

Granskning av kommunens trafik- och parkerings- planering

Karlstads kommun 2019

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	2
2.	Inledning	4
2.1.	Bakgrund	4
3.	Iakttagelser och bedömningar	6
3.1.	Strategier för utveckling av trafik- och parkeringssystemet	6
3.1.1.	Bedömning kontrollmål 1:	8
3.2.	Ansvarsfördelning inom trafik- och parkeringsplanering	8
3.2.1.	Bedömning Kontrollmål 2	11
3.3.	Process för planering av trafik och parkeringar	11
3.3.1.	Bedömning kontrollmål 3	14
3.4.	Samverkan kring trafik- och parkeringsplanering	15
3.4.1.	Bedömning kontrollmål 4	16
3.5.	Uppföljning	16
3.5.1.	Bedömning kontrollmål 5	18
4.	Revisionell bedömning	19
4.1.	Rekommendationer	19
	Bilaga 1 – Arbetsområden i Trafikplanen	20
	Bilaga 2 – Plan- och genomförandeprocess	21
	Bilaga 3, Exempel på möjliga åtgärder för förbättrat trafikflöde	22

1. Sammanfattning

PwC har på uppdrag av Karlstads kommuns förtroendevalda revisorer och lekmannarevisor i Karlstads Parkerings AB (PARKAB) genomfört en fördjupad granskning av kommunens arbete med trafik- och parkeringsplanering. Syftet med granskningen är att besvara följande revisionsfråga:

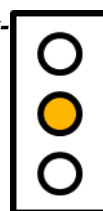
- *Bedriver stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och styrelsen i PARKAB ett ändamålsenligt arbete avseende trafik- och parkeringsplanering inom kommunen?*

Vår sammanfattande revisionella bedömning är att stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och styrelsen i PARKAB *i allt väsentligt* bedriver ett ändamålsenligt arbete avseende trafik- och parkeringsplanering inom kommunen.

Vår sammanfattande bedömning utgår från följande bedömningar per kontrollmål:

Kontrollmål 1: Det finns tydliga strategier för hur trafik- och parkeringssystemet ska utvecklas i relation till kommunens mål för hållbar tillväxt. Kontrollmålet är delvis uppfyllt.

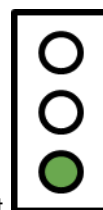
Granskningen visar att det utifrån kommunfullmäktiges mål och översiktsplan, finns flera styrdokument som utifrån ett strategiskt perspektiv tydligt anger inriktningen för hur främst trafiksystemet ska utvecklas. Trafikplanen fastställdes år 2014 och vi bedömer att det finns behov av att revidera planen, vilket även gäller transportsstrategin från år 2006. En revidering av dokumenten bör samordnas med arbetet med den nya översiktsplanen.



När det gäller parkeringsplaneringen är parkeringsnormen styrande och under revidering. Då parkeringspolicyn fastställdes år 2012 gör vi bedömningen att det finns ett behov av att även revidera den och lyfta parkeringar som ett mer strategiskt inslag i kommunens trafiksystem. Det bör även tas fram riktlinjer för parkeringsköp.

Kontrollmål 2: Det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning avseende arbetet med trafik- och parkeringsplanering i kommunen. Kontrollmålet är uppfyllt.

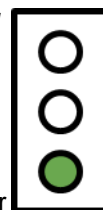
Nämndernas och bolagets delegerade ansvar framgår av reglementen och PARKAB:s ägardirektiv. Utifrån intervjuer och befintliga styrdokument gör vi bedömningen att det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning på övergripande nivå. Bolagets utökade ansvar för parkeringsfrågor bedömer vi håller på att etableras och bolagets organisation har under året utvecklats för att kunna hantera bolagets uppgifter.



När det gäller roller och ansvar i det praktiska arbetet med planering- och genomförandefrågor, visar granskningen att det finns områden som fortsatt behöver klargöras mellan främst samhällsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen. Vi kan samtidigt konstatera att detta är brister som har identifierats i det pågående utvecklingsarbetet och vår bedömning är att kommunstyrelsen och nämnderna har ett tydligt fokus och vidtar åtgärder, för att säkerställa tydlighet i roller och ansvar mellan nämnderna och mellan och inom förvaltningarna.

Kontrollmål 3: Det finns en tydlig process för planering av trafik och parkeringar i samband med förtätning och byggnation av nya områden i de centrala delarna av kommunen. Kontrollmålet är uppfyllt.

Granskningen visar att kommunstyrelsen och nämnderna sedan flera år arbetar för att kommunen ska ha en effektiv samhällsbyggnadsprocess (plan- och genomförandeprocess) och att arbetet kontinuerligt utvecklas. Vår bedömning är att samhällsbyggandeprocessen på övergripande nivå är tydlig utifrån den information vi har tagit del av och att infrastrukturprojekt (bland annat trafik och parkeringar) vid behov ingår som en naturlig del av processen.



Vi anser att processen skulle berikas om det togs fram ett stödande dokument för kvalitetssäkring av projektarbetet med utformning av gator och vägar samt parkeringar med hänsyn till viktiga mål och värden i trafikplanen.

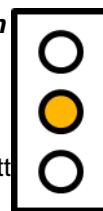
Kontrollmål 4: *Det finns en löpande samverkan mellan nämnderna och med Region Värmland och PARKAB kring trafikplanering och planering av parkeringar. Kontrollmålet är uppfyllt.*

Granskningen visar att det finns en löpande samverkan både internt mellan nämnderna och med PARKAB samt externt med Region Värmland (kollektivtrafikverksamheten) och andra aktörer. Olika samverkansforum, dess roller och ansvar m.m. finns även dokumenterat. Vi anser att det är en brist att trafikgruppen inte har prioriterats de senaste åren, varför vi också anser att det är viktigt att gruppen startar upp igen.



Kontrollmål 5: *Nämnderna följer löpande upp måluppfyllelse och förändringar av behov och resvanor som grund till vidare utveckling av trafik- och parkeringssystemet. Kontrollmålet är delvis uppfyllt.*

Det sker en årlig uppföljning av kommunens övergripande mål men vi kan dock inte se att det genomförs någon tydlig uppföljning av målen och arbetsområdena i trafikplanen. Vi kan konstatera att trafikmätningar genomförs men det är en tydlig brist att informationen, förutom för transportslag cykel, inte tydligare sammanställs och analyseras. Detta anser vi bör ske för att möjliga effektivitetsåtgärder tidigt ska kunna identifieras och utifrån fyrstegsmodellen resultera i anpassningar av trafiksystemet och dess olika beståndsdelar. Vi ser här en risk att biltrafiken kan växa snabbare än vad planering och åtgärder hinner med att anpassa för om det inte sker en tydligare uppföljning.



Utifrån genomförd utvärdering pågår en revidering av parkeringsnormen. Genom det nya parkeringsledningssystemet ges PARKAB goda möjligheter att följa upp beläggningen på bolagets egna platser, vilket vi anser är positivt. Vi anser därför att det är viktigt att PARKAB:s styrelse säkerställer att uppföljning ska ske löpande.

Rekommendationer

Utifrån våra iakttagelser i granskningen lämnar vi följande rekommendationer:

- Revidera transportstrategin och trafikplan.
- Ta fram en ny parkeringspolicy/plan och riktlinjer för parkeringsköp.
- Säkerställ att åtgärderna i handlingsplan för en effektivare plan- och genomförandeprocess genomförs.
- Komplettera plan- och genomförandeprocessen med ett stödande dokument för kvalitetssäkring av projektarbetet med utformning av gator och vägar samt parkeringar med hänsyn till viktiga mål och värden i trafikplanen.
- Utred möjligheten att fullt ut själva kunna genomföra trafiksimuleringar.
- Säkerställ att det skapas en strategisk trafiksamordningsgrupp.
- Säkerställ att det fortsättningsvis sker en löpande uppföljning av trafikplanen och trafiksystemets utveckling, i enlighet med trafikplanens intentioner. Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet bör även förbättras.
- Säkerställ att uppföljning av parkeringssystemets utveckling genomförs löpande.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Med utgångspunkt i kommunens vision och strategiska plan utvecklas Karlstads kommun med en ökad befolkning och byggnation av både bostäder och arbetsplatser i de centrala delarna av kommunen. För att säkerställa en hållbar utveckling ställer detta krav på en ändamålsenlig planering av både trafikflöden och parkeringsmöjligheter för både boende, besökare och arbetande i kommunen.

Utifrån denna bakgrund och revisorernas riskanalys för år 2019 har revisorerna och lekmannarevisorer i Karlstads Parkerings AB (PARKAB) beslutat att genomföra en fördjupad granskning av kommunens arbete med trafik- och parkeringsplanering.

