

Datum: 2020-04-23  
Handläggare: Louice Norén  
Direktr:   
Diariernr: 2020.166 SBN

Samhällsbyggnadsnämnden

## Remissvar Förslag till Trafikstrategi

### Ärendebeskrivning

Samhällsbyggnadsnämnden har mottagit Förslag till Trafikstrategi (2019.745 KS) på remiss enligt kommunstyrelsens beslut från den 9 december 2019. Remissvar ska lämnas till kommunstyrelsen senast den 11 maj 2020.

Kommunfullmäktige gav i Flerårsstrategi 2018-2020 kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en övergripande strategisk trafikplan. Avsikten var att fördjupa och förtydliga kommunens vilja kring strategiskt viktiga trafikfrågor och åtgärder som medverkar till önskad samhällsutveckling. Dokumentet ska även beskriva hur kommunen ska arbeta för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kommunledningskontoret har tagit fram ett förslag till trafikstrategi med utgångspunkten att erhålla ett kortfattat, kärnfullt och lättillgängligt dokument som kompletterar övriga styrande dokument. Förslaget innefattar mål inom tre områden; *Stadsmiljö*, *Mobilitet* och *Utveckling* samt ett antal tillhörande fokusområden och aktiviteter.

### Förvaltningens yttrande

Samhällsbyggnadskontoret ser positivt på att en trafikstrategi för Alingsås kommun har tagits fram och att dokumentet i sig är kort, koncist och enkelt att överblicka. Vi ser även positivt på att den övergripande synen på mobilitet i stort inkluderas. Vår bedömning är dock att strategin är något för generellt hållen i vissa delar och vi ser ett behov av ytterligare förtydliganden för att den ska få en fullgod funktion som vägvisare för hur kommunen fortsatt ska arbeta med frågorna inom trafikområdet. Ställningstaganden på vissa viktiga områden inom trafik och mobilitet nämns endast på en mycket generell nivå eller saknas helt, vilket vi hade önskat en fördjupning kring. Om inte annat bör det förtydligas om och i så fall hur dessa aspekter kommer beaktas på annan strategisk nivå. Det rör till exempel större fokus på oskyddade trafikanter del av gatuutrymmet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, jämlikt transportsystem, förhållningssätt vid planering (fyrstegsprincipen; Tänk om, Optimera, Bygg om, Bygg nytt), mobility management (beteendepåverkan och attitydförändringar) och godstransporter.

Vi saknar även en bakomliggande analys av förutsättningarna för trafiken i Alingsås kommun idag och vilka framtida utmaningar vi förväntas möta. Exempelvis kan nämnas hur trafik- och transportbehovet påverkas av Alingsås kommuns avlånga geografi med både stad, mindre tätorter och landsbygd samt det geografiska läget i en expansiv region med en stor andel som arbets- och studiependlar såväl ut ur som till kommunen. Hur fördelningen av väghållansvaret mellan kommunen, Trafikverket, vägföreningar och andra enskilda parter ser ut är också viktigt att beakta. Likaså är Alingsås kommun i en expansionsfas med förväntad ökad befolkningstillväxt och planering av större utbyggnadsområden pågår. Antalet individer i åldersgruppen äldre men även barn förväntas öka, vilket påverkar resbehovet på olika sätt. Hur sker samordning av bebyggelse- och trafikplanering samt andra satsningar på resandeområdet i kommunen för att möta denna utveckling? Analysen bör ligga till grund för vilka konkreta mål och aktiviteter för trafiken som Alingsås kommun ställer upp för att nå

målbilderna som framgår under de tre angivna områdena *Stadsmiljö*, *Mobilitet* och *Utveckling*.

Det är viktigt att det tydliggörs att trafikstrategin beaktar samtliga våra tätorter och vår landsbygd samt att tyngdpunkten inte endast ligger på Alingsås stad. Detta för att strategin ska fungera som ett övergripande paraply för hela kommunens trafikutveckling i en hållbar riktning. Vi ser ett behov av att det ytterligare konkretiseras vilka angivna mål, fokusområden och aktiviteter som gäller hela Alingsås kommun respektive vilka som specifikt avser Alingsås stad. Strategin kan upplevas som något otydlig i detta sammanhang vilket kan bidra till misstolkningar. Ett exempel är benämningen "cykelstaden" som ett fokusområde under mål *Mobilitet*. Detta torde innefatta särskilt Alingsås stad och inte hela den geografiska kommunen. Under samma fokusområde anges sedermera aktiviteter som bör gälla hela kommunen. En av aktiviteterna är även uttryckligen att vi ska arbeta för att bli en av Sveriges tre bästa "cykelkommuner".

Trafikstrategins mål, fokusområden och aktiviteter ska tydligt kopplas till övriga strategiska dokument på såväl högre som lägre nivå, vilket framgår av figuren på sida 5. Vi ser dock gärna att detta tydliggörs ytterligare något i text samt hur strategin är tänkt att synkas till angivna mål och uppdrag i den årliga budgeten (tidigare flerårsstrategin). Det vill säga så det finns en röd tråd genom alla nivåer för mål och åtgärder som berör trafik i olika beslutade dokument.

