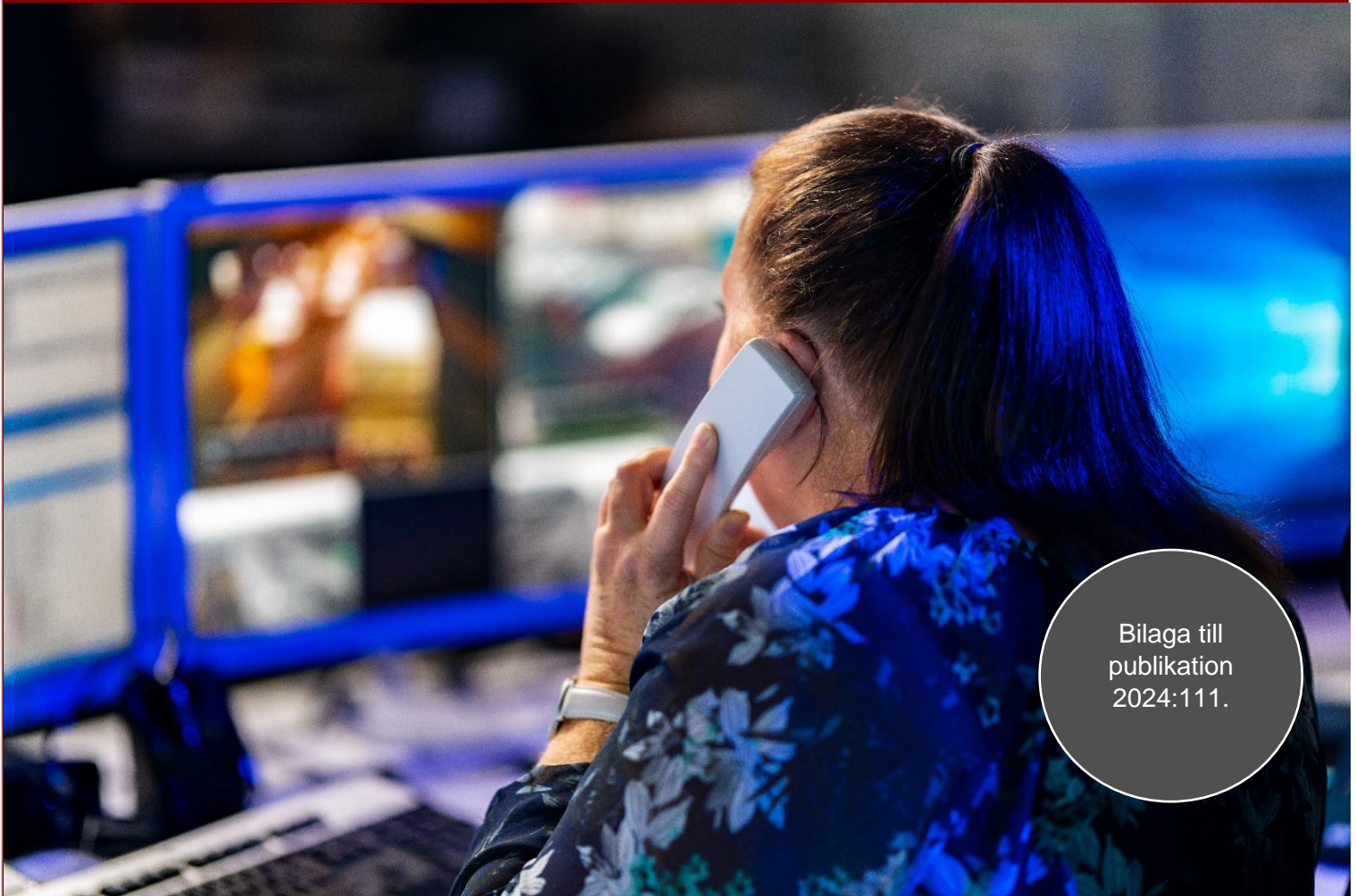


RAPPORT

Utökad trafikinformations- samarbete med kommuner

Bilaga 1: Fallstudie Skellefteå



Bilaga till
publikation
2024:111.

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Utökat trafikinformationssamarbete med kommuner. Bilaga 1 Fallstudie Skellefteå. Bilaga till publikation 2024:111.

Författare: Björn Öhman (Bouvier Advisory), Louise Olsson (Trafikverket) och Joakim Barkman (Trafikverket).

