont som översiktsplanering eller regionalt tillväxtarbete använder för att underlätta förståelsen av hur avvägningar och åtgärder hänger samman.

Det finns starka samband mellan arbetet med visionen och scenarier. Därför kan de göras parallellt. Då möjliggörs att insikter från de två delarna kan mogna fram tillsammans.

I bilaga A. Verktyg och metoder, finns metodstöd i att ta fram scenarier och att utveckla en vision.

3.5.2. Steg 4: Utveckling av tillgänglighet

Detta steg i processen innebär att en beskrivning ska tas fram för hur tillgängligheten behöver förändras och utvecklas för att åtgärda brister och bidra till visionen. En viktig fråga att hantera är målkonflikter i utvecklingen av tillgänglighet för olika trafikslag, digitalisering och målpunkter.

Utvecklingen av tillgänglighet bygger på strategiska val. Det behöver finnas en målbild för vilken utveckling kommunen eller regionen eftersträvar. Först efter det är det möjligt att bryta ner målbilden och tydliggöra hur respektive trafikslag, olika målpunkter

och digital tillgänglighet behöver utvecklas. De strategiska valen påverkar ofta varandra. Under arbetet med de olika alternativen växer det vanligen fram en bild av vad som är viktigast att utveckla, till exempel utbyggnad av cykelnät eller ökad turtäthet.

En samordnad trafikslagsövergripande planering där olika sätt att skapa tillgänglighet behandlas ur ett helhetsperspektiv är en del av nyckeln till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Prioriteringen mellan olika sätt att skapa tillgänglighet utifrån ett hållbarhetsperspektiv kan användas i arbetet med att utveckla tillgänglighet (se avsnitt 2.5 Att skapa ett tillgängligt samhälle). I det trafikstrategiska arbetet bör målbilden vara att skapa tillgänglighet på ett så hållbart sätt som möjligt.

I bilaga A. Verktyg och metoder, finns metodstöd för hur arbetet med att utveckla tillgänglighet kan genomföras.

3.5.3. Steg 5: Sätt mål och ta fram mått

För att underlätta genomförandet och uppföljningen av trafikstrategin behöver mål och mått formuleras. Redan formulerade mål i översiktsplanen eller den regionala utvecklingsstrategin är en viktig utgångspunkt att bygga vidare på. Målsättningar för kommunens eller regionens utveckling av tillgänglighet återfinns i visionen och stöds av scenarierna, men i detta steg är fokus på de mätbara målen för till exempel hur tillgänglighet ska utvecklas. Målen utgör också ett stöd i efterföljande planering. Beroende på komplexiteten i det område som trafikstrategin omfattar kan målen också behöva brytas ned till delmål för att bli mer operativa.

I och med att målen sätts i relation till visionen kommer arbetet med att genomföra trafikstrategin också bidra till uppfyllelsen av andra mål som kommunen eller regionen satt där tillgänglighet har en påverkan. Eftersom kommunen och regionen existerar i ett större sammanhang, är det därför också viktigt



att se utanför organisationen. Det är bra att föra ett resonemang om hur trafikstrategin bidrar till en utveckling som ligger i linje med internationella, nationella och regionala mål. Åtgärder i trafikstrategin kan bidra till större gemensamma syften vilket ytterligare motiverar genomförandet av trafikstrategin.

I bilaga A. Verktyg och metoder finns metodstöd för hur arbetet med att formulera mål och sätta mått kan genomföras.



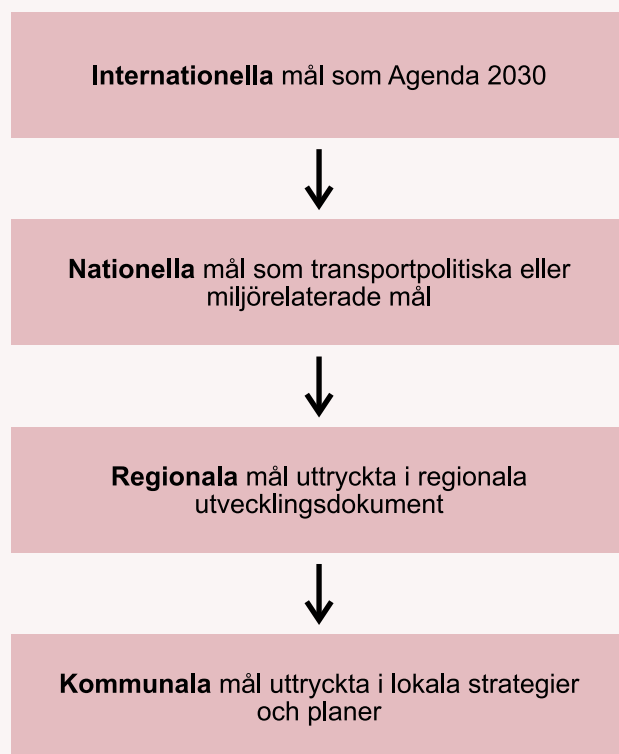
Hur bidrar trafikstrategin till utvecklingen mot internationella, nationella och regionala mål?

Mål av relevans för det trafikstrategiska arbetet

De regionala och kommunala målen kan hämtas från flera dokument. I första hand översiktsplanen samt regionplan eller regional utvecklingsstrategi. I övrigt kan mål också återfinnas i bland annat budget och andra beslutade strategiska dokument. Stöd kan tas i den kartläggning av relevanta dokument som gjordes i steg 1 i processen.

Även nationella och internationella mål finns som ska styra utvecklingen av tillgänglighet, till exempel Agenda 2030 och de transportpolitiska målen.

Trafikstrategin ska stärka utvecklingen i den riktning som kommunen eller regionen beslutat. Formulering av mål och val av inriktning innebär att en prioritering sker. De viktigaste resorna och transporterna lyfts fram medan andra får stå tillbaka.



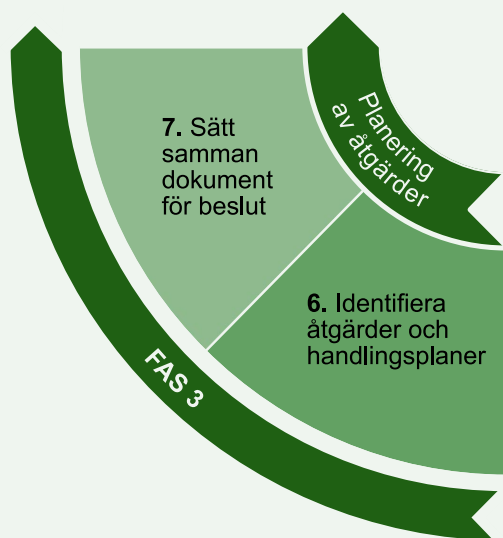
Figur 16: Mål på olika nivåer. Målen blir ofta allt mer konkreta ju mer lokala de är.

Mått

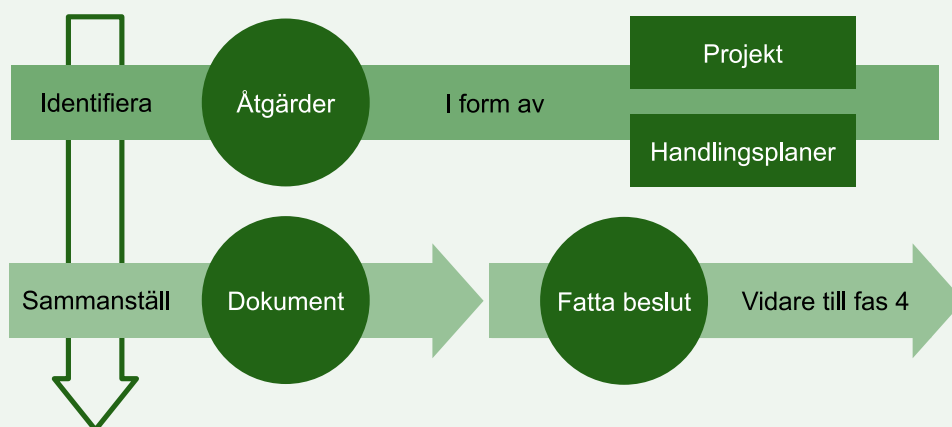
Ett sätt att arbeta med målsättningar och uppföljning är genom att sätta upp olika mått.

En fördel med mått är att de visar på hur samhällsplaneringen kan bidra till att uppnå satta mål och direktiv. De kan också visa på konsekvenser av olika vägval på måluppfyllelsen. Måtten behöver utgå från satta mål och vara relevanta för utvecklandet av tillgänglighet. De behöver också vara mätbara, jämförbara över tid och visa på framtida konsekvenser. Ett bra mått ska kunna visa på förekomst eller tillstånd av något. Måtten kan anpassas till detaljeringsgraden i strategin. Mått kan hjälpa till att se hur olika planer och program bidrar till kommunens eller regionens uppsatta mål.

3.6. Fas 3: Planering av åtgärder



Figur 17: Innehåll i den tredje fasen i arbetet med att ta fram en trafikstrategi.



Figur 18: Visualisering av de ingående momenten i fas 3.

