



## Hållbart resande

*- Bra exempel för en säkrare trafik och en bättre miljö från region Mitt; Dalarna, Gävleborg, Västernorrland och Jämtland.*



**TRAFIKVERKET**

# Så här jobbar Trafikverket

Trafikverket ansvarar för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och miljöanpassade transporter. Vår vision: Att vara kreativa samhällsbyggare i världsklass och att göra den goda resan och transporten möjlig ska genomsyra arbetet. För att nå långsiktigt hållbara och positiva effekter krävs förutom Trafikverkets insatser och engagemang också ett aktivt deltagande av andra viktiga aktörer som exempelvis landsting och kommuner. Den här broschyren handlar om hur Trafikverket (tidigare Vägverket) samarbetar med andra aktörer inom områdena trafiksäkerhet och miljö. Två mycket viktiga frågor där vårt gemensamma arbete har stor påverkan på framtiden.

När det gäller miljön prioriterar vi de områden som har störst påverkan på miljön; buller, klimat, luft, landskap och vatten.

När det gäller trafiksäkerhetsarbetet bygger det på Nollvisionen – att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Samarbetet mellan Trafikverket och landets kommuner, landsting och näringsliv har utvecklats mycket på senare år. Vi har här samlat goda exempel på samarbetsprojekt som har genomförts i Region Mitt. Förhoppningsvis kan de inspirera andra.

Vi arbetar också aktivt med fyrstegsprincipen – en princip som ska vara vägledande i all transport- och infrastrukturplanering som görs idag. Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys av åtgärder utifrån behov och funktioner. Som det nybildade Trafikverket har vi ökat våra möjligheter att arbeta på detta sätt.

## Vilken möjlighet vi har!

Det är vid resor till och från jobbet som de flesta människor åker ensamma i bil. Hela 30 procent av dessa bilresor är sträckor som är kortare än fem kilometer. Här har alla vi som arbetar med hållbart resande en stor möjlighet att inspirera till en beteendeförändring. För det är just de korta sträckorna som är enkla

att hitta alternativ till, samtidigt som det är de korta sträckorna som ställer till med den största negativa påverkan på miljön. Hållbart resande handlar om att hitta alternativ till bilåkandet. Särskilt det bilåkande där man åker ensam i bilen.

## Alternativen är många. Cykeln är ett.

Vad finns det då för alternativ till det ensamma bilåkandet? Alternativen är många; cykel, kollektivtrafik, samåkning, promenader och distansarbete. Redan idag arbetar 250 000 personer på distans en dag i veckan. Hur kan det utvecklas i framtiden? Antagligen mycket, genom att både arbetsgivare och arbetstagare börjar tänka i nya banor. De korta resorna kan man ofta ersätta med att i stället ta cykeln.

Om fler väljer att cykla minskar både trafikbullret och koldioxidutsläppen. För många är det framför allt hälsovinster som motiverar till att man sätter sig på cykeln. Det finns många exempel på kommuner som har startat projekt för att öka arbetspendling med cykel. Läs om Östersunds kommun som regelbundet genomför cykelkampanjer med stor framgång.





**Petter Björnsson, Östersunds kommun:**

– Intresset för cykling har verkligen ökat de senaste åren. Fler och fler upptäcker att cykeln är ett utmärkt sätt att ta sig fram på. Att få fler att ta cykeln är en långsam och långsiktig process. Det gäller att ha tålamod och att göra återkommande insatser.

**Vill du veta mer?**

Kontakta Petter Björnsson,  
Östersunds kommun, 063-14 30 00.  
[kommun@ostersund.se](mailto:kommun@ostersund.se)

Petter Björnsson och hans kollegor på Östersunds kommun arbetar för att påverka Östersundsbornas attityder och resvanor. Särskilt cykelfrågor har fått stort utrymme i deras arbete. Med projektet Vintertramparna har de tagit ett till steg på vägen mot att göra Östersund till en cyklande kommun.