Dokumentdatum: 2024-05-30

Kontaktperson: Louise Olsson, louise.a.olsson@trafikverket.se

Omslagsfoto: Dennis Ersöz

Innehåll

Innehåll	3
1 Inledning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte och mål	5
1.3 Läsanvisning	5
2 Sammanfattning av huvudrapporten.....	6
2.1 Vägtrafikledning i Sverige.....	6
2.2 Omfattning av samverkan för att uppnå förbättrad trafikinformation.....	7
3 Generella slutsatser om samverkan mellan Trafikverket och kommuner	8
4 Fallstudie Skellefteå	9
4.1 Bakgrund.....	10
4.2 Trafiksituationen i Skellefteå.....	10
4.3 Kommunens arbete med störningsinformation idag.....	12
4.4 Målbild och nyttor för trafikinformation	13
4.4.1 Målbild.....	13
4.4.2 Användningsområden och nyttor	14
5 Slutsatser och rekommendationer	15
5.1 Gap	15
5.2 Samverkan	15
5.3 Rekommendationer på kort sikt	16

1 Inledning

1.1 Bakgrund

För närvarande har ingen myndighet det övergripande ansvaret för trafikinformation och vägtrafikledning på nationell nivå. Trafikverket ansvarar för vägdata, trafikinformation och trafikledning på det statliga vägnätet, medan kommunerna ansvarar för dessa uppgifter på det kommunala vägnätet. Historiskt har det funnits otydligheter kring ett sammanhållet ansvar för trafikinformation och trafikledning på nationell nivå och ingen aktör har tagit ansvar för helheten.

Det är inte utrett eller klarlagt hur vägtrafikledningstjänster och samarbete kring trafikinformation mellan väghållare ska se ut eller vilka förutsättningar som behöver finnas på plats för att det ska fungera i flera delar av landet. Exempel på samverkan finns idag i form av Trafik Stockholm, Trafik Göteborg och Trafik Malmö. Denna förstudie handlar om att ur ett nationellt perspektiv utreda Trafikverkets förutsättningar för samverkan utanför storstadsregionerna, men omfattar också en fördjupad fallstudie där Skellefteå används som pilotkommun.

Effektiv och funktionell vägtrafikledning i Sverige (EFTiS) syftar till att analysera och effektivisera vägtrafikledningssupdraget inom verksamhetsområde Trafik med hänsyn till de uppdrag centralerna har idag och inom en överskådlig framtid. Det finns en önskan om att vägtrafikledningsverksamheten ska bli mer framtidsorienterad genom att i högre grad hålla sig uppdaterad kring teknikutvecklingen och omvärldens förändring. Inom ramen för det övergripande arbetet med EFTiS har en målbild för vägtrafikledning tagits fram eftersom det saknades en gemensam målbild att samlas kring.

Idén till förstudien *Utökat trafikinformationssamarbete med kommuner* har sin bakgrund i ett flertal initiativ:

- Samverkan inom trafikinformation ligger väl i linje med Trafikverkets arbete med att se över hur fler kommuner än idag kan erbjudas vägtrafikledningstjänster. Förstudien tar därmed sin grund bland annat i *Målbild vägtrafikledning i Sverige* samt *Färdplan – digitaliserat vägtransportsystem*.
- Tankar på samarbete inom trafikinformation har lyfts upp av Skellefteå kommun i samband med dialoger om den systemdemonstrator på väg 372 som pekades ut i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Systemdemonstratorns syfte var att möjliggöra utveckling kopplad mot elektrifiering och digitalisering. Behoven av samarbete kring trafikinformation har aktualiserats i koppling till byggandet av Norrbotniabanan.

En utgångspunkt är att skapa förutsättningar för fler typer av lösningar i fyrstegsprincipens tidiga steg och att nå ett steg närmre att kunna arbeta mer med

trafikinformation, trafikledning och digitala tjänster i planeringsprocessen. En hypotes är att en hög grad av automatisering och digitalisering kommer att vara nödvändig för ett kostnadseffektivt samarbete som bidrar till att skapa nyttor i transportsystemet.

1.2 Syfte och mål

Det övergripande syftet med förstudien är att nå ett steg vidare mot relevanta delar i *Målbild vägtrafikledning i Sverige och Färdplan – digitaliserat vägtransportsystem*. Detta genom att skapa mer kunskap om och ta fram generella principer för hur kommuner, utanför storstadsregionerna, i samverkan med Trafikverket kan arbeta med trafikinformation och vägtrafikledning.

Syftet med fallstudien är att utforska hur slutsatser och rekommendationer från förstudien kan tillämpas på Skellefteå kommun.

Målet med fallstudien är att identifiera förutsättningar för att kunna samverka med Skellefteå kommun för att skapa en samlad bild över trafikläget och kunna arbeta mer effektivt än idag med en samordnad vägtrafikledning och skapa en gemensam lägesbild.