Sammanfattning

Åtgärder tas fram enligt vald inriktning och sätts samman till en trafikstrategi. Ansvarsfördelningen kring vem som genomför vilka åtgärder tydliggörs.

Mål

Ett politiskt beslut i form av antagande av trafikstrategin.

Uppgifter

Identifiera övergripande åtgärder och sätt samman trafikstrategin. Kommunera och revidera.

Fas 3 i processen avser att besvara följande frågor:

- Mer konkret, vad är det vi ska göra?
- Vad kommer krävas för att kunna genomföra det?
- Är vi redo att genomföra planen?

3.6.1. Steg 6: Identifiera åtgärder och handlingsplaner

Kommun- eller regionledningens intresse och politiska vilja att budgetera resurser till förnyelseprojekt, förbättringsåtgärder och dialogprojekt behöver klargöras. Det avgör tillsammans med ställningstaganden från till exempel det kommunala översiktsplanarbetet och det regionala tillväxtarbetet, arbetstakt och omfattning avseende innehållet i handlingsplanen. Allt kan inte göras samtidigt eftersom resurserna ofta är begränsade. Det gäller att hitta åtgärder som skapar synergier med varandra och tillsammans bidrar med önskad nytta. En prioritering mellan åtgärder behöver i regel göras för att det ska bli tydligt vilken ordningsföljd som blir bäst i genomförandet. Vad ska styra valet av ordning? Högst kostnadseffektivitet, starkast efterfrågan, mest akut eller mest aktuell fråga?

När åtgärder ska identifieras och specificeras är utgångspunkten resultatet av fas 2 i processen, det vill säga vilken vision och vilka mål åtgärderna ska bidra till att uppfylla. Det är också viktigt att koppla de åtgärder som tas fram till de valda måtten. Genom att genomföra åtgärder ska mätningen av måtten påvisa resultat vilket innebär ett stegvis uppfyllande av målen och ett samhälle som successivt blir allt mer likt visionen som är satt.

Arbetet med att identifiera åtgärder för att nå mål och åtgärda brister anpassas efter behoven hos kommunen eller regionen. I en mindre organisation kan det vara lämpligt att sätta samman en förteckning över konkreta projekt och åtgärder som trafikstrategin motiverar. En större kommun eller region kan istället sätta samman en åtgärdslista som innehåller behov av att ta fram olika tematiska handlingsplaner, till exempel ett parkeringsprogram eller cykelplan. De konkreta projekten och åtgärderna kommer sedan att specificeras i dessa handlingsplaner. Detta är ett sätt att anpassa arbetet med trafikstrategin till komplexiteten och resurserna som finns tillgängliga i den enskilda organisationen.

Åtgärdslistan som tas fram behöver ta flera olika delar i beaktande. Ett sätt att ta sig an arbetet är att lägga fram mål och utmaningar och börja med de mest kostnadseffektiva och hållbara lösningarna. Till stöd för detta finns både avsnitt 2.5, Att skapa ett tillgängligt samhälle, och avsnitt 2.6.6, Fyrstegsprincipen. Genom att vid alla tillfällen det är möjligt använda den minst resurskrävande lösningen kan de resurser som finns satsas där de behövs mest. Resurskrävande i detta sammanhang handlar inte endast om ekonomiska medel utan behöver bedömas utifrån ett hållbarhetsperspektiv. En billig lösning som tar väldigt mycket mark i anspråk eller endast gynnar ett fåtal invånare är inte den mest resurseffektiva lösningen. Målet med arbetet att ta fram åtgärder bör vara att få så stor effekt som möjligt i riktning mot ett hållbart samhälle med de resurser som finns till förfogande.



Väl förankrade målsättningar, bra organisation och en tydlig struktur för arbetet underlättar genomförandet.

Ska genomförandet av åtgärderna vara möjligt krävs det att många aktörer såväl inom som utanför den egna organisationen görs delaktiga. Väl förankrade målsättningar, bra organisation och en tydlig struktur för arbetet underlättar genomförandet. Det gör det också lättare att styra och utveckla verksamheten. Att integrera trafikstrategins förslag och åtgärder i den fortlöpande verksamhetsplaneringen är en viktig framgångsfaktor.

I bilaga A. Verktyg och metoder, finns metodstöd i att sammanställa en åtgärdslista.

3.6.2. Steg 7: Sätt samman dokument för beslut

Trafikstrategin kan sättas samman som ett eget dokument som endast innehåller de trafikstrategiska avvägningarna. Resultatet av denna process kan också infogas i översiktsplanarbetet. Oberoende om det är en del av översiktsplanen eller ett fristående dokument, behöver resultatet från steg 1–6 i processen sammanfogas till ett format som går att ta beslut om. Det är en fördel att inte bara ta med åtgärderna utan ge läsaren en

möjlighet att följa helheten, från de identifierade bristerna till satta mål och slutligen vilka åtgärder som ska bidra till att lösa bristerna. Vilket format som trafikstrategin har avgörs av de behov som formulerades i steg 1 i samband med att projektspecifikationen togs fram. Trafikstrategin behöver samrådas och förankras enligt den upprättade kommunikationsplanen. Först efter en revideringsprocess är strategin färdig för politisk behandling (se avsnitt 3.3 om kommunikation och förankring).

Detta moment avslutas genom ett politiskt beslut om att anta trafikstrategin.

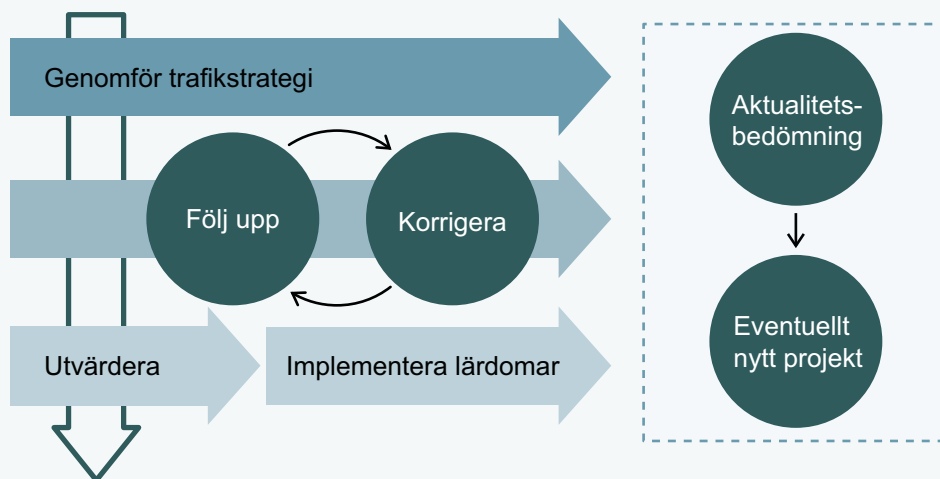


Genom digital tillgänglighet kan exempelvis gods företag planera sina transporter så att de sker utanför de tider då det är mycket trafik på vägarna.

3.7. Fas 4: Genomförande och uppföljning



Figur 19: Innehåll i den fjärde fasen av arbetet med att ta fram en trafikstrategi.



Figur 20: Visualisering av de ingående momenten i fas 4.

Sammanfattning

Avser genomförandet av trafikstrategin. Följdändringar görs i berörda dokument som följd av antagen trafikstrategi.

Mål

Kommunicerade åtgärder och därmed acceptans kring genomförandet.

Uppgifter

Planera genomförandet med tidplan och finansiering. Följ upp genomförande och utvärdera.

Fas 4 i processen avser att besvara följande frågor:

- Hur kan vi styra genomförandet?
- Hur går arbetet med att förvalta och genomföra trafikstrategin?
- Vad har vi lärt oss?

3.7.1. Steg 8: Genomförande

Detta skede i processen handlar förutom själva genomförandet om att sprida och få genomslag för trafikstrategin. Internt behöver kännedomen om trafikstrategins syfte och innehåll spridas. En översyn behöver göras över de närliggande planer och program som sammanställdes i inledningen av arbetet med trafikstrategin. Något av dessa behöver möjligen uppdateras till följd av de strategier och vägval som finns i trafikstrategin. Trafikstrategin behöver också få förutsättningar att få genomslag i planeringen, till exempel detaljplanering, lovgivning och trafikplanering. Det behövs oftast engagemang från flera olika delar av organisationen eftersom framtagande av handlingsplaner, genomförande av projekt och påverkan på andra dokument eller styrning behöver ske i hela organisationen. Även externa aktörer så som fraktbolag, hyresvärdar och andra delar av näringslivet behöver ofta involveras.

Genomförandet av själva trafikstrategin sker löpande fram till dess trafikstrategin uppdateras. Genomförandet bygger på att trafikstrategin får genomslag i efterföljande politiska beslut och vägval. Mer konkret innebär detta utförandet av de åtgärder, projekt och handlingsplaner som togs fram i fas 3 i processen.

När en stor del av det som pekades ut som åtgärder inom fas 3 i det trafikstrategiska arbetet har genomförts eller förutsättningarna har förändrats är det dags att se över och revidera trafikstrategin. Förhoppningsvis har nu organisationen närmat sig de satta målen. Genomförandet samspelar med uppföljningen, dessa två delar avgör när trafikstrategin behöver uppdateras.

