

Bulletin 255 • 2010
Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds universitet

Kommuners trafikstrategier och användning av hållbarhetsindikatorer

Therése Otto



Kommuners trafikstrategier och användning av hållbarhetsindikatorer

Therése Otto

Therése Otto

Kommuners trafikstrategier och användning av hållbarhetsindikatorer

Ämnesord:

Hållbarhet, trafik, kommun

Referat:

Vid LTH genomfördes en undersökning om huruvida svenska kommuner har en trafikstrategi och huruvida kommunerna som har en strategi använder sig av så kallade hållbarhetsindikatorer för att kunna följa upp arbetet med hållbara transporter. Rapporten analyserar systematiskt kommunerna med en trafikstrategi för att kunna bedöma om hållbarhetsindikatorer används eller inte. Förutom detta ingår även en analys av i vilka områden hållbarhetsindikatorer används och hur många indikatorer som används av de olika kommunerna. Vidare analyserar rapporten resultat från liknande undersökningar som genomfördes i Sverige för att kunna bekräfta de resultat som kom fram i analysen. Det kom fram att det bara är ett fåtal kommuner i Sverige som har en trafikstrategi och ännu färre använder sig av hållbarhetsindikatorer. Dessutom finns det en stor spridning i antalet indikatorer som används. Vidare verkar det finnas problem med själva begrepp indikator, då kommuner använder sig av begreppet på olika sätt eller använder begreppet inte alls.

Citatanvisning:

Therése Otto, Kommuners trafikstrategier och användning av hållbarhetsindikatorer. Trafik och väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska högskola, Lunds Universitet, Lund, 2010. Bulletin 255

Med stöd från:



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

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

Förord

Denna rapport är den tredje rapporten inom ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad). Den beskriver svenska kommuners arbete med trafikstrategier och hållbarhetsindikatorer.

Ramprojektet HASTA drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som fokuseras är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som, inom samhällets ramvillkor, tillgodoser dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Inom HASTA bedrivs ett antal olika projekt. Denna rapport är skriven inom ramen för projektet "Utveckling av hållbarhetsindikatorer" som syftar till att ta fram olika indikatorer för att kunna mäta hållbarhet i stadens transporter. Vidare bedrivs forskning inom projekten "Strategier för ökat och säkrare cyklande och gående" och "Hastighetsproblemet i svenska kommuner".

HASTA finansieras av VINNOVA, Sveriges Kommuner och Landsting samt Vägverkets Skyltfond.

Rapporten är skriven av Therése Otto, med synpunkter och kommentarer från András Várhelyi verksam vid Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

Lund, juni 2010

This report is written in the framework of the project HASTA (Sustainable Attractive City)



Sammanfattning

Inom ramen för HASTA genomfördes en undersökning om huruvida svenska kommuner har en trafikstrategi och huruvida de kommuner som har en strategi använder sig av så kallade hållbarhetsindikatorer för att kunna följa upp arbetet med hållbara transporter. Rapporten analyserar systematiskt kommunerna med en trafikstrategi för att kunna bedöma om hållbarhetsindikatorer används eller inte. Förutom detta ingår även en analys av inom vilka områden och i vilken utsträckning hållbarhetsindikatorer används av de olika kommunerna. Vidare analyserar rapporten resultat från liknande undersökningar som har genomförts i Sverige, för att kunna bekräfta de resultat som framkom i analysen.

Det visade sig att endast ett fåtal kommuner i Sverige har en trafikstrategi. Av dessa kommuner är det ännu färre som använder sig av hållbarhetsindikatorer. Dessutom finns det en stor spridning beträffande antalet indikatorer som används. Vidare verkar det finnas problem med själva begreppet hållbarhetsindikator, då kommunerna använder sig av begreppet på olika sätt och menar olika saker. Det blir tydligt att det finns behov av samordning av både hållbarhetsindikatorer och begrepp.

Summary

Within the framework of HASTA, a systematic study was conducted about Swedish municipalities' traffic strategies and use of sustainability indicators to follow up the work on a sustainable transport system. This report analyzes the work of the municipalities with a traffic strategy in order to examine if the municipalities use sustainability indicators or not. Furthermore, the report analyzes in which areas and to what extent sustainability indicators are used by the different municipalities. Moreover, other studies which have been conducted in Sweden are analyzed in order to verify the results from this report.

In this report it became clear that there are only a few municipalities in Sweden which have a traffic strategy and even less that use sustainability indicators. Additionally, there is a large variation between the municipalities when it comes to the number of indicators used. Furthermore, there seems to be a lack of understanding of what the word indicator means, given that the municipalities use the word in different ways and mean different things. It seems to be necessary to coordinate the work with sustainability indicators and to clarify the meaning of the word sustainability indicator.

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----|
| Förord..... | III |
| Sammanfattning | V |
| Summary | VI |
| 1 Inledning..... | 1 |
| 2 Metod..... | 5 |
| 3 Kommunerna, trafikstrategierna och indikatorerna | 6 |
| 4 Diskussion och slutsatser | 10 |
| Referenser | 11 |
| Bilaga 1 | 13 |
| Bilaga 2 | 15 |

1 Inledning

I dagens städer och kommuner blir transportfrågor allt viktigare. Stadsstrukturer är mycket viktiga, men även kommunens arbete med frågor som rör hållbara transportmedel. Hållbara transporter är av stor betydelse för städer och kommuner, då transporter bidrar till stor del till miljöproblem såsom luftföroreningar och ökad växthuseffekt (Banister 2005). För att minska då trafikens miljöpåverkan finns det olika angreppssätt, som till exempel en tätare stad eller utvecklingen av kollektivtrafik. För att kunna bedöma utvecklingen kommunerna går mot måste kommunerna kunna följa upp åtgärder och projekt och dessutom sätta upp styrdokument för att styra kommunens utveckling (Boverket 2009). I denna rapport undersökts hur kommuner i Sverige arbetar med uppföljning med hjälp av hållbarhetsindikatorer och trafikstrategier.

1.1 Bakgrund

Inom ramen för forskningsprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad) genomfördes en litteraturstudie om hållbara transporter där ett examensarbete med titeln "Kommunala trafikstrategier – användning och effekter" (Bertheden och Karlsson 2009) ingick som en del av litteraturen. Examensarbetet bestod bland annat i en kartläggning av befintliga trafikstrategier i kommuner i Sverige. Syftet var att ta reda på vilka kommuner i Sverige som hade etablerat en trafikstrategi. Kartläggningen resulterade i att 19 kommuner i Sverige hade inrättat en trafikstrategi varav sex dock inte (ännu) hade blivit antagna av kommunfullmäktige. Utgående från detta examensarbete tittade vi närmare på de 19 kommuner med befintliga trafikstrategier, för att ta reda på om och hur de använder sig av hållbarhetsindikatorer i sitt arbete. Utöver detta examensarbete ingick även en rapport av konsultföretaget Markör i litteraturstudien och en rapport av Boverket.

På uppdrag av Vägverket genomförde Markör år 2009 fokusgrupper med företrädare för sex kommuner som alla bedöms ha en trafikstrategi och djupintervjuer med företrädare för kommuner som inte har någon trafikstrategi (Markör 2009). Urvalet baserades på resultat från Vägverkets webbaserade enkätstudie år 2008, riktad till Sveriges kommuner i syfte att kartlägga i vilken utsträckning kommunerna har upprättat trafikstrategier. Av 290 kommunerna besvarades enkäten av 211. Resultaten visade att 40 kommuner uppgav sig ha en trafikstrategi. Makörs rapport ska ses som en bakgrundskälla som bekräftar våra resultat.

Som orsak till att man inte har en kommunal trafikstrategi anges resursbrist, politisk likgiltighet, bristande politiska ambitioner avseende trafikfrågor eller brist på visioner eller saker som beror på att andra aktörer inte gör sin del klara. De riktigt små kommunerna känner sig inte fullt ut berörda av trafikstrategier, de brottas med avfolkning, skolfrågor, äldre frågor och resursbrist inom flera områden. Andra små kommuner poängterar att det finns ett intresse, men i stället uppenbaras hinder i form av ekonomi, och resurser i form av personal som kan arbeta med saken. Man får lösa frågorna ad hoc. Att säga nej till att upprätta en trafikstrategi innebär inte nödvändigtvis att man inte vill. Vissa kommuner visar dock tydligt att de är ointresserade. Även om ingen trafikstrategi finns förekommer ändå samverkan mellan förvaltningar i trafikfrågor. Man ser fördelarna med en trafikstrategi, även om det inte är möjligt att fullt ut genomföra den.

Flera kommuner bedömer att de behöver stöd från en konsult om arbete med en trafikstrategi ska kunna påbörjas. I vissa fall är det kompetensstöd som anges behövas, i andra fall är det av-

satt tid för någon att arbeta med frågorna. Tjänstemän inom kommunerna är i hög grad generalister. Framför allt behöver man stöd i form av personella resurser för att kunna genomföra ett projekt av den storleken. Flera efterlyser även stöd i form av kompetens och kunskap kring lagstiftning, statistik, metoder och liknande.

Generellt finns en positiv attityd till tanken att ha gemensamma målbilder när det gäller trafikstrategier, men att samarbeta med andra kommuner kan vara tungarbetat. Det kan fungera regionalt, men det är svårt att kunna ta till sig erfarenheter från kommuner med en helt annan struktur än den egna.

Som exempel på dokumentation i ärendet nämns översiktsplaner, trafikplaner och regionala planer, stadsmiljöprogram, riktlinjer för farthinder på lokalgator, trafikmätningar och lösningar för att åstadkomma turiststråk och tillgänglighetsutredningar.

Följande punkter sammanfattar de gemensamma drag bland de kommuner som idag inte har en trafikstrategi:

- De är små befolkningsmässigt
- Arbetet med trafikfrågor är relativt osystematiskt och ad-hoc betonat.
- Trafiken ses som något som fungerar och som därför inte prioriteras.
- Det finns ett större intresse för ett kommande trafikstrategiarbete bland kommuner som också har en tydlig stadsmiljö.
- Man har sällan funktioner och befattningar som arbetar uteslutande med en fråga inom kommunen

Det framgår vidare ett behov av stöd och handledning i frågan som tar hänsyn till att alla kommuner inte är städer, samt att alla kommuner inte har en tydligt utmejslad huvudort. Det tycks vara tydligt att kommunen bör vara relativt stor och ha en fungerande kollektivtrafik för att det ska vara möjligt att genomföra ett strategiarbete. Kommunerna behöver stöd i form av kompetens och kunskap kring lagstiftning, statistik, metoder och liknande.