Om genomförbarheten visar sig vara god syftar fallstudien också till att vara en del i att skapa en bättre framkomlighet i Skellefteå under de närmaste 5–10 åren, då det uppstår stora byggarbeten som stör trafiken i centrala staden.

1.3 Läsanvisning

Detta dokument är en del av rapporteringen från projektet Utökad trafikinformations-samarbete med kommuner som genomförts under våren 2024. Då projektet omfattat mycket dialog och sammanställning av underlag har rapporterna delats upp i tre delar, med en huvudrapport och två bilagor:

- Huvudrapporten innehåller en sammanfattande bakgrundsbeskrivning samt slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete.
- Bilaga 1 (detta dokument) innehåller en fallstudie med fokus på hur slutsatser och rekommendationer kan tillämpas på Skellefteå kommun.
- Bilaga 2 är en mer omfattande bakgrundsbeskrivning och nuläge, som tjänar som fördjupning.

Vår rekommendation är att huvudsakligen läsa huvudrapporten, att läsa bilaga 1 om man vill veta hur slutsatserna kan tillämpas i praktiken och få mer av det kommunala perspektivet, samt att använda bilaga 2 som referens för en djupare beskrivning.

2 Sammanfattning av huvudrapporten

För att detta dokument ska kunna läsas fristående sammanfattas delarna av huvudrapporten nedan. Fördjupning av texten går dessutom även att finna bilaga 2, då med fokus på nuläge och omvärldsbevakning.

2.1 Vägtrafikledning i Sverige

Vägtrafikledningens syfte är att leda och styra trafiken, informera trafikanter och upprätthålla störningsfri väg. På så sätt kan vägtrafikledningen påverka hela eller delar av trafiken för att optimera framkomlighet, med hänsyn till trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Trafikledning kan åstadkommas via både trafikstyrning och trafikinformation.

Trafikverket, i rollen som väghållare, ansvarar för trafikstyrningen. Trafikverket bidrar även till trafikinformationen, men denna når i allt större utsträckning trafikanterna via kommersiella aktörers tjänster via mobilappar och via fordonsintegrerade system. Trafikverkets öppna data utgör då en delmängd i dessa tjänster.

Trafikverkets vägtrafikledningsorganisation är formerad utifrån uppdragets omfattning i respektive trafikledningsområde. Trafikverkets fyra trafikcentraler för väg har stora skillnader i sina nuvarande uppdrag. Trafikinformation är det viktigaste verktyget som trafikcentralerna har för att påverka trafikanters resval sett ur ett nationellt perspektiv.

Trafikverket är källa till en mängd olika datamängder på det statliga vägnätet som är relevanta när man pratar om trafikinformation och vägtrafikledning, bland annat:

- Vägdata: till exempel väggeometri, vägbredd, höjdrestriktioner och funktionell vägklass.
- Trafikregler: till exempel hastighetsbegränsning, bärighetsklass och enkelriktad väg.
- Pågående arbeten och störningar på vägarna: till exempel vägarbeten, avstängda vägar, omledningsvägnät och vinterunderhåll.

Idag publicerar Trafikverket fritt tillgängliga öppna data om alla pågående och planerade vägarbeten, på det statliga vägnätet, som påverkar trafiken. Dessa data skapar reella nyttor för trafiksystemet, primärt för trafikanter (till exempel bilister, leveransfordon och blåljusaktörer) som kan ta del av öppna vägarbetsdata och anpassa sitt resande via till exempel navigeringstjänster (som Google Maps, Waze och HERE), radioutsändningar och via Trafikverkets egen webbplats.

2.2 Omfattning av samverkan för att uppnå förbättrad trafikinformation

För att ta fram beskrivningar av omfattning och konsekvenser på olika former av samverkan kring trafikinformation har inspiration tagits från redan genomfört arbete inom Trafikverket gällande vägtrafikledningstjänster. I interna och externa dialoger har det framkommit att det ofta finns behov av samordning och samverkan även i tidigare skeden, redan i planeringen av åtgärder, för att uppnå förbättrad trafikinformation i senare skeden.

Mer utförlig beskrivning än tabellerna nedan återges i huvudrapporten. Där återfinns även en analys av vad nivåerna skulle innebära, ett önskat läge samt identifierade gap.

De olika omfattningarna på samverkan som beskrivs nedan är relativt oberoende av varandra och det är därför möjligt att sätta ihop en kombination av dessa för att anpassa till specifika behov i olika kommuner. Det är även möjligt att nivåerna på samverkan kan variera över tid beroende på hur mycket störningar som planeras. Ett exempel är Skellefteå kommun där vi vet att det under 5–10 år kommer att vara mycket störningar. Då kan ett närmare samarbete inom fler områden etableras för att sedan skalas ned när vissa nivåer inte längre behövs.