3.7.2. Steg 9: Uppföljning

Uppföljning innebär att kontrollera om de uppsatta målen nås. Den syftar också till att undersöka om de föreslagna åtgärderna har önskad effekt. Uppföljning blir samtidigt ett sätt att dokumentera effekter och erfarenheter

inför kommande projekt och uppgifter. På det sättet skapas lokalt kopplad kunskap som ger ett förbättrat beslutsunderlag.

Uppföljningens huvuduppgift är att analysera om de uppsatta målen nås och de åtgärder målen brutits ned till genomförs. En rapporteringsrutin eller ett kontrollprogram kan vara lämpligt som stöd i arbetet. Genom rapporteringsrutinen samlas aktuell data ihop för det geografiska område som trafikstrategin täcker. Det kan vara trafikolycksdata eller miljödata, men också tillgänglighet för yrkestrafiken eller trygghetsrelaterade åtgärder.

Uppföljning av effekter har stort värde för kommande planering av åtgärder, 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. Då ökar chanserna till att engagemanget kring trafikstrategin hålls vid liv och att den blir ett långsiktigt strategiskt verktyg.

Uppföljningen görs regelbundet under den period som strategin verkställs. Ansvaret för strategin och uppföljningen av den bör vara tydligt och formaliserat. Det behöver 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. I samband med uppföljningen bör också en analys ske av hur förutsättningarna som påverkar tillgängligheten eventuellt har förändrats. Beroende på vad analysen visar kan det vara aktuellt att vidta korrigerande åtgärder i den mån det behövs.

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. Ett förslag är att 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.

Vad ska 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 ekologis 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 med fokus på vilka effekter invånarna och näringslivet uppfattar. Vidare är det lämpligt att följa upp trafikutvecklingen genom mätningar av olika slag: trafikmätningar, färdmedelsval, resvaneundersökningar etc. Hur har förutsättningarna förändrats? Trafikstrategin och dess åtgärder bygger på ett nuläge, som just var ett nuläge, och en målbild för en händelseutveckling som vid tillfället bedömdes vara rimlig.



Vilka effekter har de genomförda åtgärderna haft på människors liv, på ekonomin och på ekologis ramar?

Förändringar att följa upp kan till exempel vara ändrade nya och uppdaterade mål som berör transportsystemet och ekonomisk utveckling. Kommunens eller regionens invånare får kanske mer eller mindre pengar att spendera jämfört med prognosen. Det kan innebära förändrade resmönster. Detta kan också innebära att en helt ny trafikstrategi behöver arbetas fram. Förtätning av områden kan leda till en situation som kanske inte för-

utsågs när trafikstrategin gjordes. Handelns utveckling tar nya vägar. Fordonsparken byts ut snabbare och miljöfordonen dominerar biltrafiken. Miljökvalitetsnormen kan utökas och skärpas. Listan på tänkbara förändrade förutsättningar kan göras lång. Ändå kommer den alltid att vara osäker i den meningen att utvecklingen tar oförutsedda vägar.

3.7.3. Steg 10: Utvärdera och samla in lärdomar

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

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 planering av åtgärder och projekt, kunskapsåterföring samt uppföljning. Kontinuiteten i arbetet kan då säkerställas och de landvinningar som gjorts kan tas tillvara. Arbetet med trafikstrategin blir genom detta en naturlig del av kommunens planering och åtgärder kan tas med i verksamhetsplaner och budget.



4

Bilagor

- A. Verktug och metoder
- B. Ordlista
- C. Att läsa mera

A. Verktyg och metoder

Omfattande beskrivningar av verktyg och metoder finns i publikationer redovisade i bilaga C. Att läsa mera. Nedan finns en begränsad beskrivning av verktyg och metoder som kan utgöra stöd i processen att ta fram en trafikstrategi.

Att ta fram en projektspecifikation

Den första fasen i processen att ta fram en trafikstrategi avslutas genom att formulera en projektspecifikation som ska vara väl anpassad till organisationernas behov. Ett litet utredningsområde med små förändringsbehov behöver betydligt mindre resurser än ett större med komplex hänsyn.

Med stöd av interna diskussioner och tillgänglighetsdagen (se nedan under "Att föra dialog") kan en projektspecifikation arbetas fram. Nedan redovisas viktigt innehåll i en projektspecifikation. Det underlättar för det efterföljande arbetet om projektspecifikationen arbetas igenom ordentligt. Projektspecifikationen kan justeras och fördjupas när ramarna för trafikstrategin blir tydligare.

Mål

Inkluderar såväl projektmål som effektmål.

- **Projektmål:** Vad arbetet ska resultera i, till exempel en beslutad och förankrad trafikstrategi.
- **Effektmål:** Vad förväntas bli effekten av arbetet? Till exempel stöd för efterföljande vägval i tillgänglighetsfrågor.

Kopplingar till andra projekt och dokument

Det är viktigt att tydliggöra hur trafikstrategin hänger samman med andra beslutade strategier, planer och pågående projekt. Det kan till exempel vara regional utvecklingsstrategi, översiktsplan och detaljplaner.

Omfattning

Projektspecifikationen behöver precisera innehåll och avgränsning för det trafikstrategiska arbetet. Här beskrivs till exempel vilket geografiskt område som omfattas och om det är ett trafikslagsövergripande perspektiv eller fokus är på en viss typ av resor/transporter. Avsnittet bör också innehålla resonemang om hur trafikstrategin ska användas när den är beslutad, till exempel att uppföljning ska ske och med vilka intervall. Även andra avgränsningar av vad arbetet ska inkludera och exkludera är relevant att ha med under denna rubrik.

Organisation

Detta avsnitt innehåller en beskrivning av organisationen för projektet, bland annat deltagare i projektet, styrgrupp, referensgrupp och berörda aktörer. Här bör också finnas ställningstaganden om hur dialog med och information till respektive part ska gå till. Det är angeläget att ha en organisation för projektet som innebär en bred förankring internt i kommunen eller regionen. Flera delar av kommunen/regionen bidrar till att genomföra och uppfylla trafikstrategin efter att den antagits.

Kommunikation

För att få en väl förankrad trafikstrategi vars mål, mått och åtgärder är välkända är det viktigt med kommunikation genomgående i projektet. I projektspecifikationen behöver det finnas en plan för hur kommunikationen ska gå till, när kommunikation behövs och vilka som är mottagare av kommunikationen. I kommunikation inkluderas till exempel samråd, möten internt och externt samt informationsutskick och föredrag.

Tidplan

Här presenteras en övergripande tidplan för projektet. Det kan beroende på omfattningen av arbetet finnas behov av att bryta ned olika moment till en mer detaljerad tidplan. Finns det samband med andra pågående projekts viktiga beslutspunkter som kommer att påverka arbetet med trafikstrategin kan det också redovisas i tidplanen.

Budget/Resursplan

En budget påverkar omfattningen och ambitionsnivån för arbetet med trafikstrategin. Det är viktigt att föra ett resonemang om vilka effekter de ekonomiska och resursmässiga förutsättningarna ger, så att arbetet med trafikstrategin har förutsättningar att nå de satta målen för projektet. Här är det viktigt att kartlägga och säkra de resurser som behövs, både internt och externt.

Risکاناليس

En riskanalys av hur potentiella händelser kan påverka projektet lägger grunden för en mer robust projektspecifikation. Riskerna konsekvensbedöms med fördel och åtgärdsförslag för att minska riskerna och lindra konsekvenserna kan tas fram.

Resultatet av detta arbetsmoment är en projektspecifikation. Genom att arbeta igenom beskrivningen noga, förankra den och få beslut om den så skapas goda förutsättningar för att genomföra projektet på ett för organisationen väl anpassat sätt.

Att föra dialog

I startfasen av arbetet med att ta fram en trafikstrategi är kunskap om organisationens mognad och ambitionsnivå viktiga. Genom att i inledningen av projektet lägga tid på att öka kunskapen om trafikstrategiskt arbete och tillgänglighetsrelaterade frågor underlättas dialog och samtal under projektets gång. I avsnitt 2.3, Framgångsfaktorer, redovisas ett antal framgångsfaktorer som kan vara viktiga att ha med in i arbetet.

Det är viktigt att skapa intresse och motivera nyttan med att ta fram en trafikstrategi. Detta lägger också grunden för den efterföljande nulägesanalysen. Ett sätt att göra detta är att genomföra en tillgänglighetsdag. Då får aktörer, aktuella för det kommande arbetet, en möjlighet att mötas och diskutera utgångspunkter, utmaningar och förväntningar. Det är också en bra möjlighet att höja kompetensen i viktiga frågor, vilket kan underlätta diskussionen under projektets gång. Inför en tillgänglighetsdag behöver befintligt underlag samlas ihop. Det är till exempel utredningar, planer och program som utgör en grund för det kommande arbetet. Projektgruppen behöver ha kännedom om vad arbetet behöver förhålla sig till och vilka tillgänglighetsutmaningar organisationen står inför.