Syfte och revisionsfråga

Syftet är att undersöka om kommunen säkerställer att trafik- och parkeringssystemet utvecklas på ett hållbart sätt. I granskningen besvaras följande revisionsfråga:

- *Bedriver stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och styrelsen i PARKAB ett ändamålsenligt arbete avseende planering av trafik och parkeringar inom kommunen?*

Revisionskriterier

- Kommunallagen
- Plan- och bygglagen
- Interna styrdokument
- Vägledande dokument inom ramen för TRAST (Trafik för en attraktiv stad).

Kontrollmål

1. Det finns tydliga strategier för hur trafik- och parkeringssystemet ska utvecklas i relation till kommunens mål för hållbar tillväxt.
2. Det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning avseende arbetet med trafik- och parkeringsplanering i kommunen.
3. Det finns en tydlig process för planering av trafik och parkeringar i samband med förtätning och byggnation av nya områden i de centrala delarna av kommunen.
4. Det finns en löpande samverkan mellan nämnderna och med Region Värmland och PARKAB kring trafikplanering och planering av parkeringar.
5. Nämnderna och bolaget följer löpande upp måluppfyllelse och förändringar av behov och resvanor som grund till vidare utveckling av trafik- och parkeringssystemet.

Avgränsning

Granskningen sker på övergripande nivå och avser revisionsår 2019. Granskningen omfattar inte några specifika trafik- eller parkeringsåtgärder. Granskningen avgränsas till stadsbyggnadsnämndens och teknik- och fastighetsnämndens arbete med trafik- och parkeringsplanering med fokus på Karlstads stad. Utifrån sitt ansvar för parkeringsverksamhet ingår även Karlstads Parkerings AB.

Metod

I granskningen har intervjuer genomförts med följande funktioner:

Stadsbyggnadsförvaltningen: Stadsbyggnadsdirektör, plan- och byggchef, planchef och trafikplanerare.

Teknik- och fastighetsförvaltningen: Teknik- och fastighetsdirektör, avdelningschef offentlig utemiljö, enhetschef kundenheten, enhetschef gatuenheten samt två trafikingenjörer.

PARKAB: Bolagets VD


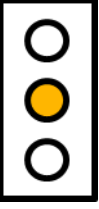
De intervjuade har beretts möjlighet att sakgranska ett utkast av revisionsrapporten.

Dokument

Utöver intervjuerna har vi tagit del av en stor del underlag i form av olika styrdokument kopplat till trafik- och parkeringsverksamheterna, utredningar, måluppföljning m.m. Underlagen specificeras vidare i rapporten.

Bedömningar

Följande bedömningsskala används i vår bedömning av respektive kontrollmål.

Uppfyllt		Kontrollmålet bedöms till största delen vara uppfyllt, mindre avvikelser kan förekomma. Men verksamheten fungerar i huvudsak ändamålsenligt.
Delvis uppfyllt		Kontrollmålet bedöms endast delvis vara uppfyllt, det finns en större eller flera mindre avvikelser som påverkar verksamhetens ändamålsenlighet.
Ej uppfyllt		Kontrollmålet bedöms inte vara uppfyllt. Det finns avvikelser som måste åtgärdas snarast för att verksamheten ska fungera ändamålsenligt.

3. Iakttagelser och bedömningar

3.1. Strategier för utveckling av trafik- och parkeringssystemet

Kontrollmål 1: Det finns tydliga strategier för hur trafik- och parkeringssystemet ska utvecklas i relation till kommunens mål för hållbar tillväxt.

Iakttagelser

Karlstads kommuns styrmodell med övergripande mål för hållbar utveckling utgör den samlade styrningen för kommunstyrelsen och nämnderna. Grunden för arbetet med trafik och parkeringsplanering utgår ifrån kommunfullmäktiges övergripande mål som bryts ned i Översiktsplan och Trafikplan enligt strukturen nedan.¹



Angivna strategier ovan används inte längre utan ingår som en del i kommunens styrmodell som vid tillfället för intervjuerna är under utveckling. De övergripande målområdena innehåller samtliga övergripande mål, där ett hållbart och balanserat trafiksystem mer eller mindre utgör förutsättningar för att målen ska kunna uppnås.² Exempel ges nedan:

Målområde	Övergripande mål, exempel	Trafiksystem, exempel
En kommun för alla	Karlstadsborna ska kunna leva ett hälsosamt liv	Bra cykelvägar stimulerar till ökad cykeltransport och rörelse.
En kunskaps- och tillväxtkommun	Karlstadsborna ska ha tillgång till goda och hållbara kommunikationer	Bra trafiklösningar för en utvecklad kollektivtrafik kan leda till att fler åker buss istället för bil.
En miljösmart kommun	Karlstad ska vara en fossilfri och klimatsmart kommun	Ovan exempel tillsammans med eldrivna bussar bidrar till minskade utsläpp i kommunen.

Översiktsplan - Översiktsplan 2012 (ÖP) utgör kommunens samlade styrdokument för planering av hur kommunens mark och vatten ska användas och hur bebyggelsen ska utvecklas ur ett långsiktigt perspektiv. Enligt intervjuer framgår att stora delar av de planer som framgår av ÖP är avklarade och att det har påbörjats ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan. En ny ÖP beräknas vara klar under år 2022. Tidsperspektivet i kommande ÖP sträcker sig fram till år 2050.

¹ Trafikplan Karlstad, 2014-01-13.

² www.karlstad.se – Nya mål och målområden.

Trafikplan – I vägledning för trafikplanering³ ges rekommendation om att en kommun bör ha en inriktningsplanering (översiktsplan och trafikstrategi), en åtgärdsplanering (trafikplan) och en genomförandeplanering (projekt). Karlstads kommun har upprättat en trafikplan daterad 2014-01-13. Trafikplanen är ett handlingsprogram som beskriver vad som måste göras för att uppnå de långsiktiga målen för en hållbar utveckling. Dessa mål relaterar till kommunens vision och uttrycks närmare i kommunens transportstrategi från år 2006. Målen ingår i trafikplanen. I trafikplanen framgår åtgärder utifrån tio arbetsområden vilka tillsammans syftar till att; *Ta hand om ett förväntat ökat resande i framtiden, Förändra färdmedelsfördelningen i ett robust trafiksystem, Skapa förutsättningar för ökad trafiksäkerhet och hälsa samt Öka tryggheten.* Arbetsområdena framgår av bilaga 1.

Trafikplanen kompletterades under år 2016 – 2018 med en handlingsplan⁴ för de medel kommunfullmäktige avsatt för perioden och för åtgärder för gång cykel och kollektivtrafik. Någon liknande handlingsplan finns inte för innevarande och kommande år men vi har i granskningen tagit del av teknik- och fastighetsnämndens planerade investeringsbudget för år 2019 – 2024 inom området och en plan för fördelning av särskilda medel till hållbart resande, fokus cykel för år 2019.

I intervjuer framgår att flera åtgärder i trafikplanen har genomförts eller så anges de inte längre vara aktuella. Det framgår även att flera av de intervjuade saknar en tydlig politisk ambition för trafiknivåer i Karlstad. Exempelvis anser några av de intervjuade att det inte finns tydliga riktlinjer avseende vad ett bra trafikflöde innebär. Får det finnas köer, är köer i rusningstrafik okej, när är köer inte okej är frågor som har aktualiserats de senaste åren. Detta då köer har blivit mer påtagligt vid så kallade "peaktider", tidpunkter 07.00-09.00 och 16.00-18.00, då resor till och från arbete ofta sker. Som helhet anges det utifrån ovanstående finnas ett behov av att revidera trafikplanen.

Cykelplan - Intervjuade inom teknik- och fastighetsförvaltningen (TFF) uppger att det sker ett aktivt arbete med stöd av cykelplanen, daterad 2014-06-09. Planen anges vara ett bra stöd med olika detaljer att förhålla sig till, som grund till att öka andelen cyklisterna.

Parkering i Karlstad - De intervjuade anger att parkeringspolicyn "Parkering i Karlstad" är i behov av revidering, då dokumentet är upprättat år 2010 och flera åtgärdsförslag är genomförda. Trafikplanen innehåller ett avsnitt om parkering som hänvisar till åtgärdsförslagen i parkeringspolicyn.

Då parkeringspolicyn anses vara i behov av revidering och kommunen är i en kraftig tillväxtfas, anger flera av de intervjuade att det finns behov av ett nytt styrdokument som tydligare behandlar parkeringsfrågor i ett strategiskt perspektiv. Förutom att möjliggöra parkeringslösningar i centrala Karlstad understryker flera av de intervjuade att pendlarparkeringar, bland annat vid infarter till Karlstad skulle kunna bli viktiga lösningar i ett långsiktigt hållbart trafiksystem.

Parkeringsnorm - Parkeringsnorm för Karlstads kommun daterad 2016-12-13. Syftet med parkeringsnormen är att styra hur parkeringar ska lösas vid detaljplanering och bygglovspliktig om- och nybyggnad av exempelvis bostäder, kontor och handel. I intervjuerna framgår att parkeringsnormen håller på att revideras.