## **Vintertramparna**

– Östersunds kommun startade för 2 år sedan kampanjen Vintertramparna, och till hösten planeras en ny omgång. Kampanjen har sin grund i tre lyckade hälsotramparkampanjer som genomförts tidigare, men denna gång skalade vi upp och ökade antalet deltagare. Idén till Vintertramparna kom när vi funderade på varför många valde att ställa sina cyklar på vintern. Var det verkligen nödvändigt? Är det möjligt att få folk att cykla på vintern i ökad utsträckning om de bara har rätt utrustning?

## **Stort intresse**

– Intresset för Vintertramparna var över förväntan. Vi behövde inte göra mycket reklam alls. Vi lade ut en annons på kommunens hemsida som gjorde att både tidningar, radio och TV rapporterade. I en och en halv vecka låg annonsen ute och vi fick under den tiden 368 anmälningar! Vi tog sedan ut 101 personer som fick delta i projektet. I gruppen fanns allt från studerande till pensionärer. Medelåldern låg på 40 år.

## **Speciella förutsättningar**

– Vår utgångspunkt var, att man kanske inte kan cykla alla dagar vintertid, men i alla fall de flesta. Och då har ju vi ändå ganska speciella förutsättningar här i Östersund – det

är en backig stad och vi har långa och snöiga vintrar. Villkoren för att få vara en Vintertrampare var att man som deltagare lovade att genomföra minst 60 procent av sina jobbresor med cykel. Kampanjperioden har sträckt sig från november till april. De som vi valde ut fick sedan dubbdäck och hjälm av oss. Våra cyklister fick löpande rapportera in sina resultat till oss en gång i månaden. Det fanns flera vinster med projektet – vi fick bland annat en direkt återkoppling på hur snöröjningen i kommunen fungerade.

## **Så här gick det**

– Innan försöket använde 32 procent hjälm. Efter projektet rapporterar 85 procent att de använder hjälm. De årliga koldioxidutsläppen från jobbresor minskade med 54%. 95 procent av deltagarna tyckte efter försöket att det hade fungerat bra med dubbdäck. Att använda hjälm är en vanesak och här lyckades vi ge dem den vanan eftersom hjälmanvändning var obligatorisk när man var med i Vintertramparna. Vi tycker också att 100 personer är en lagom stor grupp att följa. Det betyder att vi får en stor spridning på antalet arbetsplatser och i staden. Av dem som deltog var 88 procent mycket positiva till det de varit med om. Det betyder att vi har skaffat oss en grupp mycket bra ambassadörer.



## Det måste vara lätt att åka buss

Att få fler att åka buss är ett utmärkt sätt att bidra till ett mer hållbart samhälle. Men för att det ska fungera så krävs också att kollektivtrafiken fungerar. Här har Trafikverket och landets kommuner och landsting ett gemensamt ansvar. Ska man ta bussen och ställa bilen krävs det att bussarna går ofta och att det är nära till busstationen.

Trafikverket ska driva på så att kollektivtrafiken utvecklas och vi ska träffa överenskommelser med olika aktörer inom området. Tillsammans kan vi, och ska vi, göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Att satsa på kollektivtrafik är nästan alltid samhällsekonomiskt lönsamt. I Falun har man de senaste åren arbetat intensivt med att förbättra kollektivtrafiken så att fler vill och kan resa med buss.

### **Mathias Westin, Falu kommun:**

– Vi behövde en busstrafik som var enklare, mer tillgänglig och som gjorde steget till att börja åka buss så kort som möjligt. Vi organiserade trafiken efter två huvudlinjer, en blå och en grön, med trafik var 15:e minut. Övriga linjer kompletterar huvudlinjerna och möter dem i knutpunkten varje halvtimme. För att göra bussåkandet så attraktivt som möjligt så har vi också byggt ett stort antal nya busshållplatser.

### **Fler kan åka buss**

– Trafikomläggningen har också gjort att fler har fått tillgång till tätortstrafik. Tidtabellen har gjorts om och är nu mycket enkel. Huvudlinjerna går varje kvart, övriga linjer kvart i och kvart över så att alla bussar kommer in samtidigt för att underlätta byten mellan linjerna. Eftersom vi skulle göra en så stor omläggning tänkte vi noga igenom hur vi skulle göra för att informera Faluborna om vad som var på gång och hur förändringarna skulle påverka dem. Innan omläggningen skickade vi brev till alla i boende tätorten och berättade om förändringarna. Förutom det nya upplägget fick alla information om vilken hållplats som låg närmast just dem. Under de två första veckorna hade vi hållplatsvärdar vid knutpunkten. Hela informationsinsatsen utvärderades enligt SUMO (System för utvärdering av mobilitetsprojekt).