En avgörande förutsättning för arbetet med trafikstrategin är beslutsfattarnas egna uppfattningar om transportsystemet, tjänstepersonernas kompetens, invånarnas preferenser, regionens förutsättningar. Det betyder att kunskap om vad de olika aktörerna tycker i en rad nyckelfrågor har avgörande betydelse för att förstå hur processen kan drivas och vilka fakta som behöver tas fram. En tillgänglighetsdag är en möjlighet att samla in de uppfattningar om transportsystemet som finns i organisationen och sätta förväntningarna kring det kommande arbetet. Tillgänglighetsdagen ska samla berörda politiker och tjänstepersoner.

Tillgänglighetsdagen bör ge ett tydligt resultat och kan till exempel sammanfattas i en SWOT-analys, där transportsystemet analyseras och de subjektiva uppfattningarna om det samlade systemet och de olika färdslättens förutsättningar samlas under de fyra rubrikerna: styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Tillgänglighetsdagen måste drivas så långt att det finns ett tydligt underlag för beslutet om hur organisationen ska gå vidare och vilken ambitionsnivå projektet ska ha.

Det finns många metoder för att informera och för att få in synpunkter och erfaren-

heter under framtagandet av trafikstrategin. Metoderna 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 ett informationsdokument som görs tillgängligt.

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 anpassas efter det, så att deltagarna har korrekta förväntningar. Mer om metoder, se bilaga C. Att läsa mera; *Metoder för dialog med medborgare* av Region Skåne.

Att göra en nuläges- och bristanalys

När processen kommit till Fas 1, Steg 2: Nuläges- och bristanalys påbörjas arbetet med att beskriva nuläget för tillgänglighet och analysera de brister som finns. Aspekter som belyses för respektive trafikslag är exempelvis gaturummets karaktär, trafiksäkerhet, framkomlighet, trygghet samt miljö- och hälsoaspekter. Nulägesbeskrivningen görs med hjälp av kartor, texter och tabeller så att en sammanhållen och överskådlig bild av utredningsområdets struktur, problem och kvaliteter skapas. Nuläges- och bristanalysen går sedan att återkomma till och använda som grund för de jämförelser mellan olika scenarier och mål som sker stegvis under arbetets gång samt för det slutliga förslaget till trafikstrategi i enlighet med den vision som valts i fas 2, Steg 3: Ta fram scenarier och utveckla vision.

De tre delarna som sammantaget skapar tillgänglighet, det vill säga digital tillgänglighet,

mobilitet och markanvändning, kan hanteras enligt en prioriteringsordning i fem steg;

1. Digital tillgänglighet
2. Kartläggning av målpunkter och rörelsemönster
3. Gång, cykel och annan mikromobilitet
4. Transport med delat fordon
5. Egen transport med motordrivet fordon

Nedan följer en beskrivning hur en nuläges- och bristanalys kan göras.

Digital tillgänglighet

Digital tillgänglighet är ett nytt ämnesområde i de flesta organisationer. Det behöver därför inledningsvis diskuteras hur kommunen eller regionen kan skapa resurser att arbeta med ämnet. Det är ofta inte tydligt var i förvaltningsorganisationerna dessa frågor hör hemma. Flera av potentialerna genereras först efter ett samarbete mellan olika aktörer där näringslivet spelar en viktig roll. Sekretariat och ansvar för frågor kring digital tillgänglighet behöver tydligt utses. Kompetens att hantera frågorna behöver också säkras. Inledningsvis kan aktiviteterna göras översiktligt och därefter, när behov uppstår, fördjupas. Status och en överblick över detta arbete behöver redovisas i trafikstrategin också om arbetet sker i samverkan mellan olika aktörer. Orsaken till detta är att den sammantagna framdriften av digital tillgänglighet påverkar trafiksystemets funktionalitet och potentialen till utveckling mot hållbart resande.

Här redovisas ett exempel på hur en nuläges- och bristanalys avseende digital tillgänglighet kan genomföras. Det ska ses som ett förslag till arbetssätt oavsett vilken förvaltning eller aktör som är sammanhållande.

1. **Kontroll av bredbandsutbyggnaden:** är den komplett eller behöver åtgärder vidtas för att påskynda utbyggnad i hela utredningsområdet?

2. **Användarstöd:** för att utnyttja hela potentialen avseende digital tillgänglighet behöver användargränsnittet vara lättanvända och inbjudande så att oerfarna användare inte stöts bort. En webbsida kan tjäna som samlingsplats för information och hjälp avseende digitala tillgänglighetsbehov. Här kan länkar finnas till webbsidor som erbjuder efterfrågad digital service. Detta kan ske inom ramen för kommunen eller regionens webbplatser eller på uppdrag hos någon annan aktör som är engagerad i aktörssamverkan för skapandet av digital tillgänglighet.
3. **Logistik/utlämning:** om e-handeln fortsätter utvecklas fortsätter också leveransbehoven att öka. Här kan en strategi för hållbar distribution via samlastning och utlämning på lokala utlämningsställen för en reducerad kostnad, ge incitament till en minimering av transporter och en effektivisering av leveranskedjorna. För att optimera detta krävs en samverkan mellan de aktörer som är verksamma. Kommunen eller regionen kan ta projektledarskapet för denna process.
4. **Arbetshubbar:** Distansarbete har blivit en vanlig företeelse som möjliggör att kompetenser kan tas till vara trots fysiska avstånd till arbetsplatser. Det medger också nya lösningar i dagens komplexa familjepussel. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv kan distansarbete innebära ett minskat transportarbete och ökad andel aktiv rörelse och hållbara resor trots bibehållen tillgänglighet. Denna nya typ av tillgänglighet till arbetsplatsen kan hanteras hemifrån om utrymme till arbetsplats finns i hemmet. Annars kan en närbelägen lokal för distansarbete vara lösningen (så kallad arbetshub). Studier har genomförts av Mistra kring arbetshubbar, se bilaga C; Vaddadi. Till arbetshubben kan personer som distansarbetar söka sig för att ha tillgång till bredband, skrivare och möjligheter att träffa andra.

Sammanställningen av nuläget och bristerna avseende digital tillgänglighet ligger till grund för framtagandet av åtgärdsbehov i senare skeden och också avseende kommande uppföljningar.

Kartläggning av målpunkter och rörelsemönster

Första delen av analysen består i att kartlägga behovet av fysisk förflyttning i utredningsområdet. Detta innebär att var målpunkter är lokaliserade behöver beskrivas, förslagsvis genom att de markeras ut på en karta. Lämpliga målpunkter att ha med i analysen är:

- **Mikromobilitet:** Platser för lån av cyklar eller elsparkcyklar och mobilitetshubbar.
- **Kollektivtrafik:** Busshållplatser och järnvägsstationer.
- **Fritidsaktiviteter:** Idrottsanläggningar, kulturutbud, fritidsgårdar och föreningsverksamheter.
- **Rekreation:** Friluftsområden och badplatser.
- **Samhällsservice:** Vårdinrättningar, arbetsförmedling, försäkringskassan, socialkontor, kommunhus, bibliotek och apotek.
- **Lokal service:** Posttjänster, dagligvaror, sällanvaruhandel och drivmedel.
- **Arbetsplatser:** Kluster av arbetsplatser, logistikområden, industriområden, externa handelsområden och terminaler.
- **Skola:** Förskola, grundskola, gymnasieskola, folkhögskola, vuxenutbildning, universitet och högskola.
- **Bostäder**

På de platser i systemet där byte mellan färdssätt sker behöver utrymme för låsbara och väderskyddade cykelställ skapas. I de större mobilitetshubbarna kan låsbara skåp för cykelhjälm, utlåning av cyklar samt utrymme för väderskyddade sittplatser anord-

nas. På så sätt underlättas kedjeresor och valet av hållbara färdsätt. Om dessa hubbar ligger i områden med större folkmängder kan prövas om här också kan ordnas mötesmöjligheter med bokningsbara sammanträdesrum samt möjligheter till distansarbete med god bredbandsuppkoppling. Dessa knutpunkter kan då utvecklas till attraktiva ställen som vidareutvecklar livaktigheten i området och kan skapa underlag för kaféer och matställen. De utgör värdefulla målpunkter inför den kommande analysen.

Nästa del av analysen består av att beskriva dagens rörelsemönster. Det bästa är att ta fram en resevaneundersökning. Det kan göras med olika ambitionsnivå men behöver ge en bild av det verkliga resandet. Ett annat sätt att beskriva rörelsemönster är att redovisa kartor med trafikflöden för varje trafikslag. Underlaget till trafikflödeskartorna är trafikräkningar av antal gående, cyklister samt bilar och tunga fordon i transportnätet. Uppgifter om kollektivtrafikflöden bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten kunna redovisa. Avseende godstrafikflöden kan beskrivningen ske på övergripande nivå med en grov skala avseende godsfröflyttningarnas omfattning eller med en fördjupad godstrafikutredning där mer exakta siffror ges på flödenas omfattning.

Den avslutande delen av denna analys avser bristbeskrivningen. Här behöver nuvarande resmönster ställas mot infrastruktur och markanvändning. Resultatet kan bli identifierandet av saknade länkar i infrastrukturen eller markanvändning som genererar omfattande trafik.