En av de främsta fördelarna med att ha en trafikstrategi enligt kommunernas representanter är att få en helhetsbild och att kunna arbeta med framförhållning och planering snarare än ad hoc. En annan fördel är att kunna arbeta med något som är förankrat i den politiska organisationen. Ytterligare en vinst är att arbetet börjar övergripande snarare än på detaljnivå och prioritering görs utifrån de övergripande målen i strategin.

Arbetet med att ta fram en trafikstrategi kan initieras på olika sätt. Inom en kommun initierades strategin genom ett uppdrag att ta fram en trafikplan inom ramen för ett EU-projekt. För en annan kommun var det ett konkret problem som behövde åtgärdas som sedan kom att inleda en lång process som kom att resultera i en trafikstrategi. Flera av kommunerna lyfter fram behovet av gemensamma målbilder på den regionala nivån kontra nationellt, inte bara med Vägverket utan även med andra kommuner.

Ett viktigt led i framtagandet är att arbetet med strategin upplevs som politiskt förankrat. Alla kommuner har upplevt att det har funnits en politisk vilja och ambition. Däremot har förankringen upplevts som mindre stark under perioder i framtagande och vid implementeringen. En orsak till en svagare förankring är maktskifte.

Överlag upplevs det inte som om några större kompromisser har varit nödvändiga. Den allmänna uppfattningen är snarare att en trafikstrategi i sig inte är kontroversiell och därför inte genererar några stora meningsskiljaktigheter som skulle kunna innebära kompromisser. Det har däremot funnits diskussioner och meningsskiljaktigheter av mindre karaktär i framtagandet,

men som ses som en naturlig del i ett projektarbete med deltagare från många olika verksamheter och funktioner. I en kommun diskuterades det hur många mål som skulle ingå i strategin.

I någon kommun har arbetsgrupper/projektgrupper tillsatts. En kommun tillsatte styrgrupper, referensgrupper med mera. I de flesta kommuner utsågs projektledare som fick tid avsatt till att driva på arbetet med framtagandet av trafikstrategin. Projektgrupperna har bestått av deltagare från flera verksamheter inom kommunen. Flera av kommunerna har även haft politiska styrgrupper. De allra flesta kommunerna har använt sig av någon form av extern kompetens. Flera har tagit stöd i TRAST handboken. Man har deltagit i de utbildningar som erbjudits. Några av kommunerna har även tittat på andra kommuners trafikstrategier, för att få ytterligare input i det egna arbetet. Några av kommunerna påpekar att deras strategi skriven av en konsult blir mer av ett externt dokument som "ägs" av konsulten snarare än av kommunen och därmed blir svårare att sprida i verksamheten.

Finansieringen av framtagandet av trafikstrategierna har i de allra flesta fall kommit från kommunernas egen budget. Det har möjliggjorts genom pengar avsatta för framtagande av fördjupad översiktsplan i vissa fall.

Ett hinder som lyfts fram är att det i många städer finns en tradition inom politiken att lösa trafikproblem med att bygga, vilket enligt tanken med trafikstrategier snarare ska ses som ett sista alternativ. Svårigheten är att få den politiska styrningen att fullt ut följa den av politiken antagna strategin, det vill säga att inte bygga. En utmaning är att ta fram dokument och planer som hålls levande, som inte blir liggandes på en hylla. För att ett dokument ska hållas levande måste den med jämna mellanrum revideras, bibehålla aktualitetsvärdet. För att få en fungerande strategi bör den beslutsmässigt ligga över än andra program och planer, såsom trafikplaner, cykelplaner, exploateringsplaner. En ytterligare svårighet är att förankra strategin hos allmänheten. Flera av kommunerna har trafikstrategierna tillgängliga på hemsidan, men tror inte att de blir lästa då de är alltför svårlästa

Framgångsfaktorerna kan sammanfattas i följande punkter (dock, är de inte gemensamma för alla kommuner):

- Att projektet är politiskt förankrat.
- En god projektorganisation, ett brett samarbete mellan olika enheter inom kommunen.
- En projektledare med tid avsatt till att driva och samordna projektet.
- Att under framtagandet arbeta parallellt med att förankra strategin hos allmänheten men även med andra intressenter såsom näringsliv.
- Att se trafiken i ett sammanhang och inte som ett enskilt arbetsområde, men även att arbeta med tänkta scenarier.
- Olika nätverk (regionala, demografiska, EU-projekt).
- Konsultstöd, men inte konsultövertagande – strategin måste vara kommunens egen skapelse. Konsulten bör inte vara dominerande i det slutliga dokumentet.
- TRAST-handboken.

De faktorer som kan riskera hela eller delar av arbetet är följande:

- Politiskt maktskifte i kommunen
- Bristande förankring
- Motstridiga intressen med andra intressenter/förvaltningar
- Resursbrist.

För att en trafikstrategi ska vara ett naturligt stöd och en del av verksamheten är det av stor vikt att det behåller sin aktualitet. Den bör revideras med jämna mellanrum eller om det sker förändringar i kommunen som kan komma påverka strategins förutsättningar. De mål som kommunerna har satt i strategin bör även aktualiseras och stämmas av gentemot de handlingsplaner som beslutas i de olika nämnderna och förvaltningarna.

(Källa till hela avsnittet är Makör 2009.)

När det gäller dokument för att främja hållbara transportmedel har Boverket genomfört en enkätundersökning mellan 2006-2009 bland svenska kommuner för att ta reda på vilka kommuner som arbetar med sådana dokument. Undersökningen kom fram till att mindre kommuner saknar oftare (32 % av mindre kommuner) aktuella dokument för att främja hållbara transporter, medan större kommuner och framförallt storstäderna ofta har sådana aktuella dokument (61 % av kommunerna). Ofta är sådana dokument inbyggda i översiktsplanen eller översiktsplanen tar upp frågor rörande hållbara transporter. Under perioden 2006-2009 har dock antalet kommuner med aktuella dokument för hållbara transporter ökat från 35 % till 40 % (Boverket 2009).

Utöver det finns det även regionala angreppssätt på uppföljning av utvecklingen av trafiken. I Västra Götalandslän har länsstyrelsen publicerat en rapport om trafikindikatorer för att följa upp de regionala miljömålen. I rapporten beskrivs, det för alla länsstyrelser i landet, gällande regionala uppföljningssystem RUS. RUS består huvudsakligen av tre olika delar, nämligen:

- Indikatorer
- Dataflöden
- Resultatpresentation

RUS ska leverera uppföljningen av de regionala miljömålen och göra uppföljningen även tillgänglig för allmänheten. I grunden bygger RUS på en modell utvecklad inom EU för uppföljningen av miljömål, den så kallade DPSIR-modellen. Modellen bygger på drivkrafter bakom transporter och miljöproblem (D), påverkan som beskriver vad som problemets källa (P), status som redogör för tillståndet av miljön (S), inverkan som anger konsekvenser av problemen för till exempel hälsan (I) och slutligen respons som utpekar vilka åtgärder som görs åt problemen (R). Utifrån denna modell utvecklades RUS och inom RUS då indikatorer för uppföljning. Indikatorer togs fram genom bland annat litteraturstudier, befintliga indikatorer och intervjuer med sakkunniga personer. Utgångspunkter var även dataleverans, miljömålen, och DPSIR-modellens utgångspunkter. Utifrån detta utvecklade Länsstyrelsen Västra Götaland ett antal trafikindikatorer för att kunna följa upp den regionala utvecklingen (Nielsen 2003). Dessa indikatorer finns listade i bilaga 1.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att utröna vilka kommuner som använder hållbarhetsindikatorer, vilka indikatorer på vilka områden och i vilken omfattning.

Frågor som analyseras i denna rapport är:

- Vilka av kommuner använder sig av hållbarhetsindikatorer?
- Vilka indikatorer använder kommunerna i så fall och i vilken omfattning?

2 Metod

För att ta reda på om och hur kommunerna använde sig av hållbarhetsindikatorer letade vi upp trafikstrategierna på respektive kommuns hemsida och gick igenom dem med avseende på indikatorer. Det var dock inte alltid trafikstrategin låg ute på hemsidorna och därför använde vi oss i flera fall av mejl- och/eller telefonkontakt. I vissa fall fanns visserligen trafikstrategin på hemsidan, men vi var av andra anledningar tvungna att kontakta kommunen. Det gällde till exempel oklarheter kring begrepps användningen (Örebro) och nödvändiga bilagor med listor på indikatorer som saknades på hemsidan (Gävle). Kommunerna var mycket hjälpsamma och återkom alla med ombedd information. I ett fall (Övertorneå) är det ännu oklart om det överhuvudtaget finns en skriftlig trafikstrategi och där var det svårt att få information om användningen av indikatorer.

3 Kommunerna, trafikstrategierna och indikatorerna

De 19 kommuner som i examensarbetet "Kommunala trafikstrategier - användning och effekter" (Bertheden och Karlsson 2009) bedömdes ha en befintlig trafikstrategi var följande: Alingsås, Bromölla, Eskilstuna, Eslöv, Finspång, Gävle, Helsingborg, Karlskrona, Karlstad, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Norrtälje, Uppsala, Växjö, Örebro, Östersund och Övertorneå. Av dessa 19 kommuner har 14 stycken en strategi som är antagen av kommunfullmäktige: Alingsås, Bromölla, Eskilstuna, Finspång, Gävle, Helsingborg, Karlstad, Lund, Malmö, Norrköping, Uppsala, Växjö, Örebro och Östersund. I fem fall är trafikstrategierna inte antagna som en självständig strategi. Detta gäller Eslöv, Karlskrona, Linköping, Norrtälje och Övertorneå. I Finspång har antagningsprocessen nyligen avslutats och en antagen version färdigställts. Karlskrona kommun har däremot för närvarande inga planer på att anta trafikstrategin. Den ingår istället som en del i "Strategi Karlskrona" som är en övergripande strategi för kommunen och berör både handel, stadsmiljö och trafik. "Strategi Karlskrona" är dock antagen av kommunfullmäktige. Tekniska förvaltningen förklarade att trafikstrategin ligger till grund för allt trafikplaneringsarbete även om den inte är antagen som självständig trafikstrategi. På tekniska enheten i Övertorneå kommun kände man inte till någon trafikstrategi utan hänvisade slutligen till miljö- och byggförvaltningen. Här förklarade man att kommunens låga invånarantal om 5000 invånare gör att man tänker annorlunda kring planering än i de större kommunerna. Man planerar inte i samma omfattning, eftersom behovet är så pass litet. Trafikplaneringen i sin tur utgör en ännu mindre del av arbetet. Den verksamhetsansvarige byggnadsinspektörens tjänst består bara av 5% trafikplaneringsarbete. I motsats till resultaten från enkätundersökningen som skickades ut i samband med examensarbetet existerar för närvarande ingen skriftlig trafikstrategi i Övertorneå. Man har inte heller några planer på att ta fram en strategi, då varken resurser eller behov finns. Det kan dock inte uteslutas att det möjligen kan bli aktuellt någon gång i framtiden (Telefonintervju, miljö- och byggförvaltningen Övertorneå kommun 2009-11-23). Deras beskrivning av situationen i kommunen stämmer väl överens med resultaten från de djupintervjuer som genomfördes under år 2009 i samband med Vägverkets rapport om utvärdering av trafikstrategier och som redovisades ovan (Markör 2009). Av de 40 som uppgav sig ha en trafikstrategi bedömdes 15 av Vägverket ha en strategi i enlighet med TRAST (Markör 2009). De kommuner som inte hade någon trafikstrategi uppgav skiftande orsaker, men man kan konstatera vissa gemensamma drag bland dem:

- De är små befolkningsmässigt
- Arbetet med trafikfrågor är relativt osystematiskt och ad-hoc betonat.
- Trafiken ses som något som fungerar och som därför inte prioriteras.
- Det finns ett större intresse för ett kommande trafikstrategiarbete bland kommuner som också har en tydlig stadsmiljö.
- Man har sällan funktioner och befattningar som arbetar uteslutande med en fråga inom kommunen

(Markör 2009)

Genom undersökningen av de övriga 18 kommunernas trafikstrategier (och med hjälp av deras ansvariga enheter) kunde vi fastställa att följande 8 använder sig av indikatorer: Alingsås, Eskilstuna, Eslöv, Gävle, Karlstad, Linköping, Lund och Örebro. Hos de resterande 10 kommunerna ingår inga indikatorer i trafikstrategierna. I Övertorneå kommun, där det inte finns någon skift-

lig trafikstrategi, använder man sig inte av indikatorer. Malmö kommun utgör ett undantagsfall där indikatorer inte ingår i trafikstrategin, men däremot i översiktsplanen (Aktualisering av Malmös översiktsplan 2006).

3.1 I vilken omfattning använder kommunerna hållbarhetsindikatorer och vilka indikatorer handlar det om?

Bland de sammanlagt åtta kommuner där hållbarhetsindikatorer ingår i trafikstrategin skiljer sig omfattningen i vilken man arbetar med indikatorerna från kommun till kommun. I vissa trafikstrategier ägnas ett helt kapitel åt beskrivningen av mål och indikatorer och det ingår bilagor med tabeller där indikatorerna finns listade och kopplade till målen. I andra strategier finns endast en kort tabell utan någon längre förklarande text. Även de områden som indikatorerna beträffar skiftar delvis. I följande avsnitt kommer vi att närmare gå in på hur situationen ser ut i de olika kommuner där indikatorer ingår i trafikstrategin.

De trafikstrategier i vilka området hållbarhetsindikatorer behandlas minst omfattande är "Trafiktaktik Alingsås" och "EskilstunaMaTs".

I Alingsås' strategi tas begreppet indikator endast upp i två korta stycken i texten. I kapitlet "Uppföljning av åtgärder" ges en kort förklaring till de planer man har gällande mål, uppföljning och indikatorer:

"Successivt som åtgärder genomförs bör uppföljning ske av trafik- och resandeutveckling mot uppställda mål. Ett genomtänkt program för hur detta skall ske föreslås utarbetas. Nedan redogörs för hur denna uppföljning kan ske, förslag på indikatorer och hur de skall mätas." (Trafiktaktik Alingsås, s. 60)

Därtill hör en tabell med tre mål och en "Beskrivning av uppföljning" kopplad till var och ett av dessa. Tabellen innehåller inte fullt utarbetade indikatorer utan snarare en beskrivning av vilka typer av mätningar som kan göras. Utgående från dessa kan dock lätt indikatorer föreslås. I kapitlet "Bakgrund och syfte" förklarar man att åtgärderna som föreläs ska kunna följas upp med avseende på de uppsatta målen. För att kunna genomföra detta ingår ovan nämnda förslag på tänkbara indikatorer i trafikstrategin (Trafiktaktik Alingsås 2008).

I Eskilstuna kommuns trafikstrategi "EskilstunaMaTs" finns ett kortare kapitel på två sidor som ägnas åt ämnet "Förslag till mål för EskilstunaMaTs". Man har satt upp mål inom tre områden: "Begränsad klimatpåverkan", "Frisk luft" och "God bebyggd miljö". Dessa tre områden berör visserligen trafikområdet, men är starkt knutna till miljöaspekter. I texten talar man om miljömål och har som utgångspunkt att målen fokuserar på de områden där trafiken har störst betydelse (EskilstunaMaTs 2001). För varje område ges exempel på ett par hållbarhetsindikatorer (se bilaga 2).

I trafikstrategierna från Eslöv "TRAST Eslöv", Gävle "Trafikstrategi - Gävle kommun del 1", Karlstad "Transportstrategi för Karlstad kommun", Linköping "Trafikstrategi för Linköping", Lund "LundaMaTs II" och Örebro "Transportplan för Örebro kommun" har man ägnat ett utförligt kapitel åt ämnena mål, åtgärder, uppföljning och hållbarhetsindikatorer.

I Eslövs trafikstrategi "TRAST Eslöv" finns ett något längre kapitel med titeln "Ledning, planering och genomförande" som beskriver hur man planerar att följa upp trafikens utveckling med hjälp av hållbarhetsindikatorer. Därutöver har man sammanställt en utförlig indikatorlista som ingår i trafikstrategin som bilaga (TRAST Eslöv 2006). Denna lista omfattar tre sidor med håll-

barhetsindikatorer rörande sju olika områden: "Stadens karaktär", "Trafiksystem", "Trafikens omfattning", "Tillgänglighet", "Trygghet", "Trafiksäkerhet" samt "Miljöpåverkan" (TRAST Eslov 2006, se bilaga 2).

Till Gävles trafikstrategi "Trafikstrategi - Gävle kommun del 1" hör dessutom två bilagor. Den första är en sammanställning av 22 mål med tillhörande indikatorer i en sex sidor lång tabell. Målen är indelade i sju olika områden: "Stadens karaktär", "Trafiksystemet", "Trafikens omfattning", "Tillgänglighet", "Trygghet", "Miljö" och "Trafiksäkerhet" (Trafikstrategi - Gävle kommun del 1, bilaga 1 2008). Bilaga nummer två innehåller resultaten från den strategiska bedömning som har gjorts utifrån målen av trafikstrategins arbetsgrupp (Trafikstrategi - Gävle kommun del 1, bilaga 2 2008). I kapitlet "Mål och indikatorer" förklarar man hur och varför man använder sig av hållbarhetsindikatorer och beskriver indikatorerna som mätbara delar "som speglar i vilken riktning man är på väg". De 22 mål som finns listade i bilaga nummer 1 kopplas till utvalda hållbarhetsindikatorer och belyses utförligt (Trafikstrategi - Gävle kommun del 1 2008, se bilaga 2).

Karlstad kommun tillhör också den grupp kommuner som har valt att behandla ämnena mål och hållbarhetsindikatorer utförligt i sin trafikstrategi "Transportstrategi för Karlstad kommun". Kapitlet kallas här enbart "Mål", men varje mål är kopplat till lämpliga indikatorer. I strategin beskrivs följande åtta mål: "Mål för centralortens och tätorternas karaktär", "Mål för trafiksystemet i Karlstad", "Mål för trafikens omfattning", "Mål för tillgänglighet", "Mål för trygghet", "Mål för trafiksäkerhet", "Mål för miljö och hälsa", "Mål för folkbildning och påverkan". I "Transportstrategi för Karlstad kommun" ingår inte någon bilaga med tabeller, men i ovan nämnda kapitel finns en tabell för varje mål med målbeskrivning, mått, nuläge samt mål för 2010 och 2030. Det sista målet "Mål för folkbildning och påverkan" utgör dock ett undantag, där saknas enheterna mått och nuläge. I Karlstads trafikstrategi föreligger en viss avvikelse vad gäller begreppsanvändningen. I tabellerna som hör till målen använder man uttrycket mått istället för indikatorer. I texten talar man dock om indikatorer och ger exempel på lämpliga sådana (Transportstrategi för Karlstad kommun 2006). Vi bedömde att båda begreppen avser hållbarhetsindikatorer.

Till Linköpings trafikstrategi "Trafikstrategi för Linköping" hör en bilaga med en tabell som behandlar sex olika områden: "Stadens och trafiksystemens karaktär", "Hållbar tillväxt", "Hållbart resmönster", "Hållbar tillgänglighet", "Trygghet & trafiksäkerhet" samt "Klimat, miljö och hälsa". Specifika hållbarhetsindikatorer är knutna till varje område (Trafikstrategi för Linköping 2008). Trafikstrategin innehåller även en tabell med 15 olika mål för år 2030 och 2050 som bygger på översiktsplanen samt en mindre tabell med internationella, nationella, regionala och lokala mål som berör trafiken (Trafikstrategi för Linköping 2008). De indikatorer som man använder är dock inte direkt kopplade till varje mål utan indelade efter de sex områdena som listas i bilagan. I texten går man igenom varje område och avslutar det med en såkallad samlad bedömning där alla indikatorer beskrivs.

Lunds kommun började arbetet med trafikstrategin LundaMaTs redan 1998. 2001 och 2004 blev strategin och arbetet utvärderade. Efter utvärderingen justerades projektet och Lunds kommun arbetar idag med en nyare version av LundaMaTs, nämligen LundaMaTs II. I Lunds kommuns nuvarande trafikstrategi "LundaMaTs II" behandlas områdena, mål och indikatorer i kapitlet "Mål för ett hållbart transportsystem i Lund". Man har satt upp 18 mål för år 2013 och 2030 som ska följas upp löpande. Målen är indelade i åtta olika områden: "Struktur och karaktär i regionen, staden och byarna", "Trafiksystemet", "Trafikens omfattning", "Tillgänglighet", "Trygghet", "Trafiksäkerhet", "Miljö och hälsa" samt "Processen LundaMaTs" som skiljer sig

från de övriga genom att sätta upp mål för själva processen. För varje område beskrivs respektive mål och man ger exempel på lämpliga hållbarhetsindikatorer. Antalet indikatorer som listas skiftar från mål till mål (LundaMaTs II 2006). I inledningen till kapitlet förklarar man även hur och varför man använder indikatorer i arbetet:

”Indikatorerna är inte mål men ska spegla utvecklingen på områden där mål inte kan eller bör ställas eftersom det inte finns tillräcklig kunskap om vilken utveckling som är långsiktigt hållbar. Indikatorerna har också uppgiften att ge aktuell och relevant information om nuläge och utveckling (LundaMaTs II, s. 19).”