Utöver ovanstående styrdokument har vi i granskningen tagit del av flera olika underlag som relaterar till de övergripande styrdokumenterna och ytterligare anger direktiv eller utgör planeringsföresättningar för hur främst Karlstad ska utvecklas. Det rör sig bland annat om:

- Karlstads stadsmiljöprogram 2007.

³ Kommunal guide för gatans utformning i tätort, Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2015.

⁴ Handlingsplan Hållbart resande, Åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik har utgjort en del av projektet Hållbart resande under år 2016 – 2018.

- Bostadsförsörjningsprogram 2017 med riktlinjer för bostadsförsörjning.
- Framtidens Stad 2025 - Ett Scenario och Visionsprojekt.
- Stadsdelsvision för Tingvallastaden.

Beroende av om ett geografiskt område är detaljplanelagt eller inte, sker utvecklingen av kommunen och stadsrummet i stora drag utifrån översiktsplan vidare genom fördjupad översiktsplan, planprogram och detaljplaner samt bygglov. Utgångspunkten för åtgärd avgörs av de rådande planeringsförutsättningarna för berört område. I intervjuerna anges att planeringen av trafik- och parkeringslösningar sker i separata projekt men oftast utgör de en del i detaljplanearbetet.

På kommunens webbsida "Karlstad växer" ger kommunen information om olika projekt, bland annat bostäder samt trafik och infrastruktur, från att de börjar planeras till dess att de så småningom eventuellt blir verklighet och står färdigbyggda. Statusen för projekten presenteras enligt följande ordning:⁵

- **Ska utredas:** Kommunen har fått ett planuppdrag för att se om det är möjligt att göra en ny detaljplan. Det finns ännu inget förslag.
- **Förslag:** Nu är projektet inne i ett planeringsskede. Det finns ännu inga färdiga lösningar, men förslag till detaljplan, planprogram eller fördjupad översiktsplan.
- **Planerad:** Det finns en antagen detaljplan för området som visar hur marken kan användas, men allt är inte byggt än.
- **Pågående:** Nu håller projektet på att bli verklighet.
- **Klar:** Projektet är färdigt.

3.1.1. *Bedömning kontrollmål 1:*

Det finns tydliga strategier för hur trafik- och parkeringssystemet ska utvecklas i relation till kommunens mål för hållbar tillväxt.

Granskningen visar att det utifrån kommunfullmäktiges mål och översiktsplan, finns flera styrdokument som utifrån ett strategiskt perspektiv anger inriktningen för hur främst trafiksystemet ska utvecklas. Trafikplanen fastställdes år 2014 och vi bedömer att det finns behov av att revidera planen. Då transportsstrategin är sedan år 2006 bör även den revideras. Arbetet med revideringar bör samordnas med arbetet med den nya översiktsplanen.

När det gäller parkeringsplaneringen är parkeringsnormen styrande och under revidering. Då parkeringspolicyn fastställdes år 2012 gör vi bedömningen att det finns ett behov av att även revidera den.

Vi kan konstatera att preliminära och pågående utvecklingsprojekt på ett tydligt sätt presenteras på kommunens hemsida, vilket är positivt.

Kontrollmålet är delvis uppfyllt.

3.2. **Ansvarsfördelning inom trafik- och parkeringsplanering**

Kontrollmål 2: Det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning avseende arbetet med trafik- och parkeringsplanering i kommunen.

lakttagelser

⁵ www.karlstad.se/karlstadvaxer/

Nämndernas ansvar avseende trafik- och parkeringsfrågor framgår av respektive nämnds reglemente. Nedan presenteras en sammanfattning av ansvarsfördelning kopplat till trafik- och parkeringsplanering.

lakttagelser utifrån reglemente, ägardirektiv m.m.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ansvarar bland annat för följande delar:

- Upprätta kommunens bostadsförsörjningsprogram.
- Samordna förslag till planarbetsprogram för stadsbyggnadsnämndens planarbete.
- Ansvara för kommunens översiktsplanering och frågor med koppling till regional fysisk planering för utvecklingsfrågor inom fysisk planering.

Enligt *Rapport Plan- och genomförandeprocessen* pågår ett par strategiskt viktiga projekt så som; resecentrum och arena-utredningen vid kommunledningskontoret, för att kommunstyrelsen mer direkt ska kunna styra projekten. Inom kommunledningskontoret är det planeringsenheten som arbetar med de kommunövergripande samhällsbyggnadsfrågorna.

Stadsbyggnadsnämnden

Nämnden ansvarar för en god trafikplanering. Vidare ansvarar nämnden för kommunens uppgifter inom plan- och byggnadsväsendet med undantag för regional och översiktlig fysisk planering (kommunstyrelsens ansvar). Nämnden ansvarar för bebyggelsemiljöns utformning, upprätta förslag till planarbetsprogram samt omprioriteringar inom programmet. Nämnden företräder kommunen i arbetet gentemot regional kollektivtrafikmyndighet (Region Värmlands kollektivtrafiknämnd) och utveckling av tätortstrafik samt kollektivtrafik med båt.

Inom stadsbyggnadsförvaltningen är det planenheten som främst arbetar med planeringsfrågor rörande trafik och parkering.

Teknik- och fastighetsnämnden

Nämnden ansvarar för att främja god trafiksäkerhet och ansvarar för lokala föreskrifter om trafik, transporter och parkeringstillstånd samt kommunens parkeringsövervakning. Vidare ansvarar nämnden för kommunens parkeringsfrågor på allmän platsmark och kvartersmark enligt särskilt beslut.

I intervjuerna omnämns teknik- och fastighetsförvaltningen återkommande som utförare med fokus på att bygga och sköta kommunen. Detta i jämförelse med stadsbyggnadsnämnden som har en mer planerande roll. När det gäller trafik- och parkeringsfrågor är det gatenheten och kundenheten som främst ansvarar för utförandet av trafik- och parkeringslösningar.

Miljönämnden

Nämnden ansvarar för att samordna kommunens övergripande miljöstrategiska arbete, rådgivning till allmänheten rörande bland annat transportfrågor samt bevaka naturvårdens intresse i form av yttranden enligt miljöbalken, plan- och bygglagen och väglagen i ärenden av principiell betydelse.

Karlstads Parkerings AB

Ansvar för kommunens parkeringar har ändrats under året. Utifrån beslut i kommunfullmäktige 2018-06-19 har all parkering inom allmän plats i Karlstads kommun överförs från teknik- och fastighetsförvaltningen till Karlstads Parkerings AB från och med den 1 januari 2019. I intervju framgår att det rent praktiskt har skett en övergång under året.

Enligt bolagets ägardirektiv⁶ ansvarar bolaget bland annat för att:

- vara den part i kommunkoncernen som bär huvudansvaret för att driva utvecklingen av parkeringslösningar i kommunen när det gäller avgiftsbelagd parkering.
- förse kommunen med underlag för och vid behov själv ta initiativ till ärenden i kommunen som är av betydelse för bolagets verksamhet, exempelvis gällande taxor, avgift och trafikplanering
- aktivt samverka med berörda nämnder och förvaltningar i kommunen eller tredje part angående mark-, trafikplanerings- och andra frågor som har betydelse för bolagets verksamhet.
- bedriva parkeringsrörelse på avgiftsbelagd parkering på allmänplatsmark (gatumark) och all den avgiftsbelagda parkering på kvartermark (tomtmark) som disponeras av kommunen.

Enligt intervjuer ansvarar PARKAB för avgiftsbelagd gatuparkering och gatumark. Detta innebär att parkering som inte är avgiftsbelagd faller under kommunens (teknik- och fastighetsnämndens) ansvar. När det gäller överlåtelse av ansvar och gränsdragning mellan teknik- och fastighetsnämnden och PARKAB, kommer det enligt uppgift att regleras i avtal. Avtalet är vid tillfället för intervjuerna dock ännu inte fastställt. I intervjuerna framgår att PARKAB, efter sitt utökade ansvar för parkeringsfrågor, också på ett tydligt sätt inkluderas i plan- och genomförandeprocessen.

Samlade iakttagelser från intervjuerna

De intervjuade anger att de anser att det på politisk nivå som helhet blivit tydligare i stadsbyggnadsfrågor, genom att det efter valet finns en tydligare samverkan mellan bland annat kommunstyrelsen och nämnderna.