Gång, cykling och annan mikromobilitet

För gång, cykling och mikromobilitet görs en nätanalys för varje trafikslag, förslagsvis med hjälp av en uppdelning i ett huvudnät och ett lokalnät. Mer om metodiken finns i *Gångbar stad – Att skapa nät för gående* och i *Del 2 Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok*, se bilaga C. Att läsa mera. Nuläges- och bristanalysen ska visa både hur läget ser ut idag och vilka brister som finns. Brister kan till exempel utgöras av begränsad fram-

komlighet, barriärer eller barriärskapande effekter, korsningspunkter eller saknade delar av stråk. De framgår också av olycksstatistik kopplad till fysiska platser som inte fungerar.

I analysen av var målpunkter är lokaliserade kartläggs var målpunkter avseende mikromobilitet finns.

Transport med delat fordon

Kollektivtrafiken analyseras på samma sätt som gång- och cykeltrafiken med en nätanalys. Mer om metodiken finns i *Del 2 Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok*, se bilaga C. Att läsa mera. Nuläges- och bristanalysen ska visa både hur läget ser ut idag, brister och behov. Brister kan till exempel utgöras av begränsad framkomlighet i korsningar utan kollektivtrafikprioritering, långa avstånd till hållplats eller tillgänglighetsbegränsande konflikter med andra trafikantslag.

Förutsättningarna för bilpool och samåkning ses över liksom taxiverksamheten. Detta kan göras genom en kartläggning av vilka bilpooler som finns tillgängliga i utredningsområdet och hur stort behovet är. I analysen av transporter med delade fordon kan med fördel också möjligheterna att inrätta eller vidareutveckla ett hyrcykelsystem ses över.

Avseende gods är det lämpligt att se i vilken utsträckning samordning av godsleveranser sker och vilken potential för ökad samordning som finns.

Egen transport med motordrivna fordon

Motordrivna fordon, vilket primärt omfattar biltrafik och lastbiltrafik, analyseras på samma sätt som övriga trafikslag. Nätet delas upp i ett huvudnät och ett lokalnät. Det är också bra att göra uppdelning utifrån huvudsaklig trafikering av nätet, det vill säga nationell, regional och lokal trafik för att bättre se vilka flöden som primärt går att påverka inom utredningsområdet. Nuläges- och bristanalysen ska visa hur läget är idag både ur trafiksäkerhetssynpunkt med

hjälp av olycksanalyser. Det kan också finnas buller- och luftföroreningsmätningar som motiverar omfördelning av biltrafikflöden i nätet. När arbetet i fas 2, steg 4 påbörjas är samtliga nätanalyser viktiga underlag för att beskriva de förändringar som behövs.

Kvalitetssäkring för infrastrukturens utveckling och hantering av barriärer

När analysen av digital tillgänglighet, målpunkter och rörelsemönster samt de olika trafikslagets infrastruktur är genomförd är det dags att göra en övergripande analys. Den syftar till att tydliggöra kapacitetsbrister, till exempel trängsel, eller andra utmaningar för de olika färdstegen och godsströmmarna. Här går det ofta att se konflikter som finns mellan de olika trafikslagen, vilket är viktigt underlag för senare skeden i processen för att ta fram en trafikstrategi. I korthet innebär analysen att de olika underlagen läggs samman och konflikter och möjligheter markeras ut samtidigt som ett resonemang förs om vilka brister som finns i nuvarande system. När målsättningen är mer hållbart resande är en bra utgångspunkt att analysera bristerna i samma ordning som analysen har gjorts, det vill säga vilka brister finns det avseende målpunkter? Vilka brister finns för gående, cyklister och andra användare av mikromobilitet? Vilka brister finns för delat resande? På så sätt minimeras barriärer och andra hinder för de mest hållbara färdstegen.

I detta skede relateras också nulägesanalysen till den kommunala översiktsplanen och den regionala utvecklingsstrategin eller regionplanen. Utifrån informationen om var tillkommande bebyggelse är lokaliserad går det att komplettera bristanalysen med kunskap om risker för framtida brister och hur dessa kan förebyggas. Här motiveras förändringar för att transportsystemet ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt.

Nuläges- och bristanalysen ska visa både hur läget ser ut idag och vilka brister som finns idag samt kommer att uppstå om exploateringar enligt översiktsplanen genomförs.

Resultatet av nuläges- och bristanalysen används sedan i arbetet med att beskriva hur tillgängligheten behöver utvecklas och förändras. Därefter blir analyserna också underlag för arbetet med att identifiera åtgärder och handlingsplaner. Det görs i steg 4 och 6 i processen att ta fram en trafikstrategi. Analyserna kan också initiera diskussioner kring planerade markanvändningsförändringar och möjligheter att optimera dem utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

Att ta fram scenarier

Beroende på tillgängliga resurser, ambitionsnivå och behov kan detta moment i processen göras olika omfattande. Det finns starka samband mellan arbetet med vision och scenarier och dessa skeden görs förslagsvis parallellt så att insikterna från respektive skede kan påverka helheten.

Det finns olika typer av scenarier, gemensamt för dessa är att de visar flera olika, möjliga framtider och bygger på förändringar i omvärlden. Osäkerhet är grundläggande för scenarierna eftersom det inte går att säga exakt hur framtiden blir. Det går att avgränsa arbetet till en typ av scenarier eller ha ett brett fokus och låta de olika scenariotyperna komplettera varandra.

- **Normativa scenarier** är måluppfyllande, dessa scenarier handlar om att nå uppsatta mål och styra utvecklingen inom ett område i en viss riktning. Vad behöver göras för att nå den önskvärda framtiden?
- **Utforskande eller explorativa scenarier** utgår från trender och möjliga händelser i samhället och visar vad som kan hända vid olika utveckling. Vad är möjligt i framtiden och vad kan hända?

De utforskande scenarierna kan ses som det kommunen eller regionen behöver förhålla sig till i det trafikstrategiska arbetet, alltså de externa händelser som är svåra att påverka. De normativa scenarierna motsvarar det kommunen eller regionen önskar ska ske. Genom att arbeta med både utforskande och normativa

scenarier går det att få fram en eller flera sammanvägda bilder av hur en trolig utveckling i kommunen eller regionen kan se ut. Scenarier bidrar till att skapa en mer robust trafikstrategi.

Scenarier kan utvecklas under en workshop. På workshopen bör en bredd av deltagare medverka för att gemensamt kunna få ett brett fokus på de scenarier som tas fram. För att skapa ett bra underlag till efterföljande skeden i det trafikstrategiska arbetet rekommenderas att först diskutera och arbeta med utforskande scenarier och sedan gå över till de mer normativa scenarierna. Detta andra skede kopplar samman vad som är möjligt med vad som är önskvärt. Tillsammans bidrar detta till att visionen för trafikstrategin blir verklighetsanknuten.

Arbetet med utforskande scenarier kan utgå från tre nyckelfrågor:

- **Vad händer?** Här är fokus på trender och osäkerheter i samhället. Den som håller i workshopen bör på förhand ha gjort en omvärldsspaning och tagit fram några aktuella trender som påverkar kommunen eller regionen samt osäkerheter som hänger samman med dessa trender. En resurseffektiv utgångspunkt är de globala megatrenderna vilka tros komma påverka hela världen på sikt. Till dessa hör klimatförändringar, urbanisering, elektrifiering och digitalisering.
- **Varför händer detta?** Vilka drivkrafter ligger till grund för trenderna som identifierades under punkt ett och vilka aktörer är med och påverkar. Hur ser det ut lokalt? I vilken utsträckning går utvecklingen att påverka?
- **Vad innebär det på sikt och vad betyder det för oss?** Här summeras konsekvenserna av de identifierade trenderna. Hur skulle utvecklingen kunna se ut i kommunen eller regionen beroende på utfallet av trender och osäkerheter.

Arbetat med normativa scenarier kan nyttja en backcasting-metodik. Backcasting innebär att utgångspunkten är en önskvärd målbild, förslagsvis visionen för det trafikstrategiska arbetet. Utgångspunkten är ”För att uppnå ett visst mål i framtiden, vad behöver vi göra praktiskt idag och framåt?”, det vill säga utifrån en satt målbild vad behöver ske vid vilka tidpunkter för att målbilden ska vara uppnådd vid den tänkta målhorisonten?

När såväl utforskande som normativa scenarier tagits fram görs en sammanvägning och ett troligt scenario väljs ut som grund för det fortsatta arbetet. Genom att först ha arbetat både utforskande och normativt kommer detta slutliga scenario ha tagit fler aspekter i beaktande än om endast ett normativt förhållningssätt tillämpats. Det valda scenariot behöver tillåtas påverka visionen för trafikstrategin. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan vision och scenarier.

Det är viktigt att löpande under arbetet dokumentera de avvägningar som görs och vilka frågor som ställs. På så sätt blir arbetet enklare och följa och även för en utomstående blir det möjligt att se på vilka grunder trafikstrategins vision har tagits fram.