Örebro kommun skickade oss förutom själva trafikstrategin ”Transportplan för Örebro kommun” ytterligare tre dokument. Kommunen ingår i programmet ”Uthållig kommun” som i en egen rapport har sammanställt förslag på indikatorer för uppföljning av utvecklingen i de kommuner som ingår i programmet. Därutöver fick vi ta del av SKL:s synpunkter på indikatorerna för ”Uthållig kommun” samt energimyndighetens remiss av samma konsultrapport. Samtliga mål i trafikstrategin är kopplade till hållbarhetsindikatorer för att möjliggöra regelbunden uppföljning av åtgärderna (Transportplan för Örebro kommun 2008). I texten nämns därefter inte begreppet indikator utan man talar istället om uppföljning och beskriver för varje mål hur denna ska genomföras. Med uppföljning avser man dock hållbarhetsindikatorer (Telefonintervju, Klimatkontoret/Kommunledningskontoret Örebro kommun 2009-10-26).

I Malmö kommuns trafikstrategi ingår inga hållbarhetsindikatorer, men däremot använder man sig av sådana i sin översiktsplan. Av dessa är det endast ett par som är relevanta för trafikområdet. För att ge en komplett bild av de 19 kommunernas arbete med indikatorer har vi även listat dessa i bilaga 2.

Vilka hållbarhetsindikatorer de olika kommunerna använder sig av i trafikstrategierna kan utläsas av tabellen i bilaga 2.

4 Diskussion och slutsatser

Begrepps användningen skiljer sig delvis åt mellan kommunerna och behöver därför ibland förklaras närmare. Det gäller i första hand hur man betecknar hållbarhetsindikatorerna. De flesta av kommunerna använder begreppet *indikator*, men det förekommer även andra uttryck såsom mått och uppföljning. Möjligtvis skulle det vara en bra idé att utforma en gemensam begrepps användning.

Av de 19 kommuner som i examensarbetet bedömdes ha en befintlig trafikstrategi har idag 14 stycken en strategi som är antagen av kommunfullmäktige. I fem kommuner är trafikstrategierna inte antagna som en självständig strategi. I motsats till resultaten från enkätundersökningen som skickades ut i samband med examensarbetet existerar för närvarande ingen skriftlig trafikstrategi i Övertorneå. Genom undersökningen av de övriga 18 kommunernas trafikstrategier kunde vi fastställa att åtta kommuner använder sig av indikatorer. Hos de resterande 10 kommunerna ingår inga indikatorer i trafikstrategierna. Malmö kommun utgör ett undantagsfall där indikatorer inte ingår i trafikstrategin, men däremot i översiktsplanen.

Markörs utredning påvisar betydelsen av politisk förankring för framtagandet av en trafikstrategi i kommunerna. Det är viktigt att det finns ett politiskt stöd för arbetet med strategin, även om detta har upplevts som mindre strakt under vissa perioder, vilket framför allt gäller implementeringen (Markör 2009). Man skulle därför kunna anta att den politiska förankringen av trafikstrategin likaså spelar en viktig roll för användningen av hållbarhetsindikatorer i kommunernas trafikarbete. Här kan man till exempel titta på om de kommuner som har en av kommunfullmäktige antagen trafikstrategi är mer benägna att använda sig av hållbarhetsindikatorer i denna. Finns här ett tydligt samband skulle det visa på att den politiska förankringen av trafikstrategierna är av betydelse för arbetet med hållbarhetsindikatorer i kommunerna. Tittar man närmare på detta förhållande kan man fastställa att av de åtta kommuner som har med indikatorer i sin trafikstrategi är det endast två som inte har en antagen strategi, Eslöv och Linköping. Det ingår dock endast indikatorer i 6 av de 14 antagna trafikstrategierna vilket snarare tyder på att det är oväsentligt för användningen av indikatorer om strategin är antagen av kommunfullmäktige eller inte. Det skulle kunna vara en relevant faktor om trafikstrategin är antagen eller inte, men undersökningen visar ingen tydlig koppling. Två av de kommuner som inte använder sig av indikatorer, Norrtälje och Övertorneå, har ingen av kommunfullmäktige antagen trafikstrategi. De övriga 7 har trots antagen trafikstrategi alltså inga indikatorer i denna eller i sitt arbete med trafikfrågor. Vilka slutsatser kan man dra av detta? Betydelsen av en av kommunfullmäktige antagen trafikstrategi är inte så stor som man först skulle kunna anta.

Vår undersökning har visat att en majoritet av de 19 kommuner som bedömdes ha en trafikstrategi inte använder sig av hållbarhetsindikatorer i arbetet med trafikfrågor och -planering. Hållbarhetsindikatorer spelar dock en betydande roll för uppföljningen av genomförda åtgärder i detta sammanhang. Genom att arbeta med indikatorer kan man tydligt se om de genomförda åtgärderna ger önskat resultat. Detta sparar både tid och resurser, eftersom man undviker att investera i verkningslösa åtgärder. Istället ger indikatorer kommunerna möjlighet att lägga energi och resurser på effektiva aktiviteter som fokuserar på för trafikarbetet relevanta åtgärder.

Nästa steg i arbetet med hållbarhetsindikatorerna inom HASTA ramprojektet är att ta fram en batteri av indikatorer och baserat på dessa utveckla ett verktyg som skall vara till hjälp för kommunerna i deras uppföljning av sitt arbete med hållbara transporter i kommunen.

Referenser

- Banister, David (2005) *Unsustainable Transport – City transport in the new century*. Routledge, London
- Bertheden, Henrik och Karlsson, Anna (2009) *Kommunala trafikstrategier – användning och effekter*. Thesis 180. Lunds Tekniska Högskola, avdelningen Trafik och väg
- Boverket (2009) *God bebyggd miljö i kommunerna – Resultat från miljömålsenkäten 2006-2009*. Boverkets publikationsservice, Karlskrona
- Markör (2009) *Utvärdering av trafikstrategier – hållbara transporter i tätorter – Det är viktigt att man tänker trafiken som blodomloppet i en kropp*. Markör Marknad och Kommunikation AB, Örebro.
- Nielsen, Karin (2003) *Trafikindikatorer för uppföljning av regionala miljömål*. Produktion Länsstyrelsen Västra Götaland, rapport 2003: 52

Trafikstrategier

- Alingsås, Trafiktaktik (2008)
- Bromölla, Trafikstrategi för Bromölla kommun (2005)
- Eskilstuna, EskilstunaMaTs (2001)
- Eslöv, TRAST Eslöv (2006)
- Finspång, Trafik för en attraktiv kommun (2009)
- Gävle, Trafikstrategi - Gävle kommun del 1 (2008)
- Helsingborg, Trafiken i morgondagens Helsingborg (2005)
- Karlskrona, Trafikstrategi för Karlskrona tätort (2006)
- Karlstad, Transportstrategi för Karlstad kommun (2006)
- Linköping, Trafikstrategi för Linköping (2008)
- Lund, LundaMaTs II (2006)
- Malmö, Trafikstrategi för Malmö (2004)
- Norrköping, Kommunikationsprogram för staden (2002)
- Norrtälje, Förslag till trafikstrategi för Norrtälje stad fram till 2020 (2006)
- Uppsala, Trafikplan 2006 för Uppsala stad (2006)
- Växjö, Transportstrategi för ett hållbart Växjö (2005)
- Örebro, Transportplan för Örebro kommun (2008)
- Östersund, Plan för trafik - Inriktningsmål och strategier (2005)

Översiktsplaner

- Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan, Antagen februari 2006

Intervjuer (samtal, mejl)

Elvingson, Per; Klimatstrateg - hållbara transporter, Klimatkontoret/Kommunledningskontoret, Örebro kommun (2009-10-26)

Fors, Liisa; Sekreterare i Miljöbyggnads- och trafiknämnden, Övertorneå kommun (2009-10-28, samt telefonkontakt)

Glantz, Jan-Anders; Projekteringschef, Karlskrona kommun (2009-11-02, samt telefonkontakt)

Harila, Ingemar; Teknisk chef, Övertorneå kommun (telefonkontakt)

Jaryd, Anders; Förvaltningschef, Karlskrona kommun (telefonkontakt)

Krantz, Ingegerd; Projektledare Tekniska kontoret, Gävle kommun (2009-10-27, samt telefonkontakt)

Persson, Kerstin; Webbansvarig, Bromölla kommun (2009-10-22, samt telefonkontakt)

Suup, Bertil; Verksamhetsansvarig/byggnadsinspektör, Övertorneå kommun (2009-11-23, telefonkontakt)

Westerberg, Eva-Li; Trafikingenjör Tekniska förvaltningen, Örebro kommun (2009-10-22)

Östberg, Sven-Olof; Trafikplanerare, Finspång kommun (2009-10-22, 2009-10-28, 2009-11-16)