Även om ansvaret utifrån reglementen och ägardirektiv kan anses vara tydligt anger de intervjuade att det i planerings- och genomförandefaser finns områden, där ansvarsförhållandena i vissa fall har varit otydliga. Med utgångspunkt i att tydliggöra roller och ansvar har det pågått ett utvecklingsarbete både inom förvaltningar och mellan förvaltningar sedan flera år tillbaka. I mars år 2017 gav kommunstyrelsen i uppdrag till kommunledningskontoret att se över plan- och genomförandeprocessen. Uppdraget har bland annat i början av året resulterat i en rapport som i en separat handlingsplan lyfter fram olika åtgärder med syfte att skapa en effektivare plan- och genomförandeprocess. I en ytterligare bilaga läggs fokus särskilt på att tydliggöra roller och ansvar i processen⁷. Under våren har det även genomförts en workshop med fokus på att klargöra roller- och ansvar rörande trafikfrågorna.

Rapporten lyfter även fram ett antal förslag till fortsatta utredningsarbeten. Dessa utgår i från problemställningar inom några områden som inte ingår i själva plan- och genomförandeprocessen men som ändå tangerar eller påverkar processen. Ett exempel är en digital samhällsbyggnadsprocess⁸.

⁶ Ägardirektiv för Karlstads Parkerings AB, Kommunfullmäktige 2019-09-26, § 9.

⁷ Tydliggör roller och ansvar i plan- och genomförandeprocessen. 2019-02-20.

⁸ www.skl.se: Inom samhällsbyggnadsområdet ansvarar Lantmäteriet och Boverket för att leda arbetet med att skapa en digitalt standardiserad process för samhällsbyggnad. Översiktsplanering, detaljplanering, bygglov och medborgardialog ska kunna ske med digitala verktyg på ett enhetligt sätt. Boverket räknar i dag med att nya föreskrifter för digitala detaljplaner ska börja gälla den 1 januari 2022.

Enligt intervjuer framgår att de åtgärder som genomförts hittills för att förtydliga roller och ansvar för trafik- och parkeringsfrågor, lett till att ansvaret upplevs som tydligare. Dock finns det behov av att fortsätta arbetet med att tydliggöra roller och ansvar. Ett exempel som ges i intervjuer, är att det finns en tradition från tidigare medarbetare inom teknik- och fastighetsförvaltningen att ta ett helhetsansvar för trafikplanering. Ibland får teknik- och fastighetsförvaltningens tjänstepersoner ansvar för trafikfrågor avseende en specifik korsning och ibland för trafikfrågor som rör hela innerstaden. Det råder därför en viss osäkerhet kring var uppdrag börjar eller slutar och helhetsansvaret anges idag inte vara möjligt att ta utifrån rådande arbetsbörda och inte heller rätt utifrån ansvarsfördelningen i reglemente. Det anges även att det har funnits en otydlighet kring ansvaret för kommunens trafikmodell som används för trafiksimuleringar. Som helhet anges dock att ansvarsfördelningen har blivit tydligare under hösten som ett resultat av genomförda åtgärder för att förtydliga ansvarsfördelningen mellan förvaltningarna.

3.2.1. Bedömning Kontrollmål 2

Det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning avseende arbetet med trafik- och parkeringsplanering i kommunen.

Nämndernas och bolagets delegerade ansvar framgår av reglementen och PARKAB:s ägardirektiv. Utifrån intervjuer och befintliga styrdokument gör vi bedömningen att det finns en tydlig och ändamålsenlig ansvarsfördelning på övergripande nivå. Bolagets utökade ansvar för parkeringsfrågor bedömer vi håller på att etableras och bolagets organisation har under året utvecklats för att kunna hantera bolagets uppgifter.

När det gäller roller och ansvar i det praktiska arbetet med planering- och genomförandefrågor, visar granskningen att det finns områden som fortsatt behöver klargöras mellan främst stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen. Vi kan samtidigt konstatera att detta är brister som har identifierats i det pågående utvecklingsarbetet och vår bedömning är att kommunstyrelsen och nämnderna har ett tydligt fokus och vidtar åtgärder, för att säkerställa tydlighet i roller och ansvar mellan nämnderna och mellan och inom förvaltningarna.

Roller och ansvar mellan PARKAB och teknik- och fastighetsnämnden bedömer vi håller på att klargöras och kommer att fastställas i avtal.

Vår bedömning är att kontrollmålet är uppfyllt.

3.3. Process för planering av trafik och parkeringar

lakttagelser

Kontrollmål 3: Det finns en tydlig process för planering av trafik och parkeringar i samband med förtätning och byggnation av nya områden i de centrala delarna av kommunen.

Som angivits ovan har det sedan flera år funnits en ambition om att arbeta med effektiva samhällsbyggnadsprocesser. Redan år 2012 gjordes ett omfattande arbete inom berörda förvaltningar för att kartlägga plan- och genomförandeprocessen. Syftet var bland annat att korta ner ledtiderna, att öka delaktigheten för kommunledningskontoret samt att kunden skulle ha en väg in i kommunen och inte flera. Resultatet visades grafiskt i en processkarta över samhällsbyggnadsprocessen. I processkartan ingår även projektering av infrastruktur. Se bilaga 2!

Under våren 2018 fortsatte arbetet med utveckling av plan- och genomförandeprocess med särskilt fokus på bland annat koncernens kunskap om processen, på ansvar och roller, arbetssätt och möten. Detta genomfördes utifrån ovan nämnda projekt "Tydliggör roller och ansvar inom plan- och genomförandeprocessen". Av rapporten framgår att plan- och genomförandeprocessen i stort fun-

gerar bra men att det finns åtgärder som bör genomföras inom kommunledningskontoret, teknik- och fastighetsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen. Dessa framgår av en handlingsplan i 12 punkter med förbättringsområden som, om de genomförs bedöms bidra till en effektivare och mer kvalitativ plan- och genomförandeprocess. En av dessa punkter avser "utveckling av startmötet". I intervjuerna anges att startmöten hålls en gång per vecka och utöver kommunens egna representanter bjuds även andra aktörer in som så som Region Värmland (ex. kollektivtrafik), de kommunala bolagen inklusive PARKAB, trafikverket m.fl. I samband med detta kan de som anser att de är berörda av en specifik detaljplan ta ställning till om de bör ingå i en arbetsgrupp. Samtliga intervjuade anger att detta fungerar bra.

Plan- och bygglagens bestämmelser styr utformningen av trafikmiljöer främst genom kravet på detaljplan inom sammanhållen bebyggelse samt krav på utformning av byggnadsverk och allmänna platser, framför allt med hänsyn till tillgänglighet. När det gäller process för planering av trafik utifrån gällande strategiska dokument, anger de intervjuade att det inte direkt finns någon egen process för dessa delar utan att det främst sker som en integrerad del i detaljplaneprocessen. Det anges att "Mobility management"⁹ utgör en del i arbetet med detaljplaner, då dessa berör trafiklösningar. Vi noterar att det i projektet ett "*Hållbart resande i ett växande Värmland*" har tagits fram en översikt för arbetet med Mobility management.

Vi har i granskningen inte tagit del av något stödande dokument som närmare reglerar arbetet med en trafikutredning och/eller vägar och gators utformning. Sveriges kommuner och Landsting har tagit fram skriften kommunal "*VGU-guide 2015 - Vägar och gators utformning i tätort*", som vägledning för kommunernas arbete med trafiklösningar, där viktiga delar rörande ett projekts olika delar behandlas.

I trafikplanen redogörs för att den så kallade "Fyrstegsprincipen" är den planeringsmetod som används i syfte att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Den går ut på att i första hand påverka behovet av transporter och i sista hand genom att bygga ny infrastruktur för att på det sättet kunna nå önskad effekt. Trafikverkets fyrstegsprincip innehåller följande steg:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Enligt intervjuer framgår att trafikplanen utgör en tydlig vägledning för de intervjuade när det gäller vilka trafikslag som ska prioriteras och vilka projekt som ska genomföras. Trafikplanen innehåller en tydlig målsättning om att marknadsandelarna för gång-, cykel och kollektivtrafik behöver öka och att biltrafiken inte ska öka i samma takt som hittills. En viktig utgångspunkt i planeringen är transportslagens konkurrens gentemot bilen som mäts i restidskvot¹⁰.

De intervjuade understryker även att det, som ovan nämnts, under året lagts ett ökat fokus på att tydliggöra planerings- och genomförandeprocessen, både när det gäller roller och ansvar för trafikplanering och de olika arbetsmoment som kan ingå i processen. Samtliga anger att verksamheter-

⁹ Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.

¹⁰ Restidskvoten visar restiden med ett trafikslag, oftast, cykel eller buss, i förhållande till biltrafik i vissa relationer. Målet i trafikplanen är som exempel att det maximalt ska ta en och en halv gång så lång tid att cykla som att resa med bil, d.v.s. en restidskvot på maximalt 1,5. I cykelplanen används även begreppet genhetsknot som anger ett cykelstråks längd i relation till fågelvägen.

na nu arbetar i enlighet med kommunens plan- och genomförandeprocess. Även om det finns någon del som kan utvecklas anger samtliga intervjuade att de i stort anser att det finns tydliga processer för planering av trafik.