Att utveckla en vision

Har kommunen eller regionen redan en genomarbetad och etablerad vision från översiktsplanarbetet eller arbetet med den regionala utvecklingsstrategin kan den antingen användas rakt av i trafikstrategin eller konkretiseras så att den tydligare knyter an till tillgänglighetsfrågorna. Trafikstrategin är ett verktyg som bidrar till att uppfylla de redan uppsatta målen och visionerna. Finns det inte en beslutad vision sedan tidigare är en väg framåt att ta utgångspunkt från de globala målen i Agenda 2030 och de regionala och nationella mål som finns.

Visionen ska bidra till att vägleda mot en mer hållbar utveckling. Ett sätt att ta sig an ett utvecklingsarbete för att ta fram en vision är följande tre steg:

- **Analysera utgångspunkter och förutsättningar:** I fas 1, Steg 2: Nuläges- och bristanalys, sker en analys av förutsättningarna för transporter och tillgänglighet i det valda utredningsområdet. Analysen är ett viktigt underlag i arbetet med att ta fram visionen. Kännedom om nuläget bidrar till att sätta en vision som bygger på de förutsättningar som finns. De identifierade bristerna i dagens system kan vara värdefull input i förståelsen av vad som behöver bli bättre. Tillsammans bidrar det till att sätta visionen i ett sammanhang.
- **Identifiera nyckelfrågor och utmaningar:** Med hjälp av scenarioarbetet som pågår skapas en bild av de utmaningar som kommunen och regionen står inför framöver. Visionen visar hur kommunen, regionen och transportsystemet ser ut när dessa utmaningar är hanterade. På så sätt blir visionen ett viktigt underlag för kommande arbete med att utveckla tillgängligheten och sätta mål, i fas 2, steg 4 och 5.
- **Fånga den politiska viljeinriktningen:** I och med att trafikstrategin beslutas politiskt blir den ett politiskt styrdokument. Det är därför viktigt att få med den politiska viljeinriktningen i det trafikstrategiska arbetet. Visionen är en bra plats att göra detta. Om en tillgänglighetsdag genomfördes i uppstartsfasen av projektet kan resultatet därifrån visa på den politiska viljeinriktningen. Annars går det att göra en workshop inom visions- och scenarioarbetet för att förankra förslaget politiskt.

Visionen bör sammanställas i text och eventuellt som en bild. Visionen bör vara inspirerande och uppmana till agerande. Den ska vara samlande för det efterföljande arbetet och verka samlande för de som arbetar med samhällsplanering, tillgänglighetsfrågor, gärna också för näringsliv och invånare.

Att utveckla tillgänglighet

Vikten av strategiska val

Hållbar samhällsutveckling bygger på långsiktighet. Den skulle kunna beskrivas som en rörelse i riktning mot något robust. Strategiarbetet handlar om inriktning och visioner. För att visionerna ska bli verklighet fordras strategiska val och att resurserna koncentreras till det som beslutats ska genomföras.

De olika strategiska valen påverkar ofta varandra eftersom de är beroende av varandra inbördes. Under arbetet med de olika alternativen växer det i arbetet med konsekvensbeskrivningar fram en bild av vilka de viktigaste sätten att skapa tillgänglighet är. Dessa behöver beskrivas i arbetet mot den satta visionen. Det kan till exempel vara 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 kollektivtrafiken med bil och cykel kan vara en del av en sådan lösning. En samordnad trafikslagsövergripande planering där olika sätt att skapa tillgänglighet behandlas ur ett helhetsperspektiv 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, förbättrade förutsättningar till fots och med cykel samt 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.

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.

Att formulera mål och mått

Målområdena bedöms utifrån en samlad redovisning av digital tillgänglighet, resmönster, transportsystemet samt markanvändningen. Alla trafiknät, transportsystemets uppbyggnad och funktion, struktur och människors verksamheter samt människors villkor och val av resor bildar underlag. Uppföljningsbara mål formuleras stegvis och utvecklas under arbetets gång. Måluppfyllelsen kan mätas med hjälp av mått. De delar som inte kan fångas med mätbara mått men som anses viktiga kan beskrivas kvalitativt. Kombinationen av mått och beskrivningar bör ge stöd för arbetet med trafikstrategin.

Målen kan ha olika tidshorisont. Kopplingen till de nationella målen ger en lång tidshorisont. Detaljeringsgraden kan ökas genom att målen justeras i tid, omfattning eller antal. Målen behöver konkretiseras och tidsättas så att de harmonierar med trafikstrategins (och översiktsplanens eller regionplanens) målar. Arbetet med målen avslutas när alternativen bedömts och slutförslaget har formulerats. Att arbeta med mål är också ett sätt att kommunicera mellan beslutsfattare och tjänstepersoner.

Trafikstrategin ska stärka utvecklingen i den riktning som kommunen eller regionen beslutat sig för. Formulering av mål och val av inriktning innebär att en prioritering sker. Dessa ställningstaganden leder till att vissa trafikslags anspråk prioriteras högre än andra.

Mål och mått tas fram för de områden som bedöms vara viktigast att följa upp. Det är områden som bör bevakas för att de ska hålla en viss nivå eller för att de ska utvecklas. Målen anger ett önskat tillstånd och måtten behövs för att kunna veta om utvecklingen går i den riktningen. Mål behövs både på kort och på lång sikt. En målhorisont förbi mandatperioden är viktig för att transportsystemet ska kunna utvecklas långsiktigt. De kortsiktiga målen behövs för att stimulera operativa insatser varje år och under hela mandatperioden.

Redan i detta skede bör kopplingen till pågående verksamhet göras. Var ska målen hanteras, vem tar ansvar för respektive mål och vem blir ansvarig för hur målen ska följas upp? Avsikten med att ställa den frågan redan i detta skede är att målen då kan bli operativa.

Inriktningen ska kommuniceras och ange hur transportsystemet ska förändras. Den i ord formulerade inriktningen blir en viktig utgångspunkt för alla de framtida planeringssituationer och åtgärdsval som inte direkt behandlas i trafikstrategi eller handlingsplaner. Inriktningen har strategisk betydelse. Här kan övergripande formuleringar som ”sammhälle för gående”, ”kollektivtrafikstomme” eller liknande användas.

Mål och mått är viktiga delar i hela arbetsprocessen. Målen pekar ut viljeinriktningen och är de viktigaste ledstjärnorna för val och prioritering av åtgärder. Mått kompletterar målen och kan ge en både bredare och djupare förståelse för transportsystemets funktion och utvecklingsbehov. De kan användas vid framtagande, användning och uppföljning av genomförandet av en trafikstrategi.

Mål och mått i arbetsprocessen

Mått är ett verktyg som kan användas igenom de olika faserna och stegen i arbetsprocessen. De kan bli en "röd tråd" genom arbetet och data om ett antal relevanta mått kan underlätta informationsinsamling, kunskapsuppbyggnad, redovisning och kommunikation.

I den inledande fasen kan mått kortfattat beskriva tillståndet utifrån enkelt tillgängliga data. Dessa basdata kan utvecklas till en mera komplett nulägesbeskrivning där data om olika mått fördjupas och breddas. Mål kan göras mätbara genom att de formuleras utifrån mått. I analys- och prioriteringsarbetet är en bristanalys av skillnaden mellan nuläget och målnivå för målsatta mått en god hjälp. Val av inriktning och åtgärder görs därefter på ett sätt som förväntas leda till att målnivån utvecklas i önskad riktning. Mått följs upp och utvärderas. Ledning och styrning i genomförandefasen bör i hög grad kunna baseras på den information som måtten ger.

Att sammanställa en åtgärdslista

När processen har kommit till fas 3 påbörjas arbetet med steg 6, att identifiera åtgärder och handlingsplaner. Detta kan göras antingen genom att formulera en åtgärdslista eller en förteckning över identifierade handlingsplaner som behöver tas fram. Se "Att ta fram handlingsplaner" nedan.

Aktiviteterna som lyfts fram i nuläges- och bristanalysen utgör underlaget för att generera åtgärdslistan. Detta åtgärdsbehov behöver sammanställas, tidsättas och resursbedömas. Först därefter kan det arbetas in i trafikstrategin.

Nedan finns ett förslag på tillvägagångssätt för framtagning av åtgärdslista. Steg kan läggas till och tas bort beroende på behoven i utredningsområdet:

- Sammanställ en lista över de åtgärder som redan är finansierade och planerade inom transportområdet och andra aktuella områden.

Tillgänglighet – Samhällsbyggandet ska utformas så att samverkan sker mellan digital tillgänglighet och mobilitet. Viktiga stråk 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 – Användning av infrastruktur och fordon effektiviseras och miljöanpassas. Alla gränsvärden för miljöpåverkan ska uppnås.

Hälsa – 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 centrumpunkter i området ska det finnas sammanhängande och gena gång- och cykelförbindelser med god standard.

Figur 21: Exempel på inriktningsmål i en trafikstrategi.