Tabell 1: Planeringssamverkan

Samverkande planering och koordinering i tidigt skede	Överenskommelse om omledning
Arbetsmodeller för att utbyta information i tidiga skeden samt löpande koordinering av händelser med trafikpåverkan i perioder när det är många störningar i vägtrafiksystemet.	Förberedda och överenskomna omledningsplaner omfattande både statligt och kommunalt vägnät.

Tabell 2: Samverkan inom trafikinformation och trafikledning

Förmedla trafikinformation	Bastjänst trafikleda och trafikinformera
Samlad trafikinformation tillgängliggörs externt via publika och väl definierade gränssnitt. Trafikverket agerar som datavärd för kommunal information och informationen finns tillgänglig i maskinläsbart format. Trafikinformation kommer in via DATEX/API eller "kommunformulär".	En bastjänst där Trafikverket, främst trafikcentralen, trafikinformerar och i förekommande fall trafikleder på kommunalt vägnät enligt överenskommelser. De operativa trafikledarna hanterar inkommande information på kommunalt vägnät.

Tabell 3: Tilläggstjänster inom vägtrafikledning

Tilläggstjänst störningshantering	Tilläggstjänst trafikstyra
Trafikverket hanterar överenskomna (akuta) störningar på ett utpekat kommunalt huvudvägnät. Exempel är flytt av fordon eller åtgärder av skador som hindrar trafiken.	Anslutning av kommunala anläggningar till Trafikverkets centrala system. Överenskommelse om att Trafikverket levererar tjänsten "vägtrafikledare" till kommunen.

3 Generella slutsatser om samverkan mellan Trafikverket och kommuner

Det finns en enighet hos stora delar av Trafikverket och hos kommunerna i att det vore bra att samla all trafikinformation, både från kommunala och statliga väghållare, i en åtkomstpunkt. De skulle underlätta för såväl navigeringstjänster som trafikanter att få tillgång till informationen.

Kommuner och Trafikverket har olika syften och mål med att nå ut med trafikinformation. Kommuner ser oftast ett behov av mer detaljerad trafikinformation, så att invånarna får en fullständig bild över störningar för både biltrafik, gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafiken. Kommunen har också ett större intresse att arbeta med påverkansåtgärder och att främja gång, cykel och kollektivtrafik som färdmedel. För Trafikverket är huvudsyftet med trafikinformationen att nå ut med kvalitetssäkrad information till så många som möjligt och på så sätt hantera de störningar som uppstår, både vid planerade vägarbeten och oplanerade händelser.

Det finns goda exempel på samverkan mellan kommunala väghållare och Trafikverket relaterat till storstadssamarbetena Trafik Stockholm, Trafik Göteborg och Trafik Malmö. Dock har det tagit lång tid från idé till förverkligade och något som framkommit är att det oftast inte är de tekniska aspekterna eller systemstöden som är det svårare utan snarare hur man enas i överenskommelser och avtal, tydliggör ansvarsfördelning och hur resurser fördelas. De samarbeten som finns idag är relativt resursintensiva, både från Trafikverkets och kommunerna. Det anses inte vara lämpligt med ett resursintensivt upplägg utanför storstadsområdena. I mindre kommuner kan det vara en trafikingenjör som hanterar allt från framtagande av trafikföreskrifter till att sprida trafikinformation.

Samverkan kring trafikinformation är relativt liten utanför storstadsregionerna men intresset av samverkan upplevs finnas, såväl hos kommuner som Trafikverket. Intresset är störst där det kommunala och statliga vägnätet påverkar varandra, där det uppstår flera eller stora störningar samtidigt samt i samband med turisttrafik. Underhållsentreprenörerna är en viktig part för att ha en samlad bild över vägnätet, särskilt där Trafikverket och kommunerna har samma driftentreprenör. För att hantera utmaningarna med att nå ut med aktuell trafikinformation från underhållsarbeten med kort framförhållning är road works warning en lösning. I kommunerna är mognadsgraden varierande när det gäller tekniska lösningar för att nå ut med trafikinformation digitalt men överlag är den låg. Manuella arbetssätt med mejl, telefon, excel-listor och egenritade kartor är vanligt. Det saknas också många grundförutsättningar för att kunna nå ut med trafikinformation brett och även för att samverka på ett effektivt sätt. Trafikverket ses som en främjande part, som kan stötta kommunerna i omställningen genom att agera datavärd.



Foto: Patrick Degerman för Skellefteå kommun

4 Fallstudie Skellefteå

4.1 Bakgrund

Den gröna omställningen i norra Sverige innebär flera omfattande företagsetableringar och ökande befolkningsmängder i Västerbotten och Norrbotten. Detta ställer krav på den befintliga transportinfrastrukturen att kunna hantera större trafikmängder.