Vad gäller strukturupplägget kan det ifrågasättas om fokusområdenas respektive aktiviteternas syften bör vara det omvända. Av strategin framgår att "fokusområdenas syfte är att definiera vad som *bör* prioriteras och vilka aktiviteter som *behöver* genomföras". För att tydliggöra det fortsatta arbetet med underliggande planer till strategin kan det finnas en poäng att istället utgå från följande: fokusområdena *är* det kommunen prioriterar i sitt arbete med trafik/mobilitet och aktiviteterna är *förslag på övergripande åtgärder som bör* utföras för att nå de uppsatta målen. Mer detaljerade åtgärder kan ingå i strategiska dokument på lägre nivå än strategin.

Vi ser att ett antal fokusområdenas och aktiviteternas innehåll med fördel kan förklaras ytterligare för att öka förståelsen, både internt och externt, för kommunens trafikstrategiska ståndpunkter. Till exempel vad som i praktiken menas med vissa begrepp såsom trygg, levande, hållbar etc. i olika sammanhang. Flera aktiviteter nämner även åtgärder vid större planer och projekt, vilket kan förtydligas vad det konkret innebär - vad är större och är det specifikt planer och projekt för investering i trafikinfrastruktur eller i samhällsplaneringen överlag (översiktlig- och detaljplanering) som avses?

Under mål *Stadsmiljö* fokusområde 1 anges två målgrupper; barn och personer med funktionsnedsättning. Barns resande framhävs genom en definierad aktivitet, men det saknas dock aktiviteter på ett tydligt sätt för den andra gruppen. Första aktiviteten anger att relevanta sociala aspekter ska belysas i tidigt skede genom en standardiserad metod. Vi hade gärna sett förslag på exempel på sådan metod för hur det konkret kopplas till att erhålla en trygg, tillgänglig och levande stads- och ortsmiljö. Under samma mål i fokusområde 2 anges att effekterna av kommunens barriärer ska minskas, men det framgår inte med önskad tydlighet vilka dessa barriärer är.

Vi ser gärna även en tydligare koppling till ämnesområdet i texten för fokusområde 4 som rör marknadsföring och allmänna platser. Hur bör kommunen arbeta med dessa frågor ur ett trafikperspektiv? Till exempel kan det poängteras att marknadsföring av Alingsås kommuns

läge sker utifrån ett ställningstagande om utökat hållbart resande till, från och i kommunen. Det är enkelt att ta sig hit från andra städer med kollektivtrafik samt att de korta avstånden inom tätorter (särskilt Alingsås stad) möjliggör en ökad andel gång och cykelresor. Aktiviteten om att förädla stadsmiljöer och platser kan förslagsvis förtydligas ur ett gångtrafikanterperspektiv och hur vi styr användningen av gator i tätort för att bidra till gemytliga och attraktiva allmänna platser att vistas på.

Vikten av hur kommunen kan bidra till ändrat resebeteende och påverka invånarna till att göra fler hållbara resval, utöver byggnation av gång- och cykelvägar, bör understrykas ytterligare. Satsningar på mobility management-åtgärder kan med fördel lyftas in under målområdet *Mobilitet*.

Det är viktigt att det tydligt framgår att Alingsås kommun endast kan "verka för" att erhålla ett så effektivt och välutbyggt kollektivtrafiksystem som möjligt, då vi inte har beslutsmandatet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och beslutar om satsningar på utbyggnad, vilka stråk som prioriteras, reseutbud m.m. Kommunen är endast samverkanspart och kan lämna synpunkter, önskemål och lokal kunskap för att bidra till en god utveckling. Kommunens ansvar för hållplatsbyggnationer samt den fysiska planeringen generellt genom planmonopolet och dess påverkan på människors rörelse- och resmönster kan dock framhållas ytterligare. I texten för fokusområde 3 under mål *Mobilitet* som rör tillgänglighet till hållplatser och större knutpunkter bör kopplingen till kollektivtrafik tydliggöras. Förslagsvis kan det läggas till att Alingsås invånare (och även externa besökare) enkelt ska kunna *resa med kollektivtrafiken och på ett säkert sätt kunna gå eller cykla till närmsta hållplats* för att ta del av arbete, kultur och aktiviteter osv. Under fokusområde 4 bör även bilden bytas ut då den inte överensstämmer med dagens stadstrafik.

Samhällsbyggnadskontoret ser mycket positivt på att delaktighet för såväl allmänheten som näringslivet framhävs samt att kommunen vågar vara nytänkande. Formuleringen av målet för *Utveckling* framhåller dock ett mer generellt allmänt arbetssätt som bör genomsyra hela kommunens organisation. Kopplingen till specifikt trafik och mobilitet kan med fördel konkretiseras ytterligare för detta mål med tillhörande fokusområden och aktiviteter. För fokusområde 1 kan det förtydligas att det rör engagemang och delaktighet i det fortsatta arbetet med trafikfrågor, då trafikstrategin redan förväntas vara antagen. Det bör även förtydligas vad vi konkret avser med samverkan i tidiga skeden ur ett trafikperspektiv. "Prova nytt" skulle i praktiken kunna omfatta deltagande i relevanta pilotprojekt och studier för ökat hållbart resande. Det är även viktigt poängtera att satsningar på nya idéer inom trafikområdet endast kan göras med förbehåll om varje enskilt falls ekonomiska och geografiska förutsättningar.

### **Ekonomisk bedömning**

Beslutet om yttrande innebär inga ekonomiska kostnader

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadskontorets förslag till yttrande antas och skickas till kommunstyrelsen som samhällsbyggnadsnämndens svar på remissen Förslag till Trafikstrategi.

**Beslutet ska skickas till**  
KS

Hanna Jonsson  
Enhetschef Trafik och planering

Louice Norén  
Utredare Trafik och planering