- Sammanställ en lista över de åtgärder som blivit resultatet av nuläges- och brist-analyserna och är i linje med satt vision och mål. Våga tänk nytt och innovativt, spana på vad andra kommuner och regioner har gjort, även internationella exempel och åtgärder som näringsliv genomfört kan vara intressanta.
- Gå igenom listan över möjliga åtgärder och prioritera vilka åtgärder som bäst bidrar till visionen och de satta målen. Vilka av åtgärderna kan ge snabba effekter? Dessa kan prioriteras för att ge synliga nyttor i tidiga skeden.
- Kontrollera att de åtgärder som väljs bidrar till att nå formulerad vision och uppsatta mål. Åtgärderna bör bygga på fyrstegsprincipen och vara en blandning av investeringar, påverkansåtgärder och förändrade prioriteringar för att kunna förändra brett och på flera fronter samtidigt.
- För de prioriterade åtgärderna utvecklas informationen om var och när åtgärderna ska genomföras samt deras respektive kostnader. Här bör också information finnas om vilka som behöver involveras för att åtgärderna ska kunna genomföras.

Många kommuner och regioner arbetar med liknande frågor. Det är därför värdefullt att göra en omvärldsspaning kring vilka åtgärder som har implementerats på andra platser och fråga hur det gick till. Flera parter behöver

ibland involveras i arbetet. Aktörssamverkan behöver inledas med att aktörerna träffas och arbetar fram en gemensam målbild och genomförandeplan samt fördelning av finansieringsansvar.

I Fas 4: Genomförande och uppföljning ingår hanteringen av genomförandet. Genomförandebeskrivningen i trafikstrategin behöver vara tydlig och kan behöva fördjupas och göras mera detaljerad, till exempel genom att:

- Fastställa ansvar och bestämma mera detaljerat vem som ska göra vad.
- Anpassa organisationen i de fall det behövs, till exempel att tillföra nya kompetenser och/eller personella resurser.
- Bestämma vem som ska ansvara för uppföljningen. Beskriva hur målen och insatserna ska mätas och hur avvikelser ska hanteras. Val av ambitionsnivå.
- Göra tids- och budgetplan för respektive åtgärd, mera detaljerat för de som ligger nära i tiden och översiktligt för övriga.
- Planera budgetutrymme och finansieringsbeslut för de åtgärder som ligger närmast i tiden.

På kommunal nivå är det i översiktsplanearbetet och i det följande detaljplanearbetet som ramarna sätts för lokalisering och utformning av såväl ny bebyggelse som

Åtgärd	Ansvar	Tid	Resurs	Uppföljning
Gatrummets form och innehåll, förvaltningsövergripande gestaltungsprogram				
Tillgänglighetsplan för gående				
Trygghetsvandringar område för område				
Trafiksäkerhetsprogram				
Nya rutiner för drift och underhåll				

Figur 22: Exempel på hur en åtgärdsförteckning kan se ut.

gaturummen, transportsystemet och bytespunkter. Genomförandet av trafikstrategin samordnas med fördel med genomförandet av översiktsplanen, lokalisering av målpunkter styrs av översiktsplanen men får påverkan på förutsättningarna för hållbart resande. Exempel på typer av processer som kan påverkas av ett trafikstrategiskt arbete:

- **Lokalisering och utformning:** 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 valet av resor och transporter.
- **Utformning:** Hur gaturummen, transportsystemet och bytespunkterna utformas påverkar valet av lösning för resor och transporter.

Behovet av att öka detaljeringsgraden varierar beroende på trafikstrategins innehåll och omfattning. Det är viktigt att beskrivningen passar in i kommunen eller regionens struktur för verksamhetsplanering så att åtgärderna tas med där. Inom ramen för genomförandeplaneringen beslutas genomförandet av åtgärder. Successivt tas trafikstrategins genomförandeplan in i verksamhetsplaner i den takt som är ekonomiskt och politiskt möjlig. Det är viktigt att säkra samverkan med förtroendevalda, kommunens eller regionens förvaltningar och bolag samt med externa aktörer inte bara genom den process som arbetsordningen beskriver fram till beslutad trafikstrategi, utan även efter den. Även i genomförandet är deras medverkan kritisk för att lyckas. Att söka externa medel för finansiering av avgränsade projekt kan också vara ett sätt att komma igång med genomförandet och göra det i en snabbare takt än vad som annars hade varit möjligt.

Att ta fram handlingsplaner

Det kan finnas behov av att göra en djupdykning i ett specifikt trafikslag eller en särskild fråga som uppkommit i trafikstrategin. Istället

för att identifiera åtgärder och projekt i trafikstrategin kan det då vara lämpligt att sammanställa en förteckning över de handlingsplaner som identifierats behov av att ta fram. Handlingsplaner kan omfatta alla trafikslag, ett fåtal eller enbart ett. De kan till exempel vara en trafikplan, en plan för barns resande, en plan för mikromobilitet eller en cykelplan. Trafikstrategin blir samlande för dessa handlingsplaner och det är i trafikstrategin som helheten finns, till exempel hur de olika trafikslagen samspelar, hur behovet av mobilitet påverkas av lokalisering av olika målpunkter och den övergripande strategin för hur tillgänglighet ska skapas. En handlingsplan ger möjlighet till fördjupning inom ett enskilt trafikslag eller ett område där ett helhetsgrepp behöver tas.

Inriktningen för den enskilda handlingsplanen bör ligga i linje med den vision och de mål som satts i trafikstrategin. Lämpligt tillvägagångssätt när en handlingsplan ska tas fram är att börja med en brist- och nulägesanalys för den valda inriktningen, till exempel cykel. Förhoppningsvis finns det redan en grund i trafikstrategin som kan fördjupas. Sen görs en beskrivning av på vilket sätt tillgängligheten behöver förändras för att utveckling ska ske i riktning mot den valda visionen. Vid behov tas delmål fram för det aktuella området, till exempel cykeltrafiken, som knyter an till trafikstrategins mål. Avslutningsvis konkretiserar handlingsplanen till en åtgärdslista.

Stöd i de olika stegen går att finna dels i kapitel 3, Processen för att ta fram en trafikstrategi, men även i tidigare avsnitt i bilaga A så som Att göra en nuläges- och bristanalys och Att sammanställa en åtgärdslista.

Att upprätta en kommunikationsplan

När kommunikationsplanen upprättas bör ett resonemang föras så att organisationen verkligen är öppen och beredd att lyssna till andras synpunkter. Vilket budskap ska föras 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, kunskap om målgruppens förutsättningar och behov underlättar för att nå dem på ett bra sätt.

Vanliga målgrupper i planeringsprojekt är beslutsfattare och planerare samt invånare och näringsliv.

- **Beslutsfattare:** Politisk förankring är avgörande för hur resultatet av processen kan påverka. Det är därför viktigt att säkerställa ett politiskt uppdrag och en fortlöpande förankring. I samband med att det politiska uppdraget formuleras bör en intressentanalys göras. 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.
- **Invånare 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 och 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. En stor del av utmaningen ligger i att hitta ett sätt att få många invånare delaktiga. Näringslivet är också en heterogen grupp med olika önskemål och förutsättningar som kan ha mycket att tillföra i en kommunikation om tillgänglighet.

Att informera är att överföra upplysningar till någon. Informationen bör anpassas till målgruppen. 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. I planeringsprocessen ger dialogen ömsesidig 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 att alla ses som aktörer som samverkar för att föra processen framåt. Här kommer initiativet inte bara från ett håll. I stället ses deltagarna symboliskt placerade i en cirkel där alla kan kommunicera med alla och förväntas bidra med sitt perspektiv på den aktuella frågan. Denna modell fungerar väl i förankringsarbete (se bilaga C. Att läsa mera; *Svenska stadskärnor; Utveckling av aktörssamverkan kopplat till trafikstrategier*).

B. Ordlista

Ordlistan förklarar en del av de ord som används i denna handbok. Syftet är att redovisa hur det är avsett att respektive ord ska uppfattas. Ordlistan gör inte anspråk på att vara gemensam för branschen utan gäller för detta dokument. Många beskrivningar är hämtade från Rikstermbanken.

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.

E-tjänst Tjänst som tillhandahålls via ett elektroniskt gränssnitt och som helt eller delvis utförs elektroniskt.

Funktionellt område geografiskt område som avgränsas utifrån gemensamma samband eller utmaningar utifrån ett specifikt perspektiv.

Framkomlighet Den förbrukning av tid för förflyttningar i trafiknäten som till exempel gående, cyklister, busspassagerare eller bilister upplever. Det vill säga möjlighet för olika typer av trafikanter att ta sig fram. Förbrukningen av tid beror på förflyttningens längd och hastighet.

Fyrstegsprincipen Ett förhållningssätt för planering av transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis.

Förberedande studie Transportslagsövergripande analys av hur brister i transportsystemet kan åtgärdas. Utgångspunkt i studierna är tillämpning av fyrstegsprincipen och i analyserna prövas alternativa åtgärder i förhållande till miljömålen. Studierna föregår den fysiska planeringsprocessen och är av principiell karaktär snarare än utformning av konkreta fysiska åtgärder. (Se prop 2011/12:118)

Gatunät Den sammanhängande struktur av gator som är tillgänglig för allmän trafik inom urbana områden. 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.