Samtidigt planeras det för en del större ombyggnationer av infrastrukturen i och runt Skellefteå, bland annat bygget av Norrbotniabanan¹ och ombyggnad och ny sträckning av väg E4 (förbifart Skellefteå)². Det kommer därmed uppstå störningar för alla trafikslag under ett antal år framöver. Detta i ett vägtrafiksystem som redan i dagsläget är känsligt och det finns få omledningsvägar.

Skellefteå kommer agera som fallstudie för att undersöka hur ett utökat trafikinformationssamarbete skulle kunna fungera utanför storstadsregionerna. Det finns liknande utmaningar i flera kommuner längs norra norrlandskusten och i en förlängning kan det vara intressant att utöka fallstudien till hela stråket Umeå-Luleå(-Haparanda).

I åtgärdsvalsstudien (ÅVS) ”Trafiksystem Skellefteå”, som genomfördes under 2022–2023, föreslås fortsatt hantering av ett antal åtgärder, bland annat att *inrätta en organisation för trafikkoordinering, både avseende planering och genomförande, under planperioden då flera stora infrastruktursatsningar och markanvändningsexploateringar (bostads- och industrisatsningar) ska genomföras parallellt i Skellefteå.*

4.2 Trafiksituationen i Skellefteå

I Skellefteå sker en kraftig tillväxt och stadsomvandling med anledning av både Norrbotniabanan och den industrietablering som sker i staden, i stor utsträckning driven av etableringen av batterifabriken Northvolt Ett. Skellefteå räknar en befolkningsökning med 25 000 invånare fram till 2040. Det innebär stora exploateringar av nya bostadsområden och förtätningar i redan befintliga bostadsområden. I samband med detta kommer transportsystemet att drabbas av störningar av olika slag under många år framöver. För Norrbotniabanan är målet att påbörja förberedande arbeten, så som upprustning av vägar och flytt av ledningar, under 2024.

I Skelleftedalen finns idag 5 broar på en sträcka av 15 km. Två av dessa broar planeras övergå till gång- och cykelbroar på grund av strukturella bärighetsbegränsningar som

¹ [Norrbotniabanan - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

² [E4, förbifart Skellefteå - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

beror på att de är i slutet av sin livslängd. För närvarande byggs en ny bro för bil-, gång- och cykeltrafik väster om E4 för att ersätta en av dessa broar.

För att minska trängsel och skapa ett mer hållbart samhälle prioriteras gång, cykel samt kollektivtrafik i Skellefteå kommun. För att dessa färd sätt fortsatt ska vara attraktiva och konkurrenskraftiga gentemot bilen krävs en planering och vägledning som minimerar störningarna under och efter byggandet av Norrbotniabanan, E4 Förbifart Skellefteå och andra bygg- och vägprojekt.

En särskild utmaning kommer att vara framkomlighet och tillförlitlighet för näringslivets transporter genom Skellefteå. Redan idag finns vissa kapacitetsproblem och möjligheterna för omledningar är få. Breda, tunga och långa transporter som kräver dispens av Trafikverket och kommunen är beroende av information om omledningsvägar och hinder som begränsar framkomligheten längs de större stråken genom staden, till exempel E4, Väg 95/372, Torsgatan, Östra leden och Skråmträskleden men även ut mot Skelleftehamn.

Med den pågående snabba utvecklingen i Skellefteå uppstår nya utmaningar för transportsystemet med ökade och förändrade flöden. För att hantera befintliga brister i vägtrafiksystemet och förebygga framtida brister krävs en strategisk samplanering mellan stat och kommun. En viktig inledande åtgärd har varit att skapa en gemensam förståelse mellan Skellefteå kommun och Trafikverket om hur planerade exploateringar och infrastruktursatsningar i Skellefteå påverkar trafiksystemet och samhällsutvecklingen, både nu och i framtida prognoser.

Sweco har med bakgrund i ovanstående, på uppdrag av Trafikverket, tagit fram en mer detaljerad trafikmodell i Sampers för Skellefteå kommun, för nulägesår 2017 respektive prognosår 2040, som också tar hänsyn till industrisatsningar och en ökad befolkning, sysselsättning och utvidgad arbetsmarknad.

Med den framtagna modellen har en analys av prognosåret 2040 gjorts med förutsättningen att den enda tillkommande åtgärden i systemet är den kommunala Karlgårdsbron, väster om E4. Resultatet av modellens prognos visar att årsdygnstrafiken (ÅDT) på E4/Viktoriabron år 2040 ökar till drygt 36 000 fordon, vilket motsvarar en ökning med 30 procent jämfört med idag. För den norra delen av E4/Viktoriagatan närmast väg 95/372 ökar trafikflödet till en ÅDT på drygt 39 000.