Trafikutredningar/modellering

I intervjuerna framgår att Karlstads kommun har en kraftig tillväxt och att tillväxttakten har gått snabbare än planerat. Som exempel ökar kommunens befolkning samtidigt som det byggs en mängd nya bostäder och kontorslokaler i de centrala delarna, exempelvis i inre hamn. Nya byggnationer leder till ökad belastning på befintliga vägar om inte fler resenärer väljer andra färdmedel. Tillväxten har de senaste åren medfört att det under peaktider bildas köer på olika sträckor.

För att kunna planera framtidens Karlstad utifrån ett trafikplaneringsperspektiv använder kommunen bland annat en trafikmodell. I modellen går det att göra simuleringar på olika geografiska nivåer för att kunna visualisera och analysera olika utfall. Förutom att göra en allmän förutsägelse kring hur trafiken kommer att utvecklas i framtiden så kan en trafikmodell också användas för att utreda hur olika trafikslag och flöden påverkas om något förändras, exempelvis om en ny väg byggs, kollektivtrafiknätet utökas eller att parkeringsavgifterna höjs. Utgångspunkten i utredningarna är enligt uppgift fyrstegsmodellen

Den framtagna trafikmodellen har använts för att ta fram en trafikprognos för nuläget och för år 2040. Nulägesmodellen har kalibrerats mot trafikräkningar och mot kommunens RVU14 (resvaneundersökning från år 2014). Trafikprognosen är gjord för ett trendscenari, vilket innebär att scenariot representerar hur trafiksituationen blir år 2040 om bilåkandet fortsätter att öka på samma sätt som det har gjort historiskt. Detta kan alltså ses som ett "worst case" scenario som beskriver hur trafiksituationen kan komma att bli om inga åtgärder görs för att minska biltrafiken. Kommunen har dock som mål att biltrafiken inte ska öka på detta sätt.

I intervjuerna anges att trafikmodellen dels använts för att ta fram trafikprognosen för år 2040, dels att modellen löpande används för simulering i trafikutredningar i detaljplaner och mindre geografiska områden. Ett exempel är trafikutredning för Tingvallastaden. De intervjuade anger att resultat från en trafikmodellering innehåller osäkerheter men att modelleringen är ett viktigt inslag i trafikplaneringen. En stor del av simuleringsarbetet sker i dag med hjälp av konsult och flera av de intervjuade anger att det vore en fördel om kommunen själv fullt ut kunde genomföra simuleringsarbetet.

Trafikprognosen för år 2040 visar att trafikvolymerna kommer att öka vilket kommer leda till en mer ansträngd trafiksituation på vissa vägar och mer fördröjning och köer. Det är framförallt inom de centrala delarna av Karlstad som köerna blir längre och mer fördröjning uppstår under eftermiddagens peaktid. Kapacitetsproblem uppstår även vid Bergvik handelsområde.¹¹ För att möta framtidens utmaningar arbetar kommunen med olika åtgärder utifrån uppsatta mål för att få fler att välja annat färdmedel än bilen. Utöver detta planeras för olika lösningar se exempel i bilaga 3, där arbetet med Vikenförbindelsen är påbörjad.

Process för parkeringsplaneringen

När det gäller process för parkeringsplanering i detaljplan och bygglov, styrs arbetet som tidigare angivits främst av parkeringsnormen. PARKAB bjuds som ovan angivits även in till startmöten, vilket anges vara positivt. Flera påtalar dock även här att det i planeringen av ett hållbart trafiksystem är viktigt att parkeringsfrågorna tydligare behöver lyftas som en beståndsdel på systemnivå.

¹¹ Karlstad Trafikmodell. Prognos 2040.

En viktig åtgärd som de intervjuade nämner med koppling till parkeringsplatsers roll i ett hållbart trafiksystem, är införandet av parkeringsledningssystemet. Systemet innebär att det under året har satts upp skyltar som visar antalet lediga parkeringsplatser på de flesta stora parkeringsanläggningar i Tingvallastaden och nya parkeringshuset Bryggudden vid inre hamn. Det rör sig om cirka 1700 parkeringsplatser. För att underlätta för den som söker en parkering ligger systemet även i en app, vilket ger besökaren möjlighet att kontrollera parkeringstillgängligheten redan innan de åker in i staden. Systemet anges bland annat medföra att söktrafiken minskar, beläggningen ökar och att kunskapen om beläggningen i respektive anläggning och i hela centrala Karlstad är ökar.

I intervjuerna anges också att PARKAB arbetar med att ta fram en riktlinje för så kallat parkeringsköp. Parkeringsköp innebär att fastighetsägare kan köpa parkering istället för att bygga i egen regi. Fastighetsägaren får då parkeringslösningen till en lägre kostnad då man kan ha samlade anläggningar, alltså inga fasta platser och därmed ökat samnyttjande. De intervjuade anger att parkeringsköp främst är kopplat till byggnation av parkeringshus. Parkeringshus anser flera borde vara ett allt viktigare lösningsalternativ i arbetet med ett balanserat trafiksystem. Detta gäller både parkeringslösningar centralt men framför allt för att möjliggöra så kallade "park & ride-lösningar". Detta innebär parkeringslösningar vid infarter till staden som möjliggör, för bland annat pendlare, att välja annat färdmedel än bilen för del av resan till arbetet eller annat ärende.

3.3.1. Bedömning kontrollmål 3

Det finns en tydlig process för planering av trafik och parkeringar i samband med förtätning och byggnation av nya områden i de centrala delarna av kommunen.

Granskningen visar att kommunstyrelsen och nämnderna sedan flera år arbetar för att kommunen ska ha en effektiv samhällsbyggnadsprocess (plan- och genomförandeprocess) och att arbetet kontinuerligt utvecklas. Vår bedömning är att samhällsbyggandeprocessen på övergripande nivå är tydlig utifrån den information vi har tagit del av.

Vår bedömning, utifrån den dokumenterade plan- och genomförande processen och intervjuerna är att både trafik- och parkeringsperspektiven, som infrastrukturen, inkluderas i plan- och genomförandeprocessen i de fall behoven finns. I granskningen har vi dock inte sett att det finns något specifikt stödande dokument/guide för planeringen av trafik och parkeringar i kommunen. Vi anser att processen skulle berikas om det togs fram ett stödande dokument för kvalitetssäkring av projektarbetet med utformning av gator och vägar samt parkeringar med hänsyn till viktiga mål och värden i trafikplanen.

Då det framgår att det skulle underlätta om arbetet med trafiksimuleringar kunde genomföras helt i egen regi anser vi att denna möjlighet bör utredas.

Vi kan konstatera att det genomförs trafikutredningar för de centrala områden som håller på att förtätas och att det finns pågående åtgärder och förslag till åtgärder som syftar till att anpassa trafiksystemet till den ökade belastning som följer av stadens expansion. Av trafikplanen och intervjuerna framgår att planerade åtgärder som helhet har som målsättning att stimulera till främst ökat nyttjande av kollektivtrafik och cykel. Detta medför att den köbildning som har blivit vanligt förekommande inslag i stadsmiljön på vissa vägsträckor under peaktider de senaste åren, kan komma att finnas kvar.

Då PARKAB ges möjlighet att delta i startmöten för detaljplaner bedömer vi att bolaget ges möjlighet att lyfta parkeringsfrågor i ett tidigt stadiet. Arbetet bedömer vi kan underlättas om det fastställs en parkeringsplan som nämnts ovan.

Vår bedömning är att kontrollmålet är uppfyllt.

3.4. Samverkan kring trafik- och parkeringsplanering

Kontrollmål 4: Det finns en löpande samverkan mellan nämnderna och med Region Värmland och PARKAB kring trafikplanering och planering av parkeringar.

lakttagelser

En bilaga till rapporten "Tydliggör roller och ansvar inom plan- och genomförandeprocessen" presenterar en beskrivning av möten, nätverk och grupper i plan- och genomförandeprocessen. Beskrivningen berör delar som; namn på forum, syfte, vilka funktioner som deltar mötesfrekvens m.m. Exempel på forum berörs nedan.

Intern samverkan

De intervjuade anger som ovan nämnts att de anser samverkan mellan nämnderna i stadsbyggnadsfrågor har blivit tydligare efter valet. Förutom hanteringen i nämnderna behandlas enligt uppgift flera ärenden i kommunstyrelsens tillväxtutskott, inför eventuella beslut i kommunstyrelse eller vidare i kommunfullmäktige.

På förvaltningsnivå anges att direktörer i stadsbyggnadsförvaltningen, teknik- och fastighetsförvaltningen, miljöförvaltningen och kommunledningskontoret har möte en gång i veckan. Med utgångspunkt i samhällsbyggnadsprocessen diskuteras enligt uppgift olika aktuella frågor och frågor som lyfts från initieringsgruppen, startmöten eller andra forum.