Bilaga 1

Förslag till regionala trafikindikatorer (källa Nielsen 2003)

| Indikator | Huvudaktö | Styrmedel | Dataförsörjning | Miljö kvalitetsmål | DPSIR | Kommunalt nedbrytbar | Indikatorn finns även hos |
|---|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|--|-------|--|---------------------------------------|
| Utsläpp från transportsektorn | | | | | | | |
| Utsläpp av klimatpåverkande ämnen från transportsektorn i länet per år | Alla | Alla | SMED (miljomal.nu) | BK | S | Ja | RUS, Naturvårdsverket |
| Utsläpp av flyktiga organiska ämnen från transportsektorn i länet per år | Alla | Alla | SMED (miljomal.nu) | FL, LS, RO, GB | S | Ja | RUS, Naturvårdsverket |
| Utsläpp av kvävedioxid från transportsektorn i länet per år | Alla | Alla | SMED (miljomal.nu) | FL, BNF, IÖ, LSV, GK, HB, MV, LS, RO, SF, GB | S | Ja | RUS, Naturvårdsverket |
| Utsläpp av partiklar (PM 2,5) från transportsektorn i länet | Alla | Alla | Lämpligt mätinstitut | FL, GB | S | Önskvärt | - |
| Andel kommuner i länet (procent) där trafikrelevanta miljö kvalitetsnormer överskrids | Länsstyrelser, kommuner | Tillämpning av lagstiftning | Kommuner | FL, BNF, LSV, GK, HB, MV, LS, RO, SF, GB | S, I | Ja | RUS delvis, TERM (liknande indikator) |
| Regional investeringsfördelning | | | | | | | |
| Andel kollektivtrafik-, gång- och cykelinvesteringar i regional infrastrukturplan (procent) | Länsstyrelsen/Regionen | Infrastrukturinvestering | Länsstyrelsen/regionen | Alla transportrelaterade | R | Arbetskrävande, delvis irrelevant pga brist på lokal aktör | TERM (liknande indikator) |
| Hälsa | | | | | | | |
| Antal sjukhusinläggningar för krupp/bronkit hos barn under 2 år per år i länet (rensat för RS-virusepidemier) | Allmänheten | Opinionsbildning | Epidemiologiskt Centrum/landstingen | FL, GM, GB | I | Ja | - |
| Biologisk mångfald | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|--|---|--|--------------------------|------|----|--------------------------------|
| Areal i länet mer än 1 km från infrastrukturplaneringar (väg-, järnvägs-, flyg- och sjöfartsanläggningar) och bebyggelse | Länsstyrelser/regioner, Skogsvårdstyrelsen | Infrastrukturplanering, Tillämpning av lagstiftning | Undersökning. Förslag: länsstyrelsen | LSV, MV, LS, RO, SF | D, S | Ja | TERM, SCB (liknande indikator) |
| Buller | | | | | | | |
| Antalet människor i länet som utsätts för trafikbuller i bostäder överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom | Länsstyrelser/regioner Kommuner | Infrastrukturplanering, Fysisk planering, Trafikplanering | Undersökning. Förslag: av länsstyrelse/ kommun/konsult | GB | I | Ja | TERM (liknande indikator) |
| Andel av befolkningen i länet som upplever besvär av trafikbuller | Länsstyrelser/regioner Kommuner | Infrastrukturplanering, Fysisk planering, Trafikplanering | Undersökning. Förslag: av länsstyrelse/ kommun/konsult | GB | I | Ja | TERM, SCB (liknande indikator) |
| Miljöbalksprövning | | | | | | | |
| Andel tillståndsbeslut enligt miljöbalken som innehåller transportvillkor, i länet per år (procent) Parkering | Länsstyrelsen | Tillämpning av lagstiftning | Länsstyrelsen | Alla transportrelaterade | R | Ja | - |
| Andel gratisparkeringar av det totala antalet arbetsplatsparkeringar i länets tätorter | Alla arbetsgivare | Ekonomiskt styrmedel | Undersökning. Förslag: av länsstyrelse/ kommun/konsult | Alla transportrelaterade | D, R | Ja | - |

Förkortningar:

- BK = Begränsad klimatpåverkan
- FL = Frisk luft
- BNF = Bara naturlig försurning
- GM = Giftfri miljö
- SO = Skyddande ozonskikt
- SS = Säker strålmiljö
- IÖ = Ingen övergödning
- LSV = Levande sjöar och vattendrag
- GK = Grundvatten av god kvalitet
- HB = Hav i balans samt levande kust och skärgård
- MV = Myllrande våtmarker
- LS = Levande skogar
- RO = Ett rikt odlingslandskap
- SF = Storslagen fjällmiljö
- GB = God bebyggd miljö

Bilaga 2

Indikatorer från kommunerna (källor: kommunernas transportstrategier och intervjuer)

Allingsås

| Områden | Mål | Indikatorer |
|---------|-----------------------------|---|
| 1 | Ökad andel GC-resor | Baserat på mätningar och resandestatistik är det möjligt att analysera hur färdmedelsfördelningen utvecklas. |
| | Ökad andel kollektiva resor | Biltrafikens utveckling kan följas genom trafikmätningar i strategiska snitt såsom förslagsvis gatorna som korsar järnvägen eller gatorna till stadskärnan. |
| | Minskad andel bilresor | Resandet med kollektivtrafiken kan följas genom stämpingsstatistik från Västtrafik. |
| | | Cykeltrafiken kan följas med mätningar eller räkningar i strategiska snitt på motsvarande sätt som för biltrafiken. |
| 2 | Ökad trafiksäkerhet | Uppföljning av trafikolycksstatistik |
| 3 | Minskad miljöpåverkan | Mätning av luftkvalitet |

Eskilstuna

| Områden | Mål | Indikatorer |
|-------------------|-----|--|
| Klimatpåverkan | | Antal resor per invånare och år med stadstrafiken |
| | | Biltrafikflödet över centrumtillfarterna |
| | | Andel fordon som drivs med alternativa bränslen |
| Frisk luft | | Andel av personbilarna som har katalytisk avgasrensning |
| | | Uppmätta/beräknade nivåer för något/några viktiga luftföroreningar |
| God bebyggd miljö | | Färdmedelsfördelning för resor till skola/daghem |
| | | Restid/avstånd till arbetet med olika färdmedel (restidskvoter) |
| | | Antal bullerstörda personer/hushåll |

Eslöv

| Områden | Mål | Indikatorer |
|------------------|-------------------------------|---|
| Stadens karaktär | | Kvm av staden Eslöv/invånare |
| | | Kvm grönyta/invånare |
| | | Andel av gatunät med alléer |
| | | Anatl invånare i Eslövs stad |
| Trafiksystem | | Andel av gångnät som har god ytbeläggingsstandard |
| | | Andel av cykelnät som har god ytbeläggingsstandard |
| | | Andel av gatunät som har god ytbeläggingsstandard |
| | | Beläggingsgrad (medeltal) på centrumnära p-platser |
| | | Beläggingsgrad (medeltal) på centrumnära cykelplatser |
| | | Antal övergångställen |
| | | Andel övergångställen med trafiksäkerhetsåtgärd |
| | Genomsnittlig bussåkhastighet | |

| | |
|----------------------|--|
| | Antal trafiksignaler med signalprioritet för busstrafik |
| | Antal kollektivtrafikkörfält |
| Trafikens omfattning | Personbilar i trafik per 1000 invånare |
| | Fordonsmängder (yttre), medel |
| | Fordonsmängder (inre), medel |
| | Cykeltrafikmängder |
| | Antal resor per invånare med stadbuss per år |
| | Trafikarbete bil i tätorten, fordonskm per invånare och år |
| | Andel av resorna till centrum som sker till fots (inom tätorten) |
| | Andel av resorna till centrum som sker med cykel (inom tätorten) |
| | Andel av resorna till centrum som sker med buss (inom tätorten) |
| | Andel av resorna till centrum som sker med bil (inom tätorten) |
| | Andel barn som blir skjutsade till skolan |
| Tillgänglighet | Antal hållplatslägen |
| | Antal helt handikappsanpassade hållplatslägen |
| | Antal delvis handikappsanpassade hållplatslägen (taktila plattor) |
| | Restidskvot |
| Trygghet | Andelen gångtrafikanter som känner sig trygga i trafiken |
| | Andelen cyklister som känner sig trygga i trafiken |
| Trafiksäkerhet | Antal döda per år |
| | Antal svårt skadade per år |
| | Antal lindrigt skadade per år |
| | Fordonshastigheter (yttre), medel |
| | Fordonshastigheter (inre), medel |
| | Andel personer som använder cykelhjälm |
| Miljöpåverkan | Andel alternativa bränslen |
| | Utsläpp koldioxid per år |
| | Antal fastigheter som är utsatta för högre bullernivåer än 35dB(A) inomhus (ekvivalent nivå) |

Gävle

| Områden | Mål | Indikatorer |
|------------------|---|-------------------------------|
| Stadens karaktär | 1. Stadens täthet ska öka där så är möjligt utan att andra stadskvaliteter försämras särskilt enligt ÖP utbyggnadsinriktningar i den centrumnära staden och i kollektivtrafikstråk. | Boende inom 3 km från centrum |
| | | Boende inom 5 km från centrum |

| | | |
|----------------|--|--|
| | | Andel av befolkningen med mindre än 500 m till ett rekreationsområde större än 5h |
| | | Boende med tillgång till busstrafik inom 300 m fågelvägen |
| | 2. Placering av bostäder och verksamheter ska i första hand göras utifrån tillgång till kollektivtrafik. | Tillgång till busstrafik inom 200 m vid viktigare målpunkter: - Handelsområden (ex Hemlingby, Valbo, Fjällbacken) - Större arbetsplatser (ex Korsnäs, Lantmäteriet, Sjukhuset) |
| | | Restidskvoten kollektivtrafik/bil från nya bostäder och verksamheter som nyetablerat eller flyttat |
| | 3. Besökare av centrum och Stortorget ska öka. | Besökare till detalj/fackhandel: - Nian - Flanör - Valbo Köpcentrum - Ica Maxi |
| | | Besökare på torg i stadskärnan: - Stortorget |
| | | Antal hotellnätter i Gävle Kommun |
| Trafiksystemet | 4. I Gävle kommun ska det finnas ett heltäckande, bekvämt, sammanhängande och gent gång och cykelnät. | Genhetskvoter gång/cykel till viktiga målpunkter ex. till centrum från centrum i: - Sätra - Strömsbo - Bomhus - Andersberg |
| | | Andel separata cykelvägar i förhållande till gator |
| | | Cykelstråk, med blandtrafik, på gator med skyltad hastighet högre än 30 km/h |
| | | Cykelvägsning på huvudstråk för cykel |
| | | Cykelparkeringar som ligger inom 50 m från viktiga målpunkter: - Centralstationen - Nian - Konserthuset - Högskolan - Läkerol Arena - Strömvallen - Fjärren höjder |
| | | Cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen |
| | 5. Andelen av gång- och cykelnätet som har god ytstandard ska öka. | Cykelnät med god standard avseende beläggning |
| | | Gångnät med god standard avseende beläggning |