I analysen har det bedömts att, utifrån systemets kapacitet, en sådan ökning endast kan ske om trafikens fördelning över dygnet ändras. Med det menas att trafikanter i högre utsträckning väljer att åka på andra tider på dygnet, det vill säga utanför högtrafikperioderna för morgon respektive eftermiddag. Översiktligt bedöms att 30 procent ökning av trafikmängderna på E4 innebär att vägens funktion inte kan upprätthållas. Det kommer att krävas fördjupade analyser för att bedöma när ett kapacitetstak för systemet uppnås.

Även på E4 vid Solbacken samt på delar av väg 372 visar modellen på 30 procent ökning av trafiken fram till år 2040, med risk för kapacitetsproblem som följd.

Med den pågående utvecklingen riskerar trafikflödena överskrida kapacitetstaket långt tidigare än år 2040. Konsekvensen blir då stora störningar i systemet, främst på regionens viktigaste transportstråk för näringslivet, det vill säga E4 och väg 95/372. Vid högtrafik skulle det innebära låg framkomlighet och stor miljöpåverkan. Allt för stora trafikmängder på E4 och väg 95/372 riskerar även begränsa kollektivtrafikens framkomlighet och konkurrenskraft, då alternativa färdvägar saknas. Stora biltrafikflöden i centrala Skellefteå påverkar även framkomligheten och trafiksäkerheten för gång och cykel negativt.

Sammantaget innebär detta begränsningar i kommunens planerade markanvändning och byggande av nya bostäder.

4.3 Kommunens arbete med störningsinformation idag

Skellefteå kommun arbetar idag huvudsakligen med information om tidsspecifika avstängningar. I dagsläget går information ut via mejl och tjänst med gantt-schema från kommunens trafikingenjör.

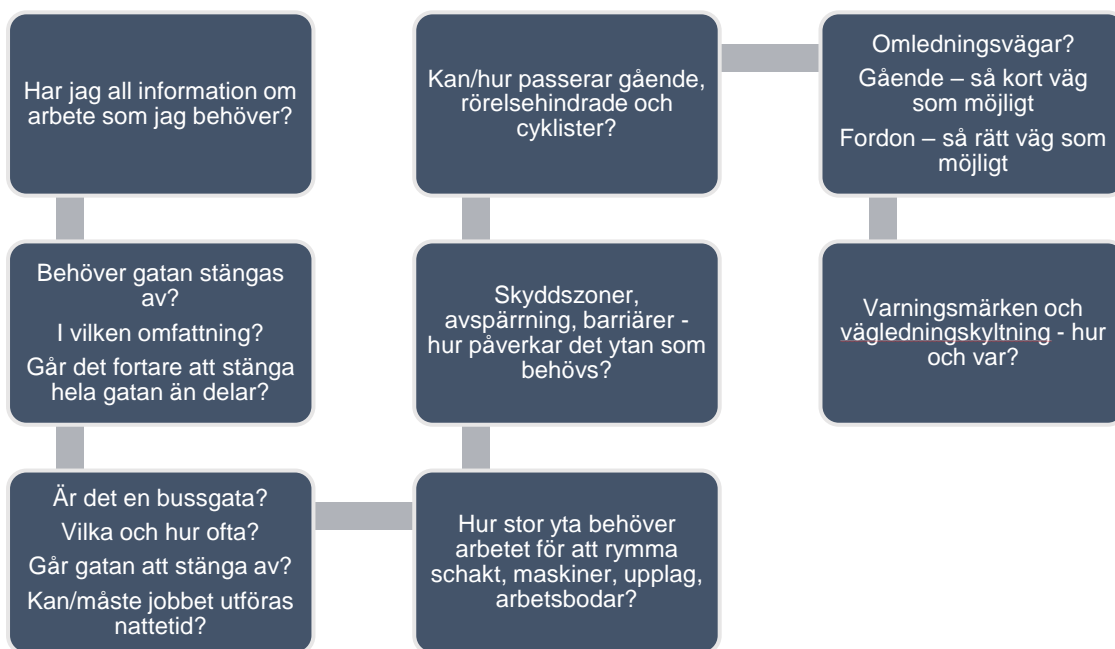
De som får information om avstängningar idag är räddningstjänst, polis, ambulans, sopbil, taxi, representant för synskadade, Havator (privat företag inom lyfttjänster och transport), kommunens kundtjänst, Länstrafiken, Skellefteå buss och skolbusshandläggare.

Information om vissa avstängningar publiceras även på kommunens hemsida samt via sociala kanaler.