I dagsläget anges att samverkan mellan kommunens förvaltningar bland annat sker i den så kallade initieringsgruppen som har en samordnande funktion för gemensamma frågeställningar avseende planer, mark och exploatering. Möten sker en gång i veckan. Ett annat exempel är startmöten inför detaljplaner som sker i samband med att ett detaljplanearbete ska påbörjas. Efter detta bildas arbetsgrupper med behovsanpassad representation från de olika förvaltningarna. Samverkan sker enligt uppgift också för att hantera specifika trafikfrågor, exempelvis hämtning och lämning vid skolor.

I intervjuerna anges att det tidigare har funnits ett strategiskt samverkansforum kring trafikfrågor för berörda planeringsfunktioner i olika förvaltningar. Del av de funktioner som ingick utgjorde bland annat arbetsgrupp för framtagande av trafikplanen. Arbetsgruppen (trafikgruppen) har med tiden av olika orsaker "upplösts", vilket uppmärksammats i ovan nämnda rapport och i samband med vårens workshop. Utifrån detta anges att trafikgruppen kommer att startas upp igen i form av en strategisk trafiksamordningsgrupp. Det finns idag en trafikgrupp som samverkar kring inkomna synpunkter kring framkomlighet m.m.

De intervjuade beskriver att de överlag upplever att det finns en god samverkan mellan tjänstepersoner inom kommunen. En viktig faktor beskrivs vara att de flesta berörda funktionerna inom kommunen, även PARKAB, sitter samlade i Samhällsbyggnadshuset, vilket beskrivs underlätta en direkt kontakt över förvaltningsgränserna.

För samverkan kring specifika projekt, exempelvis Vision Tingvallastaden, finns en samordningsgrupp mellan teknik- och fastighetsförvaltningen, kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen. Kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförandet av visionen och möten sker enligt uppgift varannan vecka.

Extern samverkan

Samverkan på politisk nivå sker löpande med Region Värmland i den regionala kollektivtrafiknämndens tätortstrafikutskott samt i styrgruppen för projektet "Tåg i tid", där Karlstads resecentrum är en betydande del.

Karlstads buss ingår sedan början av år 2019 i Region Värmland och tillhörde tidigare stadsbyggnadsnämndens organisation. Det finns härigenom redan en etablerad samverkan mellan olika funktioner. Det finns även ett upprättat samverkansavtal mellan kommunen och Region Värmland.

Möten mellan tjänstepersoner från samhällsbyggandsförvaltningen, kommunledningskontoret, teknik- och fastighetsförvaltningen och Region Värmlands kollektivtrafikverksamhet, sker enligt uppgift i flera fall veckovis för avstämning av både detaljfrågor och frågor på mer strategisk nivå. Representant från kollektivtrafikverksamheten anger att de också ska delta på stadsbyggnadsnämnden vartannat sammanträde för att avrapportera om kollektivtrafiken. Det anges även att tjänstepersoner ifrån kollektivtrafikverksamheten är involverade i kommunens arbete med en ny översiktsplan och i arbetsgrupp för Karlstads resecentrum. Även om Region Värmlands representanter anser att det finns en god samverkan anges också exempel på åtgärder eller planerade åtgärder som inte anses ha blivit optimala. Utifrån ett kollektivtrafikperspektiv nämns Packhusallén som nu är enfilig, vilket påverkar framkomligheten för bussar till och från Hammarö negativt. Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv nämns Reseentrum, där verksamheten ser en risk för olyckor på Hamngatan när planerade på- och avstigningsplatser kombineras med biltrafik.

Både stadsbyggnadsförvaltningen och teknik- och fastighetsförvaltningen har även regelbundna samverkansmöten med respektive motsvarighet inom Trafikverket för att avhandla frågor, avseende bland annat angränsande vägnät och befintlig utveckling. Regelbundna möten sker också med Länsstyrelsen kring olika detaljplanefrågor.

Som en del av planeringsarbetet av den Södra förbindelsen sker även regelbunden samverkan med Hammarö kommun.

E18-gruppen är ett samarbete mellan kommunerna Karlstad, Kristinehamn, Degerfors, Karlskoga, Lekeberg och Örebro som arbetar för att utveckla kollektivtrafiken mellan Karlstad och Örebro.

3.4.1. Bedömning kontrollmål 4

Det finns en löpande samverkan mellan nämnderna och med Region Värmland och PARKAB kring trafikplanering och planering av parkeringar.

Granskningen visar att det finns en löpande samverkan både internt mellan nämnderna och med PARKAB samt externt med region Värmland och andra aktörer. Vi anser att det är positivt att det finns en tydlig kartläggning av samverkansgrupperna som grund till en helhetsbild och för att tydliggöra grupperna roll och ansvar kopplat till samhällsbyggnadsprocessen och trafikplanering som helhet. Vi anser att det är en brist att trafikgruppen inte har prioriterats de senaste åren, varför vi också anser att det är positivt och viktigt att gruppen startar upp igen.

Vi bedömer som helhet att det finns en löpande samverkan internt mellan nämnderna och PARKAB samt externt med Region Värmland och andra viktiga aktörer.

Vår bedömning är att kontrollmålet är uppfyllt.

3.5. Uppföljning

Kontrollmål 5: Nämnderna och bolaget följer löpande upp måluppfyllelse och förändringar av behov och resvanor som grund till vidare utveckling av trafik- och parkeringssystemet.

lakttagelser

I *Trafikplanen* framgår att utvecklingen i trafiksystemet utifrån trafikplanens åtgärder ska stämmas av genom regelbundna mätningar, vilka bör sammanställas i något motsvarande en revisionsrapport. Detta bör ske åtminstone en gång per år för att skapa goda förutsättningar för val av åtgärds-

insatser och framtida revidering av trafikplanen. Mätningen kan ske på olika sätt och i trafikplanen framgår följande förslag på upplägg av mätningar:

Typ av uppföljning	Frekvens
Kommunomfattande resvaneundersökning	Vart 10:e år
Uppföljning av trafiksäkerhet via STRADA	Årligen
Sammanställning av biltrafikmätningar	Årligen
Mätning av gång- och cykeltrafikflöden	Årsvis samt större mätning vart 5:e år
Uppföljning av MM-åtgärder	Årsvis samt större mätning vart 5:e år

Uppföljningen anges även ska ligga till grund till systematisk utveckling, där följande frågor är relevanta att beröra över tid: "Arbetar vi effektivt?" "Fungerar organisation och ansvarsfördelning som planerat?" "Finns det saker vi kan göra på ett annat sätt?"

Kommunen gör en årlig uppföljning av olika målområden genom valda indikatorer. Uppföljning av det övergripande målet "Karlstadsborna ska ha tillgång till goda och hållbara kommunikationer", sker genom medborgarundersökningen med fokus på nöjdhet. Resultatet i den senaste uppföljningen visar att index medborgarnas nöjdhet med kommunikationer har sjunkit från 75 (år 2015) till 71 (år 2018). Kommunens värde 71 är högre än deltagande kommuners medelvärde 60 inom området kommunikationer. Nöjdheten när det gäller tillgången till förbindelser för längre resor är den delfråga som ligger lägst inom området kommunikationer och hade medelbetyget 6,8 på en tiogradig skala. Den delfråga som sjunkit mest sedan 2015 är nöjdheten med möjligheten att enkelt transportera sig med bil.¹²

Kommunen medverkar även i undersökningen Kritik på teknik som undersöker hur medborgarna uppfattar kommunens service när det gäller bland annat gator. Resultatet visar att ungefär tre av tio invånare som åker bil någon gång i veckan eller mer, är nöjda med standarden på gator och vägar. I intervjuerna framgår att standarden på kommunens vägar och andra tillgångar är beroende av storleken på underhållsbudgeten. Flera av de intervjuade anger att investeringar i för liten utsträckning följs av tillräcklig underhållsbudget, vilket ses som ett problem då det kan leda till att underhållsskulden växer.

Några av de intervjuade anger att trafikplanen i huvudsak bör följas upp genom resvaneundersökningar (RVU) var 10 år. Den senaste genomfördes år 2014. Utöver resvaneundersökningen framgår en osäkerhet mellan de intervjuade avseende vem som ansvarar för att olika åtgärder följs upp. Ett undantag är de projekt som medfinansieras genom statsbidrag, exempelvis från Trafikverket, då dessa enligt uppgift kräver en tydlig uppföljning och återrapportering.

Tanken var enligt intervjuer att det var arbetsgruppen för *Trafikplanen* som skulle ansvara för uppföljning, d.v.s. den strategiska trafikgrupp som inte är aktiv men som ska startas upp igen i form av en trafiksamordningsgrupp. Trafikgruppen bestod av 8 personer. Vid tiden för granskningen är endast en av dessa fortfarande anställd i kommunen med liknande arbetsuppgifter som år 2014 när trafikplanen upprättades. De flesta intervjuade anger att uppföljning av trafikens utveckling som helhet är ett utvecklingsområde för kommunen. Dagens exploateringstakt anses kräva en mer frekvent uppföljning av om genomförda åtgärder ger önskade effekter samt av trafiksystemets utveckling som helhet.