### **Smidigt vid riksvägen – ett annat bussexempel**

I Valbo utanför Gävle ligger ett stort köpcentrum med bland annat IKEA. Det lockar mängder av besökare från Gävle veckans alla dagar – men de flesta väljer att ta bilen. Nya motorvägshållplatser ska ändra på det. Snabba resor, färre trafikstörningar och inga parkeringsproblem är de stora vinsterna för dem som använder de nya hållplatserna. Trafikverket har tillsammans med X-MaTs, KF fastigheter, X-trafik, Gävle kommun och Valbo Köpcentrum/Köpstad arbetat tillsammans för en förbättrad miljö och tillgänglighet i Valbo.

Busstrafiken i Falun lades om i början av 2005. Trafiken är nu upplagd som en stjärna med en knutpunkt i mitten och med angränsande linjer som pulserar ut och in mot knutpunkten. Precis som en blinkande stjärna. Och faluborna har ökat sitt bussåkande avsevärt.

## Testresenärer

– I samband med omläggningen så valde vi också att satsa på ett projekt med testresenärer. Vi valde de områden som skulle få störst förändringar; Stennäset och Källviken. Vi sökte upp alla familjer i dessa områden och erbjöd dem att åka buss gratis i två månader. Vi utgick från ett koncept som tagits fram i Lund. De flesta var mycket positiva till våra besök och tyckte om att prata om hur man kan bidra till minskad miljöpåverkan. Även detta projekt utvärderades enligt SUMO.

## Mats Olofsson, Falu kommun

– Trots att trafiken är intensiv mellan Falun och Borlänge så var det förvånansvärt få som tog bussen. Vi beslöt oss 2007 för att också förbättra trafiken mellan Falun och Borlänge. Det var något vi inte kunde göra själva utan här samarbetade vi då självklart med Borlänge kommun och med Landstinget Dalarna som finansierar hälften av den här trafiken. Problemet här var att busstidtabellerna var alldeles för svåra att lära sig. Vi ändrade på dem och nu går det alltid en buss mellan Falun och Borlänge var tionde minut mellan klockan sex på morgonen och åtta på kvällen. Den ökade turtätheten har slagit mycket väl ut. Trafiken på linjen har stigit med 15 procent sedan 2007 när turtätheten ökade.



Foto: Henrik Hansson

*Ska man ska få människor att välja bort bilen till förmån för buss, måste det gå snabbt och smidigt.*

## Så här gick det

– Efter trafikomläggningen har bussåkandet i Falu tätort ökat med 23 procent. Vår erfarenhet är att om man ska få människor att välja bort bilen till förmån för buss, måste det gå snabbt och smidigt. Bussarna måste gå i princip hela tiden så att det alltid finns en buss som passar. Falun kommer framöver att bli mer "busstillgängligt." Ett resecentrum kommer att byggas i centrum som på ett naturligt sätt binder ihop järnvägsstationen med busstrafiken och centrum.

**Vill du veta mer?** Kontakta Mathias Westin, Falu kommun, 023-830 00, [info@falun.se](mailto:info@falun.se)

## Här möts man på distans

Landstinget Västernorrland har under en period av sex månader minskat sina koldioxidutsläpp med 190 ton. Det betyder en besparing på fem miljoner kronor. Färre resor och fler distansmöten har också sparat ytterligare cirka sex miljoner kronor. Landstinget Västernorrland satsar på miljön och sparar pengar samtidigt. Genom att vara mer effektiv vid möten och mötas mer på distans har de snabbt nått goda resultat.

På ett år har antalet körda mil minskat med 16 procent, 68 874 mil. Flygresorna har minskat med 30 procent, tågresorna har minskat med 18 procent och videomötena har ökat med 300 procent. Landstinget är långt ifrån nöjda utan satsar vidare. Målet är att bilparken bara ska bestå av miljöbilar år 2010. Under det senaste året har även antalet bilar minskat genom att en central bilpool bildats. De goda vanorna med distansmöten ska hålla i sig också i framtiden.