Skellefteå kommun har satt ett antal målsättningar med utskick och publicering av avstängningar:

- Koordinera för att minska/minimera störningar i trafiken i första hand.
- Förhindra dödsfall till följd av förseningar för blåljuspersonal.
- Listor och förteckningar om vem som gör vad och var.
- Publiceras så att allmänheten har tillgång till så tillräcklig och korrekt information så att de kan planera sitt resande längs det statliga och kommunala bil-, gång- och cykelvägnätet.

Processen för beslut om behov av avstängningar och informationsbehov beskrivs i Figur 1 nedan.



Figur 1. Skellefteå kommuns process för avstängningar.

4.4 Målbild och nytta för trafikinformation

Skellefteå kommun har utvecklat en målbild där trafikinformation kan bidra till att sätta trafikanterna, resenären och transportören i fokus oavsett var de färdas och oavsett trafikslag. Visionen är att ett samarbete kring trafikinformation ska bidra till ett hållbart resande i kommunen genom att förenkla resenärens, trafikantens och transportörens vardag. Detta genom att öka pålitligheten i transportsystemet så att det upplevs så störningsfritt som möjligt. Genom tillförlitlig och aktuell information bidrar det även till en större acceptans för de störningar som uppstår i systemet på grund av de omfattande företagsetableringarna och byggandet av Norrbotniabanan.

4.4.1 Målbild

För att realisera visionen har Skellefteå kommun satt upp ett antal önskemål för innehåll och användning av en trafikinformationstjänst och vad kommunen skulle vilja få ut av ett samarbete med Trafikverket.

Tabell 4: Skellefteå kommuns önskemål kopplade till en karttjänst.

Skellefteå kommuns främsta önskemål för en karttjänst (prioritet 1)	Skellefteå kommuns sekundära önskemål för en karttjänst (prioritet 2)
Överskådlig och med få detaljer	Tidsaxel (typ gantt-diagram)
Mer detaljer när man väljer ett arbete	Prenumerera på sträcka/område

Skellefteå kommuns främsta önskemål för en karttjänst (prioritet 1)	Skellefteå kommuns sekundära önskemål för en karttjänst (prioritet 2)
Visa avstängningens utsträckning när arbetet valts	Skicka meddelande/push notifikation till sändlista (blåljus)
Omledningsväg för bil	Omledningsväg för både bil och gång /cykel
Trafikinformation för synskadade	Ruttplanerare för bil, gång samt cykel både hemsida samt i app
Visa status på arbetet	
Visa dröjsmålstid	
Visa form av arbete	
Beskrivning av arbete (fritext)	
Applikation för mobiltelefon	

4.4.2 Användningsområden och nyttor

Det finns många användningsområden och nyttor med en karttjänst för trafikinformation. Nedan beskrivs dessa översiktligt ur det kommunala perspektivet.

Trafikplanerare: Lättare att planera framtida avstängningar om all information om pågående och planerade avstängningar är samlad.

Regional- lokal- och skolbuss: Information som delas via standardiserade gränssnitt konsumeras av bussbolagen för att kunna göra förändringar i rutten, även vid ändringar med kortare varsel. Detta minskar också risken att bussåkandet minskar på grund av ökad oplanerad restid.

Skolskjuts- lokal- och Länstrafikshandläggare: För att underlätta planering nu och i framtiden.

Polis, räddningstjänst och ambulans: För att inte utryckningar ska försenas.

Renhållning: För att underlätta så att inte sopbilen kommer på villovägar.

Föreningar för synskadade och rörelsehindrade: För att ge ut information som är anpassade för de som behöver datoruppläsning av information samt kunna planera sina gångsträckor.

Intresserade näringsidkare: I denna grupp ingår taxi, tunga transporter, kranbilar och andra som är intresserade av att få informationen, exempelvis för att undvika tung trafik vid avstängda gator.

Medborgare: Kunna planera sina resor vilket ger mindre trafikträngsel runt avstängningarna. Tydligt, enkelt och på en plats som går att hänvisa till.

5 Slutsatser och rekommendationer

5.1 Gap

Det gap som finns mellan önskad målbild och nuläget är mycket stort, vilket stämmer väl med de slutsatser och rekommendationer som görs i huvudrapporten.

Vid samtal om trafikinformation mellan Trafikverket och kommuner är det viktigt att sätta en gemensam bild av målen med trafikinformation. Skellefteå kommun, och även andra kommuner som intervjuats i samband med förstudien, har önskemål om högre detaljeringsgrad på informationen jämfört med hur Trafikverket arbetar idag.

Kommunen ser också trafikinformation som en komponent i påverkansåtgärder för att nå en totalt sett bättre tillgänglighet samt arbeta för mer hållbart resande.