¹² Målanalys en kunskaps- och tillväxtkommun, Del 2 – Företagsklimat och kommunikationer.

Flera av de intervjuade anser att det har genomförts en tydlig uppföljning när det gäller arbetsformer. Dock anses inte den övergripande målföljningen avseende medborgarnas nöjdhet utgöra ett underlag för hur trafiksystemet och dess olika beståndsdelar bör utvecklas med fyrstegsmodellen som verktyg. De intervjuade redogör för att trafikmätningar sker men att det inte genomförs någon löpande analys och sammanställning av resultaten. Information från mätningar används enligt uppgift främst vid behov och inte som grund till ett systematiskt utvecklingsarbete av trafiksystemet som helhet. Dock understryker de intervjuade att teknik- och fastighetsförvaltningen tar emot synpunkter från medborgare om trafiksystemet och att de senaste årens inslag av köbildningar vid peaktider, både syns och uppmärksammas i lokalpressen.

När det gäller cykelmätningar och uppföljningen av cykel som transportslag, sker detta enligt uppgift på ett betydligt bättre sätt. En anledning anges vara att det har ingått i det av Tillväxtverket medfinansierade projektet *Hållbart resande 2016 - 2018*. Projektet har bland annat haft som mål att få fler att cykla. Detsamma gäller enligt uppgift även åtgärder kopplat till Mobility management som också varit ett insatsområde i projektet.

När det gäller trafiksäkerhet presenteras viss information i teknik- och fastighetsförvaltningens investerings- och underhållsplan för år 2019. Det anges bland annat att ungefär halva Karlstad tätort skyltats om till framförallt 30 km/tim. Det har dock inte genomförts några uppföljningsmätningar. Det framgår även att det finns ungefär 330 övergångsställen/passager i kommunen. I dagsläget saknas en uppdaterad och sammanställd bild av dess status. Sveriges Kommuner och Regioner erbjuder som exempel ett revisionsverktyg för trafiksäkerhet men det eller liknande verktyg har enligt uppgift inte använts av teknik- och fastighetsförvaltningen i närtid.

Stadsbyggnadsförvaltningen gjorde år 2018 en uppföljning av parkeringsnormens resultat. Uppföljningen resulterade i behovet av att se över innehållet och uppdatera parkeringsnormen. Utifrån uppföljningen beslutade stadsbyggnadsnämnden (2019-03-29) att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att revidera parkeringsnormen. Detta arbete pågår vid tiden för granskningen.

I intervjuerna anges att PARKABs nya parkeringsledningssystem ger goda möjligheter att följa upp beläggningen på bolagets egna platser och uppföljning av detta ska enligt uppgift ske.

3.5.1. Bedömning kontrollmål 5

Nämnderna och bolaget följer löpande upp måloppfyllelse och förändringar av behov och resvanor som grund till vidare utveckling av trafik- och parkeringssystemet.

Det sker en årlig uppföljning av kommunens övergripande mål. Vi kan dock inte se att det genomförs någon tydlig uppföljning av målen och arbetsområden i trafikplanen.

Trafikmätningar genomförs men det är en tydlig brist att informationen, förutom för transportslag cykel, inte tydligare sammanställs och analyseras som grund till om möjligt kommande effektivare åtgärder, utifrån fyrstegsmodellen, i trafiksystemet och dess olika beståndsdelar. Vi ser här en risk att biltrafiken kan växa snabbare än vad planering och åtgärder hinner med att anpassa för.

Vår bild är att uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet också behöver förbättras och anser därför att det är ett förbättringsområde, framför allt i samband med den exploaterings som sker i staden.

Vi kan konstatera att det har genomförts en uppföljning av parkeringsnormen och att revidering pågår. Genom det nya parkeringsledningssystemet ges PARKAB goda möjligheter att följa upp beläggningen på bolagets egna platser, vilket vi anser är positivt. Vi anser därför att det är viktigt att PARKABs styrelse säkerställer att uppföljning sker löpande.

Vår bedömning är att kontrollmålet är delvis uppfyllt.

4. Revisionell bedömning

Vår sammanfattande revisionella bedömning är att stadsbyggnadsnämnden, teknik- och fastighetsnämnden och styrelsen i PARKAB i allt väsentligt bedriver ett ändamålsenligt arbete avseende trafik- och parkeringsplanering inom kommunen.

4.1. Rekommendationer

Utifrån våra iakttagelser i granskningen lämnar vi följande rekommendationer:

- Revidera transportstrategin och trafikplan.
- Ta fram en ny parkeringspolicy/plan och riktlinjer för parkeringsköp.
- Säkerställ att åtgärderna i handlingsplan för en effektivare plan- och genomförandeprocess genomförs.
- Komplettera plan- och genomförandeprocessen med ett stödande dokument för kvalitetssäkring av projektarbetet med utformning av gator och vägar samt parkeringar med hänsyn till viktiga mål och värden i trafikplanen.
- Utred möjligheten att fullt ut själva kunna genomföra trafiksimuleringar.
- Säkerställ att det skapas en strategisk trafiksamordningsgrupp.
- Säkerställ att det fortsättningsvis sker en löpande uppföljning av trafikplanen och trafiksystemets utveckling, i enlighet med trafikplanens intentioner. Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet bör även förbättras.
- Säkerställ att uppföljning av parkeringssystemets utveckling genomförs löpande.