| | | |
|----------------------|--|---|
| | 6. Restiden med kollektiva transportmedel såväl lokalt som regionalt ska minska. | Medelhastighet i stadsbusslinjenätet |
| | | Restid med kollektiva transportmedel till viktiga regionala arbetsplatser utanför Gävle kommun: - Sandvik - Skutskärsverken - Uppsala |
| | 7. Andelen av gatunätet med buss i linjetrafik som har god ytstandard ska öka. | Andel av bilvånätet som trafikeras av buss i linjetrafik med god standard avseende ytjämnhet |
| Trafikens omfattning | 8. Trafikarbetet med bil per invånare ska minska. | Trafikarbete hela kommunen |
| | | Biltrafikflöden: - Västra vägen - Norra Strandgatan - Vändkretsen - Brosnittet - Infartssnittet |
| | | Personbilar i trafik |
| | 9. Andelen resor kortare än fyra km som sker med cykel ska öka. | Andel av resor kortare än 4 km som sker med cykel |
| | | Cykeltrafik: - Teatern |
| | 10. Antalet resor med buss inom Gävle kommun ska öka. | Resor med busstrafiken: - För hela kommunen - För stadsbussarna |
| | 11. Möjligheterna att pendla kollektivt till och från Gävle ska förbättras. | Påstigande passagerare vid centralstationen: - SJ - X-Trafik - UL |
| | | Påstigande passagerare vid Centrumhållplatsen |
| | 12. Godstrafik med lastbil genom den centrala staden ska minska. | Andel tung trafik på: - Islandsbron - Södra Skeppsbron - Staketgatan (teatern) - Hamnleden |
| | 13. Andelen godstrafik på järnväg ska öka | Godstrafik från hamnen: - järnvägen - lastbil |
| Tillgänglighet | 14. Tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken till viktiga samhällsfunktioner ska öka | Restidskvot cykel/bil från bostad till viktiga målpunkter, Exempel från centrum till: - Forsbyvägen - Sätra C - Andersberg C - Bomhus Karskär |
| | | Befolkning som har max 400 m till dagligvaruaffär: - 400 m - 500 m - 1000 m |
| | | Befolkning som har max 500 m till rekreationsområde större än 5 ha |
| | | Lediga parkeringsplatser för cykel inom 50 från viktiga målpunkter |

| | | |
|----------|---|---|
| | 15. Kollektivtrafiken i staden ska göras mer tillgänglig för alla | Restidskvot buss/bil från bostad till viktiga målpunkter, Exempel från centrum till: - Forsbyvägen - Sättra C - Andersberg C - Bomhus Karskär |
| | | Befolkning som har tillgång till linjer med turtäthet på max 15 min i högtrafik inom 300 m |
| | | Busshållplatser med funktionshinderanpassning |
| | | Antal resor med ledsagarbevis (stadsbussarna) |
| | | Andel färdtjänstresenärer som även har ledsagarbevis på buss |
| | 16. Enkelt avhjälpta hinder ska vara åtgärdade senast 2015 | Andel tillgänglighetsinventerade gator |
| | | Ordnade gångpassager och övergångsställen som är funktionshinderanpassade |
| | | Gång- och cykelbanor som är tillgängliga för alla (map hinder, lutningar, vilplatser etc) |
| Trygghet | 17. Andelen personer som känner sig trygga i stadens offentliga rum ska öka | Andelen av invånarna som är otrygga utomhus i staden |
| | | Platser och gångstråk som upplevs som otrygga |
| | | Antal besökare på stortorget kvällstid (19-21) |
| | | Brottsstatistik: - våldsbrott - cykelstölder |
| | | Cykelvägar med belysning (egen eller delad) |
| | | Andra belysningsinsatser: - miljöbelysning i park - fasadbelysning |
| | | Gångtunnlar utan genomsikt |
| Miljö | 18. Klimat- och hälsopåverkande utsläpp från biltrafiken ska minska | Utsläpp av CO ₂ från biltrafiken |
| | | Gator där miljö kvalitetsnormen för NO ₂ överskrids/ i intervallet 48-60 µg/m ³ |
| | | Gator där miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM 10) överskrids/ i intervallet 39-50 µg/m ³ |
| | | Miljöbilar |

| | | |
|----------------|--|---|
| | | Bränslestationer med alternativa bränslen |
| | 19. Antalet bullerstörda ska minska | Bostadsfastigheter med fasadbuller över 55 dB(A) |
| | 20. Förorenat vägdagvatten ska renas | Vägsträckor där dagvatten åtgärdats |
| Trafiksäkerhet | 21. Inga ska dödas eller skadas svårt i trafiken | Polisrapporterade personskador, uppdelat per färdstyp, olyckstyp, ålder och skadegrad |
| | 22. Lindrigt skadade ska minska med 6% per år | Polisrapporterade personskador, uppdelat per färdstyp, olyckstyp, ålder och skadegrad |
| | | Bilbältesanvändning |
| | | Cykelhjälm användning: - Barn < 10 år - Grundskola - Cykelstråk vuxna |
| | | Positiva utandningsprov |
| | | Hastighetsöverträdelser |
| | | Bältesbrott |
| | | Gator med 85-perc om max 30 km/tim |
| | | Lokalgator med 30 km/tim |
| | | Ordnade cykelöverfarter och övergångsställen inom huvudvägnätet utformade för max 30 km/tim |
| | | Intensivbelysning på övergångsställen och ordnade passager |

Göteborg

| Områden | Mål | Indikatorer |
|--|-----|--|
| Hastighetsefterlevnad | | Andel fordon under skyltad hastighet på utvalda gator |
| Värdering av trafiksäkerheten | | Andel göteborgare som upplever att det är tryggt och säkert att röra sig i staden |
| | | Andel göteborgare som har positiv attityd till hastighetsefterlevnad |
| Säkra gatumiljöer för gående och cyklister | | Andel säkra gång- och cykelpassager tvärs det kommunala huvudvägnätet |
| | | Andel säkra gång- och cykelpassager längs det kommunala huvudvägnätet |
| Säkra gatumiljöer för bilister | | Säkra korsningar på huvudvägnätet (50 km/h) |
| | | Andel säkra sidoområden på det kommunala huvudvägnätet |
| Säkra användare | | Andel pedagoger som deltagit i eller varit engagerade i vår pedagogiska verksamhet |
| | | Cykelhjälm användning |

| | | |
|------------------------------|--|---|
| | | Mopedhjälmsanvändning |
| Säker kollektivtrafik | | Andel säkra spårvagnshållplatser |
| | | Andel säkra busshållplatser |
| | | Andel förare med coachutbildning |
| Säkra fordon och transporter | | ISA -utrustning i kommunala fordon |
| | | Alkolås i kommunala fordon |
| | | Andel säkra cyklar i trafik på utvalda cykelstråk |

Karlstad

| Områden | Mål | Indikatorer |
|--|---|---|
| Centralortens och tätorternas karaktär | Ökad täthet i bebyggelsen. | Andelen invånare i tätorten med ett givet avstånd till tätortscentrum eller stadsdelscentrum |
| | Öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen för korta resor vid lokalisering av nyexploateringar. | Restidskvoten cykel/bil |
| | Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen för korta resor vid lokalisering av nyexploateringar. | Restidskvoten kollektivtrafiken/bil |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andel av boende/besökare som är nöjda med stadsmiljön i respektive tätort och stadsdel |
| | | Befolkningstäthet i respektive tätort och stadsdel |
| | | Utbudet av service (handel, skolor mm) i respektive tätort och stadsdel |
| | | Persontäthet i centralorten och tätorter |
| | | Sysselsättning: antal förvärvsarbete dagbefolkning |
| | | Snabbväxande branscher (definieras av SCB) |
| | | Utbildningsnivå |
| | | Antal anställda inom hotell och restaurang |
| | | Sålda rumsnätter per månad |
| | | Real prisutveckling för kommersiella lokaler |
| | | Detaljhandel exkl mat (sällanköpsvaror) |
| Trafiksystemet i Karlstad | Snabbare stadsbusstrafik skapas genom medveten utformning av den fysiska trafikmiljön. | Stadsbusstrafikens körhastighet |
| | Det separata gång- och cykelvägnätets längd ska öka i förhållande till bilvägnätet. | Kvoten separat GC-väg/bilvägnät i centralorten (Anläggande av låghastighetsgator med blandtrafik ska inte inräknas i kvoten.) |

| | | |
|----------------------|---|---|
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen boende och verksamma i Karlstads kommuns tätorter inom 400 meter från en kollektivtrafikhållplats |
| | | Nöjdhetsindex för kollektivtrafiken |
| | | Andelen av driftbudgeten till gator, vägar respektive gång- och cykelvägar (%) |
| | | Driftbudgeten för gång- och cykelvägar (Mkr/år) |
| | | Nyckeltal för bilparkeringen i stadskärnan (anatl, beläggning, tillgänglighet etc.) |
| | | Nöjdhet med cykelvägnätet i enkäten "kritik på teknik" |
| | | Antal p-tillstånd för miljöbilar |
| | | Antal fria p-platser vid företag och organisationer |
| | | Antal cykel p-platser |
| | | Antal centrumnära p-platser inklusive p-garage |
| | | Antal trafiksignaler med signalprioritet för busstrafik |
| | | Antal bytespunkter där åtgärder vidtagits för samordning av transportslag |
| Trafikens omfattning | Det individuella bilresandet minskar till förmån för resor med kollektivtrafik och cykel. | Biltrafikarbetet i tätorten per invånare i Karlstads kommun (fordonskm/inv) |
| | Motorfordonstrafiken i Tingvallastaden skall minska. | Antal passerade fordon per invånare i Karlstads kommun i de snitt som avgränsar Tingvallastaden |
| | Godstransporterna effektiviseras, främst till och från Tingvallastaden. | Lastfaktor dvs aktuell lastkapacitet/max lastkapacitet |
| | Mängden godstransporter minskar genom förbättrade förutsättningar för samordning. | Antal butiker som samordnat tider för godsmottagning |
| | Ökat kollektivt resande | Antal kollektivtrafikresor per invånare och år |
| | Ökat antal cykelresor | Antal cyklister per invånare i Karlstads tätort som passerar mätpunkten vid Kungsgatan/Västra torggatan |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Färdmedel till arbete och ärende i Tingvallastaden |
| | | Andel invånare/hushåll som är medlem i en |