5.2 Samverkan

Genom den utveckling som pågår i Skellefteå finns ett stort engagemang hos aktörer i regionen samt en öppenhet för samverkan. Det finns även en vilja från olika parter att skapa ett välfungerande transportsystem genom hela omvandlingen. Det finns en god samverkan med kommunen och det finns en förståelse för att trafikinformation och omledning kommer att vara viktigt i den kommande stadsomvandlingen.

Skellefteå kommun har, som de flesta andra små och mellanstora kommuner, få resurser som arbetar med trafikinformation. Ofta är det en, eller fåtal, trafikingenjörer med ett brett ansvar, där trafikinformation endast är en liten del av arbetsuppgifterna.

Till skillnad mot Trafikverket kan det därför vara samma person på kommunen som är involverad även i de tidigare skedena. Att samverka kring koordinering av trafikpåverkande åtgärder i planeringsskedet och kunna öka graden av samordning anses vara positivt av Skellefteå kommun. Kommunen har tidigare inte varit direkt involverad i de tidiga skeden och därför upplevs bristerna vara ännu större i senare skeden när såväl Norrbotniabanan som andra ombyggnationer närmar sig byggstart och behoven av trafikinformation ökar. Skellefteå kommun efterfrågar den gemensamma kartan även för att kunna gå ut med information till medborgarna i god tid innan byggstart.

En nyckelkomponent i att samverka kring trafikinformation är att samla information om störningar på kommunalt och statligt vägnät i samma karta. Det angreppssättet efterfrågas framförallt av Skellefteå kommun men även andra vidtalade kommuner instämmer i att det skulle finnas många fördelar med en gemensam karta med uppdaterad trafikinformation. På det sättet skulle det vara enklare att nå ut till trafikanter, framförallt genom att tjänsteleverantörerna kan hämta all trafikinformation från samma källa och integrera den i navigeringstjänsterna. Medborgarna skiljer generellt inte mellan olika väghållare så även för medborgare och

trafikanter som vill veta mer om exempelvis ett vägarbete inför resan skulle det vara naturligt att både kommunal och statlig trafikinformation finns på samma ställe.

En möjlig styrka i samverkan med Trafikverket (och eventuellt andra kommuner) är att det kan skapas utrymme att ha resurser som kan fokusera på trafikinformation. I förlängningen är en trafikredaktion, likt Trafik Göteborg eller Trafik Stockholm, efterfrågad. Detta är dock mycket resursintensivt i dagsläget och ytterligare en faktor som talar för att hitta former för samverkan med Trafikverket och andra kommuner.

5.3 Rekommendationer på kort sikt

Huvuddelen av Skellefteå kommuns önskelista ligger inom det kommunala ansvaret eller utanför förstudiens avgränsningar. Trafikverket kan ändå stötta kommunens arbete genom några viktiga tillägg till den information som idag hanteras:

- Detaljerad information i form av sträcka och riktning, till exempel genom en länk till projektsidan där det finns annat kartmaterial.
- Trafikinformation på huvudcykelnät och eventuellt huvudgångstråk.
- Möjlighet till omledning via cykelbana eller andra länkar som inte är bilvägar.

Då Skellefteå står inför stora störningar i transportsystemet inom en nära framtid rekommenderas två övergripande åtgärder för att både bidra till en bättre trafiksituation och skapa en större acceptans för de störningar som uppstår.

1. Inrätta en organisation för trafikkoordinering, både avseende planering och genomförande, under planperioden då flera stora infrastruktursatsningar och markanvändningsexploateringar (bostads- och industrisatsningar) ska genomföras parallellt i Skellefteå. Utöver detta bör man dra lärdomar från andra Trafikverksregioner, framförallt Östra regionen, för att komma igång mer effektivt. (planeringsansvarig organisation Trafikverket PLnoå, Skellefteå kommun)
2. Använd Norrbotniabanan-projektet för att bygga upp förutsättningarna att arbeta strukturerat med samverkan mellan Trafikverket och kommuner, med huvudsyftet att skapa acceptans för de störningar som uppstår i staden. Detta kan göras exempelvis genom:
 - a. Arbeta mer redaktionellt med trafikinformation gemensamt med Trafikverkets och kommunens (och Norrbotniabanegruppens) kommunikatörer under byggtiden för att kommunicera en gemensam lägesbild till medborgarna.
 - b. Arbeta med en produktionsplan/arena för att arbeta med kortsiktig koordinering av åtgärder samt sprida information i god tid inför störningar.
 - c. Följ projektets arbete för att identifiera lärdomar som kan spridas till andra projekt med snarlik problematik.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se