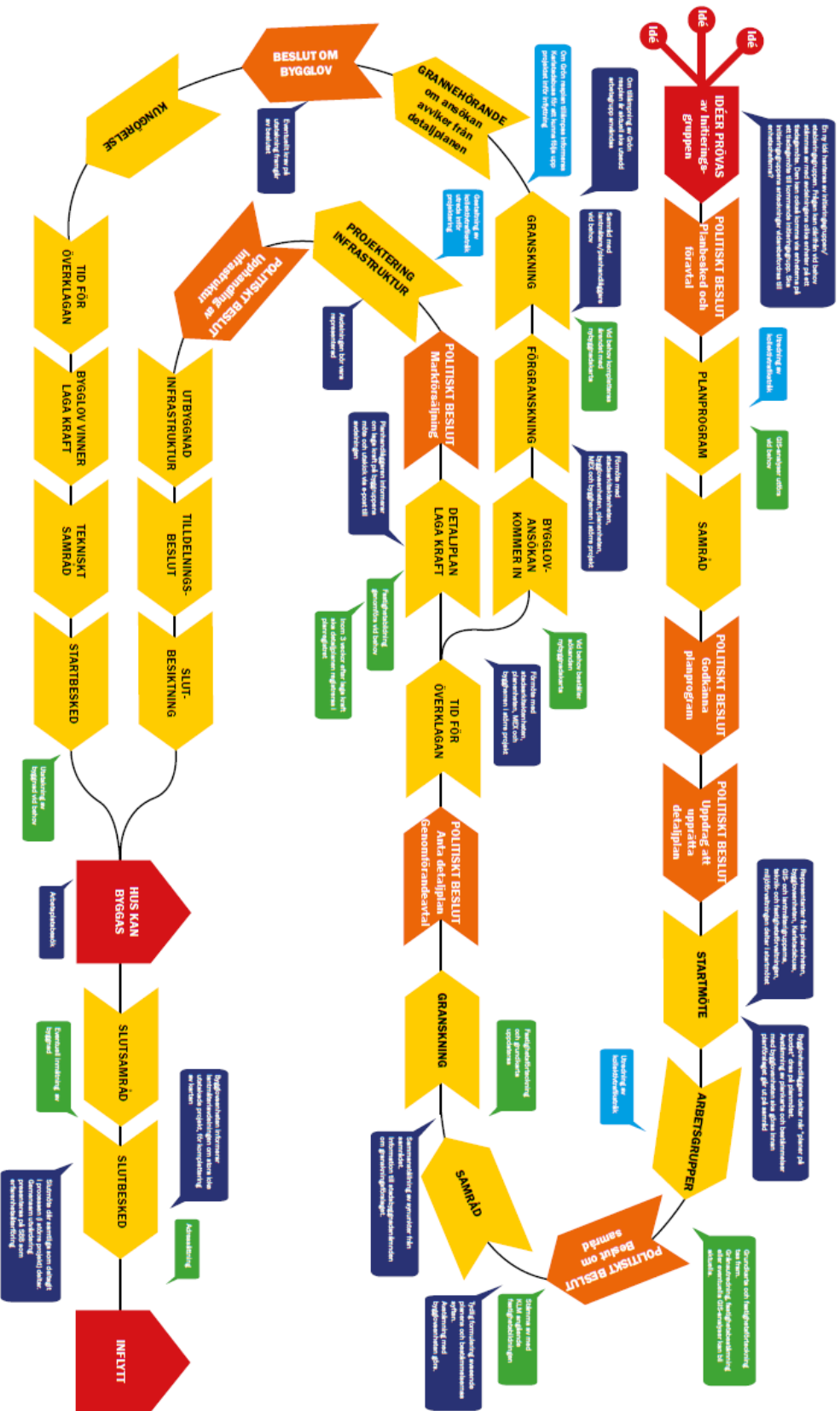
Bilaga 1 – Arbetsområden i Trafikplanen

Arbetsområden utifrån trafikplan med åtgärder

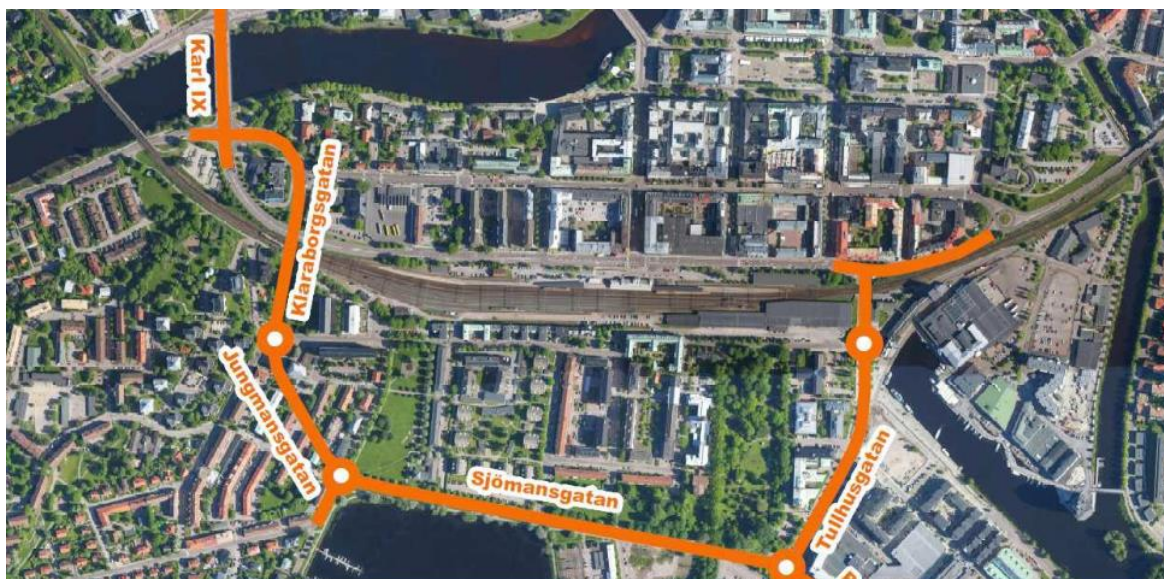
Arbetsområde	Exempel på förslag
1) Trafiksäkerhet och trygghet	Fokusområden: Säkerhet och trygghet för cyklister och gående, Fortsätta arbetet med att bygga bort olycksdrabbade korsningar, Säkerhet till/från hållplatser och bytespunkter.
2) Vårt beteende måste påverkas	Tidiga insatser inom samhällsplanering för att öka tillgänglighet, öka dialogen kring förbättrade kollektivtrafik, gång och cykeltrafikvillkor, Informera, utbilda och samordna åtgärder mot företag och enskilda för ökad medvetenhet, ta fram handlingsprogram med finansiering för fortsatt integrerande och beteendepåverkande åtgärder
3) Den gångbara staden	Upprätta gångtrafikplan och utveckla gångstråk, Skapa Demonstråk – säker gångtrafikmiljö för barn
4) Fler måste sadla om till cykel	Ta fram cykelplan med kvalitetsnivåer för cykeltrafiknätet, skapa stomlinjenät för cykel, årlig cykelräkning, bygg ut cykelparkering, skapa demonstrationsstråk för supercykelväg
5) Kollektivtrafiken gör det lätt att leva utan bil	Skapa stråk för högprioriterad busstrafik (BRT), Framkomlighetshöjande åtgärder
6) Komplettera och förändra bilnätets struktur	Komplettera och förändra bilnätets struktur för omfördelning av trafik, ny bro för kollektiv, bil, och gång och cykeltrafik över Västra älvgrenen, Ny förbindelse mellan Rosenborgsgatan och Hammaröleden, Omklassning av gator i huvudnätet, parkering som styr bilanvändning m.m.
7) Bytespunkter för trafikslag i kombination	Bygga resecentrum vid Karstadscentral, skapa bytespunkter mellan regional och lokal trafik, inventering av mindre bytespunkter
8) Hållbar gods försörjning	Inventering av godsflöden
9) Utryckningstrafik	Direktanslutning (påfart) till E18 från polishuset i södergående riktning.
10) Drift och underhåll	Vägnät för oskyddade trafikanter ska prioriteras vid vinterväghållning, utbilda entreprenörer och driftspersonal, fler och regelbundna okulära besiktningar m.m.

Bilaga 2 – Plan- och genomförandeprocess

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEPROCESSEN - Stadsbyggnadsförvaltningen



Bilaga 3, Exempel på möjliga åtgärder för förbättrat trafikflöde



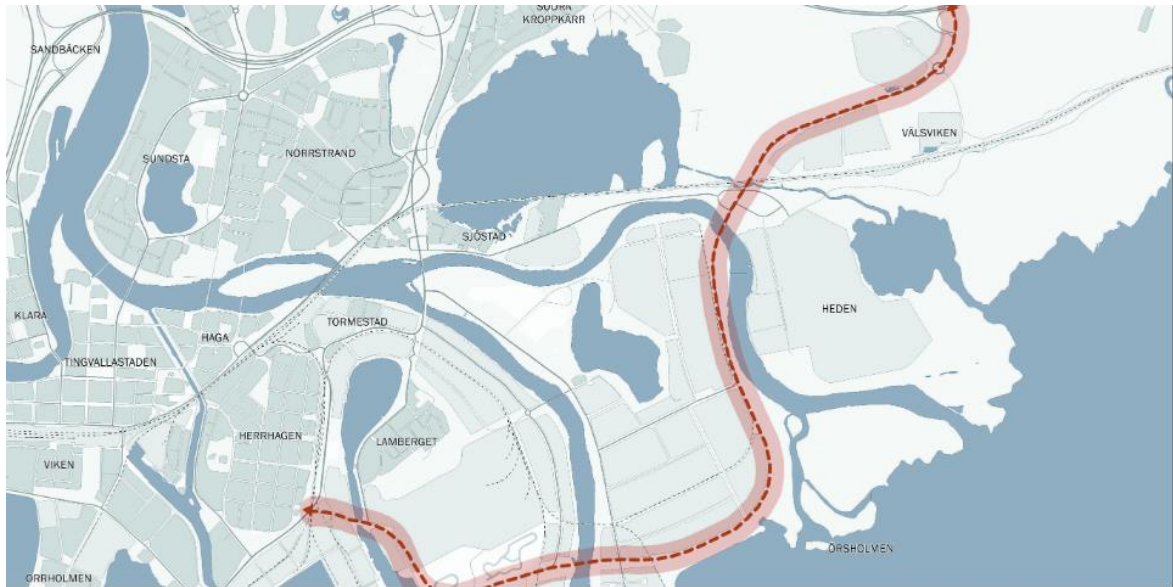
Källa: <https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/vikenforbindelsen---forbatttrad-framkomlighet-pa-sjomansgatan/>

Vikenförbindelsen (*planerad*) - För att minska trafikmängden på Hamngatan så måste framkomligheten på Tullhusgatan, Sjömansgatan, Jungmansgatan, Klaraborgsgatan och Karl IX bro bli bättre. Korsningspunkterna på gatan ska förbättras och vi skapar nya cirkulationsplatser. Arbetet väntas pågå 2020–2022.



Källa <https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/jakobsberg---sodra-forbindelsen/>

Södra förbindelsen (*ska utredas*) Södra förbindelsen är tänkt att sträcka sig mellan Ullebergsleden i väster och Hammaröleden i öster. Planerna omfattar två nya broar - en ny Kartbergsbro och en ny Jakobsbergsbro. En ny cirkulationsplats planeras vid Kartberget för att ansluta befintlig infrastruktur till den nya Kartbergsbron.



Källa: <https://karlstad.se/karlstadvaxer/projekt/ostra-forbindelsen/>

Östra förbindelsen (förslag). Genom att skapa en ny förbindelse med anslutning från Hammaröleden österut via Örsholmen och anslutas till Vålsviksleden kan vi skapa bättre förbindelser och binda samman stadsdelar med de centrala delarna av Karlstad.

2019-12-xx

Maria Jäger

Peter Aschberg

Uppdragsledare

Projektledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029–6740) (PwC) på uppdrag av Karlstads kommun enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 2019-05-02. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.