| | | |
|----------------|---|--|
| | | bilpool |
| | | Personbilar i trafik per 1000 inv |
| | | Andel tung trafik på Hamngatan |
| | | Färdmedelsfördelning sommar och vinter totalt för kommunen, anatl resor och reslängd |
| | | Färdsätt till arbete och studier i kommunen fördelat på kvinnor respektive män |
| | | Färdmedelsfördelning inom Karlstad och i de vanligaste resrelationerna till och från Karlstad, RVU04 |
| | | Biltrafikens andel av korta resor (<5 km) |
| | | Godstrafikarbete - till olika funktioner i kommunen - till Tingvallastaden |
| | | Den hållbara delen av resandet, gång, cykel, buss |
| | | Antal skolområden som är med i "gå och cykla till skolan" -arbete |
| | | Andel barn som blir skjtsade till skolan |
| | | Antal uthyrda cyklar ("Solacyklar" per säsong maj tom september |
| Tillgänglighet | Öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen för korta resor. | Andel boende i centralorten med en given restidskvot cykel/bil |
| | Öka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. | Andel boende i centralorten med en given restidskvot cykel/bil |
| | Tillgänglig kollektivtrafik för alla | Antalet hållplatslägen som anpassats för funktionshindrade enligt regelverk |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen/antalet färdtjänstresor med kollektivtrafik respektive taxi |
| Trygghet | Ökad trygghet för boende relaterat till trafiksituationen | Andelen boende som upplever trygghet och trivsel i sitt bostadsområde relaterat till trafiken. |
| | Trygghet i kollektivtrafiken | Andelen resenärer som upplever det tryggt att resa med Karlstadbuss. |
| | Ökad trygghet på gång- och cykelvägnätet | Andelen separerade g/c-vägar med belysning i förhållande till total längd separerat g/c-nät. |
| Trafiksäkerhet | Ökad trafiksäkerhet totalt i kommunen | Antal dödade och svårt skadade i trafiken i kommunen |
| | Ökad trafiksäkerhet totalt i Tingvallastaden | Antal dödade och svårt skadade i trafiken i Tingvallastaden |
| | Lägre hastighet minskar både risken för och kon- | Antal platser i Karlstad som utformats och hastighetsanpassats till 30 km/tim |

| | | |
|---------------------------|---|--|
| | sekvenserna av en trafikolycka. | |
| | Säkra korsningspunkter oskyddade trafikanter möjlighet att korsa biltrafikleder på ett säkert sätt. | Andel gång- och cykelöverfarter som är säkrade till 30 km/tim |
| | Alkolås i samtliga kommunala bilar | Andel kommunala bilar som har alkolås |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andel cykelhjälm användning i olika åldrar |
| | | Andelen bilister som använder bilbälte |
| | | Andelen barn respektive vuxna som använder cykelhjälm |
| | | Andelen barn som medverkat i trafiksäkerhetsutbildning i skolan |
| | | Andelen svåra olyckor som beror på alkohol |
| | | Andelen svåra olyckor som beror på hög hastighet |
| Miljö och hälsa | Minska klimatpåverkande utsläpp från trafiken | Årligt utsläpp av koldioxid från trafiken per invånare i Karlstads kommun (ton CO ₂ /inv) |
| | Störning av trafikbuller ska kontinuerligt minska | Antalet personer, platser och miljöer som är utsatta för höga bullernivåer utomhus |
| | Uppnå Karlstads kommuns interna mål avseende miljöfordon, förnyelsebara drivmedel, upphandlade transporter, entreprenadfordon | Andelar miljöfordon som upphandlas |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | PAH (polyaromatiska kolväten) |
| | | NO (kväveoxid) |
| | | Sot, SO, (svaveloxid) |
| | | O ₃ (ozon) |
| | | PM 10 (partiklar med en storlek på ca 10 mikrometer) |
| | | Andel personer i kommunen som upplevt besvär av trafikbuller |
| | | Skillnader i hälsa hos invånare i olika stadsdelar |
| | | Total mängd drivmedel såld i Karlstads kommun |
| Folkbildning och påverkan | Andelen invånare i Karlstads kommun som uppger att de har kännedom om samt har | |

| | | |
|--|---|--|
| | påverkats av transportstrategin ska öka | |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen invånare i Karlstads kommun som känner till transportstrategin |
| | | Andelen invånare i Karlstads kommun som anser att satsningen på transportstrategin och hållbara transporter är bra |

Linköping

| Områden | Mål | Indikatorer | |
|--------------------------------------|---------------------|---|---|
| Stadens och trafiksystemens karaktär | | Tätortsyta (m ² /inv) | |
| | | Tätortsgrad (%) | |
| | | Andel småhus av totala bostadsbeståndet (%) | |
| | | Gator och vägar, km | |
| | | Turtäthet | |
| | | Km cykelväg/1000 invånare | |
| | | Gångväg (km) | |
| | | Vagnkilometer/år, tätortstrafiken | |
| | | Drift och underhåll (nöjdhetsindex) | |
| | | Investeringar i gatunätet | |
| Hållbar tillväxt | | Antal invånare i kommunen | |
| | | Försörjningskvot (andel av befolkningen 20-64 år) | |
| | | Arbetspendling (in) | |
| | | Arbetspendling (ut) | |
| | | Bor och arbetar i kommunen (%) | |
| | | Färdmedel vid resor till arbetet | |
| | | Handelsindex, dagligvaror | |
| | | Godstransporter i staden (ökning/år) | |
| | Hållbart resmönster | | Antal resor per person och dygn (per färdmedel) |
| | | | Personbilar per 1000 invånare (kommunen) |
| | | Andel lätta/motorsvaga fordon (%) | |
| | | Andel tunga/motorstarka fordon (%) | |
| | | Trafikmängder, Y-ring | |
| | | Trafikmängder, C-ring | |
| | | Antal hushåll som är med i bilpool | |
| | | Antal kollektivtrafikresenärer/inv/år (staden) | |

| | |
|-----------------------------|---|
| | Parkeringstaxa, centrum (kr/tim) |
| | Taxa kontantbiljett kollektivtrafik (kr) |
| | Enkelresor per person med färdtjänstillstånd |
| Hållbar tillgänglighet | Restidskvot (cykel/bil) |
| | Restidskvot (kollektivtrafik/bil) |
| | Antal invånare inom 400 m från hållplats |
| | Turtäthet, tätortstrafiken |
| | Signalreglerade korsningar (prio buss) |
| | Funktionshinderanpassade hållplatser |
| | Tillgänglighet för barn |
| | Lätt att hitta parkeringsplats (shoppingdagar) |
| | Beläggingsgrad i centrum (vardagar 8-18) |
| | Beläggingsgrad i centrum (lördagar) |
| | Antal cykelparkeringsplatser |
| Trygghet och trafiksäkerhet | Upplevd otrygghet (%) (tvingas resa på annat sätt än med cykel/buss/gång) |
| | Andel som upplever trafikmiljön som otrygg |
| | Upplevd trygghet/otrygghet (%) (andel som tvingas resa på visst sätt (bil och cykel) p.g.a. upplevd otrygghet |
| | Antal särskilt otrygga trafikmiljöer |
| | Andel som upplever dålig belysning i resp. stadsdel (%) |
| | Andelen som upplever trafikmiljön i Linköping som otrygg i resp. stadsdel (%) |
| | Andel av de som avstått aktivitet p.g.a. trafiken efter "bostadsområde" |
| | Barns och äldres rörelsefrihet i staden |
| | Trafiksäkerhetskultur |
| | Trafiksäkerhetsstandard |
| | Fotgängarolyckor |
| | Cykelolyckor |
| | Mc- och mopedolyckor |
| | Motorfordonsolyckor |
| | Andel 30 km/h |
| Klimat, miljö och hälsa | Bränsleanvändning |
| | Utsläpp och luftföroreningshalter |
| | Buller |
| | Miljöfordon |
| | Mobility management |

Lund

| Områden | Mål | Indikatorer |
|---|--|---|
| Struktur och karaktär i regionen, staden och byarna | Andelen av invånarna i kommunen som bor inom tätorternas "öpcirklar" ska öka. | |
| | Stadsdelsprogram med utvecklingsbehov, åtgärdsförslag och inriktning ska tas fram för alla tätorter/stadsdelar. | |
| | | (Exempel på lämpliga indikatorer är:) |
| | | Andel av boende/besökare som är nöjda med stadsmiljön i respektive tätort och stadsdel |
| | | Befolkningstäthet i respektive tätort och stadsdel |
| | | Utbudet av service (handel, skolor m m) i respektive tätort och stadsdel |
| Trafiksystemet | Den fysiska trafikmiljön utformas så att den genomsnittliga körhastigheten för stadsbusstrafiken ökar från 18 km/h till 22 km/h år 2013 och 23 km/h år 2030. | |
| | Antalet kilometer gång- och cykelväg skall öka med 10% till år 2013 och 30% till år 2030. | |
| | Andelen säkerhetsåtgärdade gång- och cykelpassager ska vara 30% år 2013 och 100% år 2030. | |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen boende och verksamma i Lunds kommuns tätorter inom 400 m från en kollektivtrafikhållplats |
| | | Kvoten verkligt köravstånd/genaste avstånd för stadsbusslinjerna i Lund |
| | | Intermodala resor - mått på standarden för intermodala resor (antal pendlar-p-platser, cykel-p, restider inkl byten etc) |
| | | Nöjdhetsindex för cykeltrafiksystemet för drift och underhåll, beläggning m m (befintlig enkätundersökning i cykelledskampanjen, totalt 8 standardfaktorer) |
| | | Nöjdhetsindex för gångtrafiksystemet (jämför med befintliga index för cykeltrafiken) |
| | | Nöjdhetsindex för kollektivtrafiken |

| | | |
|----------------------|---|--|
| | | Andelen av driftsbudgeten till gator, vägar respektive gång- och cykelvägar (%) |
| | | Driftbudgeten för gång- och cykelvägar (Mkr/år) |
| | | Mått på omfattningen av "trottoarcykling" |
| | | Nyckeltal för fordonsparkens storlek och sammansättning, inkl andelen miljöfordon |
| | | Nyckeltal för bilparkering i stadskärnan (antal, beläggning, tillgänglighet etc) |
| | | Andel invånare/hushåll som är medlem i en bilpool |
| | | Tillgång till bilpoolsbilar (antal bilpoolsfordon, avstånd till bilpoolsbilens uppställningsplats eller liknande) |
| Trafikens omfattning | Gångtrafiken per invånare ska öka. | |
| | Cykeltrafiken per invånare ska öka med 5% till år 2013 och med 10% till år 2030. | |
| | Kollektivtrafikresandet per invånare ska kontinuerligt öka | |
| | Motorfordonstrafiken per invånare, på det statliga och kommunala vägnätet, skall minska. | |
| | Motorfordonstrafiken per invånare på det kommunala vägnätet skall minska med 2% till år 2013 och 5% till år 2030. | |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Trafikarbete (anatl fordonskm) på det kommunala respektive det statliga vägnätet |
| | | Andelen tung trafik av motorfordonstrafiken på det kommunala respektive det statliga vägnätet |
| | | Kollektivtrafikresandet med olika linjer |
| | | Färdmedelsfördelning för resor i kommunen och regionen (förutsätter att resvaneundersökning för samtliga trafikslag genomförs) |