Glesbygd Enligt Rikstermbanken stora sammanhängande områden med gles bebyggelse och långa avstånd till större orter, sysselsättning och service. Glesbygdsverket (Tillväxtanalys) definierar glesbygder som: Områden med mer än 45 minuters bilresa till närmaste tätort med fler än 3000 invånare samt öar utan fast landförbindelse.

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 färdväg. Vid stora flöden motiveras ett resecentrum.

Landsbygd Enligt rikstermbanken regioner där kommunens totala befolkning understiger 30 000 invånare, och där den största tätorten har mindre än 25 000 invånare. Dock ska befolkningstätheten vara minst fem invånare per kvadratkilometer för att inte räknas som glesbygd.

Länsplan för regional transportinfrastruktur se länstransportplan.

Länstransportplan Plan som redovisar medel för investering och förbättringsåtgärder som finns samt hur dessa ska fördelas. Länstransportplanen tas fram och beslutas av respektive region.

Mikromobilitet Avser en rad små, lätta fordon som vanligtvis framförs under 25 km/tim och som körs av användaren. Mikromobilitet inkluderar exempelvis cykel och elsparkcykel. Mikromobilitet kan drivas helt av människor, exempelvis cyklar, eller av ett batteri. De och kan vara privatägda eller tillgängliga som mobilitetstjänster, exempelvis de elsparkcyklar som kan hyras i flera städer i Sverige såväl som internationellt.

Mobilitetshub Anläggning som rymmer olika typer av mobilitetstjänster. Möjliggör att människor kan resa enkelt och hållbart, utan att behöva använda ett eget fordon.

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.

Nationell plan för transportinfrastruktur Plan som redovisar medel för investering och förbättringsåtgärder som finns samt hur dessa ska fördelas. Nationell plan tas fram av Trafikverket och beslutas av regeringen.

Primärt utryckningsnät Omfattar större delen av biltrafikens huvudnät samt anslutningsgator till sjukhus och vårdhem, brandstation och andra väl frekventerade målpunkter för ambulanser och brandfordon. Ger god framkomlighet till de viktigaste målen

Regional utvecklingsstrategi, RUS En samlad strategi för det regionala tillväxtarbetet i ett eller flera län. Den ligger till grund för regionala strukturfondsprogram, territoriella program, regionala tillväxtprogram samt andra relevanta regionala program och insatser.

Resa Förflyttning 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 avstigningshallplatsen till målpunkten blir således en resa.

Resiliens Förmåga att vid störningar eller förändringar upprätthålla grundläggande funktioner och vidareutvecklas.

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

Resecentrum En knutpunkt 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.

Scenario En beskrivning av en specifik kombination av trender och händelser i framtiden som är relevanta för tillgänglighet och mobilitet. Det inkluderar externa faktorer så som demografiska och ekonomiska förändringar samt strategiska policyval, så som fokus på aktiv mobilitet, digital tillgänglighet eller kollektivtrafik.

Sekundärt utryckningsnät Omfattar delar av blandtrafiknätet utom gator med gångfart. Ger rimlig framkomlighet till övriga större utryckningsmål.

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

Tillgänglighet Anger den "lätthet" med vilken invånare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av eller önskar. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid, väntetider, kostnader, komfort, regelbundenhet, tillförlitlighet, hinder, otrygghet eller tillgång

till färdmedel för att nå exempelvis önskad destination. Tillgänglighet behöver inte betyda att man fysiskt når till en viss målpunkt utan kan även tillgodoses genom leveranser, utbildning, arbete eller privat och offentlig service på distans med hjälp av digitalisering.

Trafikarbete Summan av alla kilometer som körs av fordon i ett visst vägnät under en given tidsperiod. Vägnätet består av vägsträckor. Trafikarbetet, antal körda kilometer, på en vägsträcka är antal fordon (trafikflödet) som passerar vägsträckan multiplicerat med vägsträckans längd.

Trafikförsörjningsprogram för den regionala kollektivtrafiken Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Detta program måste innehålla en analys av behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål med kollektivtrafikförsörjningen. Det finns tydliga samband mellan trafikförsörjningsprogrammet och en regional trafikstrategi som kan vara bra att nyttja. Den är även ett relevant underlag för kommunalt arbete med trafikstrategier.

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

Trafikslag Slag av trafik, exempelvis gångtrafik, cykel, buss, tåg, personbil eller lastbil.

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

Transportarbete Beskriver aktiviteten i transportsystemet och redovisas för persontransporter i måttet personkilometer och för godstransporter i måttet tonkilometer. En personkilometer innebär en förflyttning av en person en kilometer. En tonkilometer är en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

Transporteffektivitet I ett mer transporteffektivt samhälle minskas trafikarbetet, och därigenom utsläpp och övrig miljöpåverkan, utan att tillgängligheten försämrats. (Proposition 2019/20:65, s.116). I det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv. Transporteffektiviteten kan öka genom till exempel ökade fyllnadsgrader och beläggingsgrader, genom kortare avstånd mellan start- och målpunkter eller att bilresor ersätts med färdmedel med lägre resursförbrukning.

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.

Utredningsområde Det område som trafikstrategin omfattar. Kan vara en kommun, en del av en kommun, flera kommuner tillsammans, en region eller ett stråk av tätorter längs med en infrastruktur. Avgörs av de avgränsningar som görs i första fasen av processen att ta fram en trafikstrategi.

Åtgärdsvalsstudie Förberedande studie som genomförs enligt en metodik utarbetad av Trafikverket. Arbets sättet grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att skapa en helhetsbild och identifiera hållbara förslag på åtgärder. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en region, en kommun eller en annan aktör.

Övriga utryckningsvägar Omfattar gator med gångfart, samt vissa kvartersgator och delar av GC-nätet som kan behöva utnyttjas för att komma åt enstaka byggnader med brandfordon. Detta gör det möjligt att komma nära alla utryckningsmål.

C. Att läsa mera

Arnfolk, P. & Winslott Hiselius, L. (2022). Digital tillgänglighet – Så påverkas vårt resande. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2.

Boverket (2013). Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen.

Boverket (2018). Lärande exempel på hur cykling har beaktats i samhällsplaneringen – Exempelsamling. Rapport 2018:15.

Boverket (2018). Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling – PBL kunskapsbanken.

Boverket (2019). Mångfunktionella gator. Rapport 2019:7.

Boverket (2020). Minska transportsystemets klimatpåverkan – PBL kunskapsbanken.

Eltis (2021). ANNEX to the guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition). Rupprecht Consult.

Eltis (2021). Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition). Rupprecht Consult.

Eltis (2021). Topic Guide: Sustainable urban mobility planning in smaller cities and towns. Rupprecht Consult GmbH.

Lunds kommun (2005). Bilsnål samhällsplanering.

Lyons, G. & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning and policymaking in the face of an uncertain future. Transportation Research Part A 88, p 104-116.

M4Traffic AB (2022). Trafikscenarier – Kunskapsunderlag för Stockholm Stad v. 1.0.

NACTO (2016). Global Street Design Guide.

National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine (2022). Guide to Pedestrian Analysis. Washington, DC: The National Academies Press.

Region Skåne (2014). Metoder för dialog med medborgare. www.skane.se

Rye, T. & Hansson, L. (2022). Mobilitet i städer – så kan bilberoendet minska. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2.

Spacescape (2018). Enkla planindikatorer för trafik. Modeller för bilinnehav, bilresor, kollektivtrafikresor, cykelresor och gångresor. Stockholm stad.

Statens energimyndighet (2020). Slutrapport av samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Publikation 2020:17.

Svenska Stadskärnor (2017). Utveckling av aktörssamverkan kopplat till trafikstrategier.

Trafikanalys (2022). E-handelns effekter på transportsystemet. Rapport 2022:4.

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

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

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

Trafikverket (2021). En hållbar handelspolicy – Handelsutveckling i staden. Publikation 2021:184.

Trafikverket (2021). Gångbar stad – Att skapa nät för gående. Publikation 2021:191.

Trafikverket (2021). Handbok för godstransporter i den goda staden. Publikation 2021:190.

Trafikverket (2021). Hållbart resande i praktiken – Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. Publikation 2021:248.

Trafikverket (2021). Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad. Publikation 2022:011.

Trafikverket (2021). Scenarioplanering i samhällsutvecklingen med POLA – En guide till förbättrad aktörssamverkan. Publikation 2021:182.

Trafikverket (2021). Trafiksäkra staden – Handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram. Publikation 2021:010.

Trafikverket (2021). TRAST Exempelbok. Publikation 2022:012.

Trafikverket (2021). TRAST-guiden – Arbetsprocess för kommunens trafikstrategi. Publikation 2021:246.

Trafikverket (2021). TRAST-guiden – En checklista. Publikation 2021:247.

Trafikverket (2022). Del 1 Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok. Publikation 2022:095.

Trafikverket (2022). Del 2 Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok. Transportsystemet. Publikation 2022:095.

Vaddadi, B., Ringenson, T., Sjöman, M., Hesselgren, M. & Kramers, A. (2022). Do they work? Exploring possible potentials of neighbourhood Telecommuting centres in supporting sustainable travel?. Travel Behaviour and Society, Volume 29, October 2022, p. 34–41.