| | | |
|-----------------|--|---|
| Tillgänglighet | Restidskvoten för cykel/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 1,5 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser). | |
| | Restidskvoten för kollektivtrafik/bil ska vid nyexploatering vara mindre än 2,0 för resor till stadsdelscentrum och tätortscentrum (avser både bostäder och arbetsplatser). | |
| | Den fysiska tillgängligheten för funktionshindrade, barn och äldre ska öka. | |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Antalet arbetsplatser som nås från bostaden inom 30 min med cykel, kollektivtrafik respektive bil |
| | | Andelen/antalet färdtjänstresor med kollektivtrafik respektive taxi |
| | | Andelen hållplatser och fordon inom kollektivtrafiken som är funktionshinderanpassade för olika grupper (rörelsehindrade, synsvaga, hörsel-skadade) |
| Trygghet | Andelen människor som upplever att trafikmiljön är otrygg ska minska. | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen som upplever trafikmiljön som trygg/otrygg i respektive tätort och stadsdel |
| | | Andel av skolbarnen som tar sig till skolan på egen hand |
| Trafiksäkerhet | Antalet svårt skadade och dödade i trafiken ska minska med 25% till 2013 och 50% 2030 (avser både det kommunala och statliga vägnätet och underlaget utgörs av polisrapporterade trafikskadade). | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Antalet dödade och skadade i trafiken på det kommunala gatunätet |
| | | Antalet dödade och skadade oskyddade trafikanter |
| | | Andelen barn respektive vuxna som använder cykelhjälm |
| | | Andelen barn som medverkat i trafiksäkerhetsutbildning i skolan |
| Miljö och hälsa | Utsläppen av koldioxiden från trafiken i kommunen ska minska per | |

| | | |
|---------------------|--|---|
| | invånare med 10% till 2013 och 40% till 2030. | |
| | Till år 2013 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 61 dBA ha erbjudits bidrag till bullersaneringsåtgärder. Till år 2030 ska samtliga fastigheter utsatta för ljudnivåer över 54 dBA ha erbjudits bidrag. Ljudnivåerna avser ekvivalentnivå utomhus, frifältsvärde. | |
| | | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen icke-fossila drivmedel som säljs i kommunen. |
| | | De totala koldioxidutsläppen från trafiken i Lunds kommun (ej per invånare som i målet) |
| | | Luftkvaliteten inom tätbebyggt område för luftföroreningar där det finns gällande miljökvalitetsnormer (partiklar, kvävedioxid, kväveoxider, ozon, bensen, kolmonoxid m fl) |
| | | Förekomst (antal och ytor) av "tysta områden" i kommunen (dvs områden utan förekomst av trafik- och/eller industribuller) |
| Processen LundaMaTs | Andelen invånare i Lunds kommun som uppger att de påverkats av LundaMaTs ska öka. | (Exempel på indikatorer är:) |
| | | Andelen invånare i Lunds kommun som känner till LundaMaTs |
| | | Andelen invånare i Lunds kommun som anser att satsningen på LundaMaTs och hållbara transporter är bra |
| | | Användningen av transportrelaterade tjänster som tillhandahålls av kommunen |

Örebro (uthållig kommun)

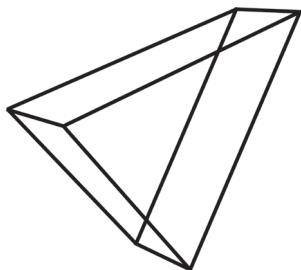
| Områden | Mål | Indikatorer | Tilläggsindikatorer |
|------------------------------|-----|--|--|
| Kommunens verksamhetslokaler | | Uppvärmning: andel fossil energi, andel el, specifik bruttoenergiförbrukning | Uppvärmning: specifik nettoenergiförbrukning |
| | | Driftel: specifik elförbrukning | Specifika CO2-utsläpp (marginal) |
| | | Specifika CO2-utsläpp (medel) | Specifik energiförbrukning - kyla |
| | | | Specifik vattenförbrukning |

| | | | |
|------------------------|--|--|--|
| | | | Energikostnad |
| | | | Uppdelat på lokaltyp |
| Kommunala bostadsbolag | | Uppvärmning: andel fossil energi, andel el, specifik bruttoenergiförbrukning | Uppvärmning: specifik nettoenergiförbrukning |
| | | Fastghetsel: specifik elförbrukning | Specifika CO2-utsläpp (marginal) |
| | | Specifika CO2-utsläpp (medel) | Specifik energiförbrukning - kyla |
| | | | Specifik vattenförbrukning |
| | | | Energikostnad |
| | | | Andel elabonnenter med kollektivmätning |
| | | | Uppdelat på fastighetstyp |
| Fjärrvärme | | Andel fossil energi | Fjärrkylaleverans, specifik |
| | | Andel el | Fjärrvärmekostnad - typhus |
| | | Fjärrvärmeleverans | |
| | | Elleverans, specifik | |
| | | Specifika CO2-utsläpp | |
| Vatten & avlopp | | Andel fossil energi | Uppdelat på Vatten respektive Avlopp |
| | | Andel el | |
| | | Specifik energiförbrukning | |
| | | Producerad mängd biogas, specifikt | |
| | | Specifika CO2-utsläpp | |
| Gatubelysning | | Specifik elförbrukning | |
| Kommunala transporter | | Andel miljöbilar | Medelenergiförbrukning per bränsleslag |
| | | Medelenergiförbrukning | Körsträcka per bränsleslag |
| | | Totalt antal fordonskilometer | |
| Kollektivtrafik | | Andel kollektivtrafik | Medelenergiförbrukning per bränsleslag |
| | | Tillgång till kollektivtrafik | CO2-utsläpp per bränsleslag |
| | | Medelförbrukning | |
| | | CO2-utsläpp | |
| Fysisk planering | | Andel av nybyggnation som värms med fjärrvärme | |
| | | Andel av nybyggnation som har tillgång till kollektivtrafik | |
| Krishantering | | Värmestugor vid elavbrott | |
| | | Tillgång till reservkraft vid elavbrott | |
| | | Plan för drivmedelslogistik | |
| Övrigt | | Förnybar elproduktion, specifik | Biogasproduktion från avfall, specifik |
| | | Upphandling | Cykelbanor, specifik |

Örebro (Transportplan)

| Områden | Mål | Indikatorer |
|---|---|-------------|
| Trafikens omfattning | Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik (GCK) utgöra 50% år 2010 och 60% år 2020. | |
| | Biltrafiken i Örebro city ska minska med 10% till 2010 och med 25% till 2020, räknat från nivån 2000. | |
| | Den tunga trafiken (inklusive varutransporterna) i centrala Örebro ska minska till 2010, räknat från nivån 2005. | |
| Stadsutveckling (attraktiv, tillgänglig och trygg stad) | År 2010 ska en ökad andel barn, äldre och funktionshindrade uppleva att de kan resa självständigt, säkert och effektivt med egna icke motordrivna eller kollektiva färdmedel, jämfört med 2005. | |
| | År 2010 ska innerstadens tillgänglighet, säkerhet och attraktivitet vara förbättrad, jämfört med 2005. | |
| | Antalet boende per hektar i Örebro tätort ska uppgå till ca 25 år 2015. | |
| | Vid nyexploatering för bostäder inom Örebro tätort ska restidskvoten cykel/bil och buss/bil inte överskrida 1,5 respektive 2,0. Avvikelser kräver särskild motivering. | |
| | Alla boende och verksamma i staden ska ha god tillgänglighet till en park eller annat grönområde av social kvalitet inom 200 m från bostaden. | |
| Örebro och det regionala transportsystemet | Kollektivtrafikens andel av arbetspendlingen mellan Örebro och omgivande större orter ska uppgå till 25% år 2015 och 40% 2030. | |
| | Örebro ska bibehålla sin position bland Sveriges tre bästa logistiklägen. | |
| Trafiksäkerhet | | |
| Klimatpåverkan | År 2010 ska utsläppen av växthusgaser i kommunen ha minskat med 5% från 2000 års nivå. | |
| | År 2010 ska 80% av alla kommunägda personbilar var miljöbilar enligt Vägverkets nuvarande definition. | |
| | Utsläpp av fossil koldioxid från bilresor i tjänsten ska vara nära noll år 2020. | |
| Luftkvalitet | Halterna 35 mikrogram/m ³ som dygnsmedelvärde och 20 mikrogram/m ³ som årsmedelvärde för PM10 (partiklar) ska underskridas år 2010. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 37 dygn per år. | |
| | Halterna 20 mikrogram/m ³ som dygnsmedelvärde och 12 mikrogram/m ³ som årsmedelvärde för PM2.5 (partiklar) ska underskridas år 2010. Dygnsmedelvärdet får överskridas högst 37 dygn per år. | |

| | | |
|--------|---|--|
| Buller | Alla nybyggda bostäder ska ha bullernivåer som inte överskrider Naturvårdsverkets rekommendationer, såväl inomhus som utomhus. Senast 2010 ska alla boende utmed det kommunala vägnätet ha tillgång till en utemiljö med en ljudnivå på högst 40-45 dBA, på någon sida av bostaden. | |
|--------|---|--|



Ramprojektet HASTA (Hållbar Attraktiv Stad) drivs av Trafik & väg, Institutionen för Teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola. I ramprojektet forskas kring staden och dess kvaliteter och problem. En baskvalitet är säkerhet, men andra viktiga kvaliteter som fokuseras är trygghet, tillgänglighet, bekvämlighet och miljö. HASTA:s vision för den hållbara och attraktiva staden innebär en stad som, inom samhällets ramvillkor, tillgodoser dess invånares olika och skiftande behov, utan att äventyra framtida invånares behov. Samhällets ramvillkor definieras av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Inom HASTA bedrivs olika projekt. Denna rapport är skriven för projektet "Utveckling av hållbarhetsindikatorer" som syftar till att ta fram olika indikatorer för att kunna mäta hållbar stadsutveckling. Rapport är den tredje rapporten inom HASTA och beskriver hur svenska kommuner arbetar med trafikstrategier och hållbarhetsindikatorer.

Institutionen för Teknik och samhälle

Lunds universitet

Box 118

221 00 Lund

Telefon: 046 222 91 25

E-post: tft@tft.lth.se

Webb: tft.lth.se



LUNDS UNIVERSITET