# Hållbart resande - den miljövänliga familjen



Att inspirera och motivera Gävlebor till att leva mer miljövänligt är ett projekt initierat av Gävle kommun. Projektet Hållbara familjer har fyra delområden där resor är ett. Inom området resor försöker man få de medverkande familjerna att ändra sina resvanor och tänka mer i termer av miljöanpassade resor.

## **Ingegerd Krantz, Gävle kommun:**

– Vi genomför projektet Hållbara familjer i Gävle, en gång per år. Vi utser varje gång trettio familjer, det är en bra grupp som går att hantera. I projektet arbetar vi med fyra fokusområden; energi, mat, resor och återvinning. Jag arbetar som projektledare för området resor. I höst drar vi igång projektet för tredje gången och då har vi troligen också ett stort företag med oss som deltagare.

Vi har från början velat ha så mycket media som möjligt. Om man får mycket uppmärksamhet i media så når man så mycket längre. Och media har vi verkligen fått. TV, radio och tidningar. De familjer som är med i programmet fungerar också som ambassadörer. För oss handlar det om att få de familjer som deltar att börja tänka i nya banor. I början av perioden så gör vi en kartläggning av hur de reser. I slutet av perioden så tittar vi på förändringen. Tillsammans har de minskat bilåkandet med 3 000 mil och det är ett bra resultat. De har åkt mer buss och tagit cykeln i större utsträckning. Familjerna får också ett bidrag till busskort så att de får möjlighet att testa kollektivtrafik. Vi gör hälsotest i början av året som vi sedan följer upp när perioden är slut och hälsan förbättras avsevärt i familjerna.

## **Familjerna bestämmer**

Något som vi tycker är mycket viktigt är att de olika familjer som deltar själva får bestämma vad de vill göra och inte. Därför ser det lite olika ut för alla familjer. Familjer som har visat intresse har fått testa ISA i sina bilar (intelligent stöd för anpassning av hastighet). ISA omfattar olika tekniska hjälpmedel som ska hjälpa fordonsföraren att hålla rätt hastighet. Resultaten efter fyra månader var mycket bra. Med ISA minskade de sin bränsleförbrukning med 15 procent och fortkörningsindex sjönk också.

Under projektåret så har vi arrangerat föreläsningar för familjerna inom en mängd områden. Vi har också en populär cykeldag där familjerna får pröva cykelorientering. Vi samarbetar mycket kommuner emellan och delar med oss av idéer och erfarenheter. Trafikverket gör en stor insats här som hjälper oss att mötas i olika nätverk.

## **Vill du veta mer?**

Kontakta Ingegerd Krantz, Gävle kommun, 026-17 80 00, [gavle.kommun@gavle.se](mailto:gavle.kommun@gavle.se)

Östersunds kommun arbetar aktivt med att minska sin negativa miljöpåverkan och föregå med gott exempel. Östersund har sedan länge miljöbilar och bilpooler i den egna verksamheten men jobbar också för att underlätta för boende i regionen att köra miljövänligare alternativ.

## **Anne Sörensson, Östersunds kommun:**

– I kommunen har vi 156 miljöbilar, de flesta biogasbilar. Redan 2001 togs beslut om att bara köpa in miljöbilar om inte särskilda krav fanns. Miljövänliga bilar är en del i vårt miljöledningssystem. Det innebär att vi hela tiden utvecklar oss och blir bättre.

Nu är vi även inne i en process för att införa elbilar. Östersunds kommun har ett väl utvecklat samarbete med Sundsvalls och Trondheims kommuner. Den väg som förbinder de tre städerna kallar vi för the Green Highway. Det går redan nu att köra elbil mellan städerna tack vare de laddningsstationer som satts upp och det går också att tanka förnyelsebara bränslen efter vägen.

## **Elbilsguide**

För att underlätta för invånare i kommunen när det gäller val av bil, har vi tagit fram, dels en elbilsguide, dels en gasbilsguide. Dessa guider är givetvis också riktade till företag som vill göra smarta bilval. Okunskapen är stor inom de här områdena och tekniken och förutsättningarna ändras hela tiden, det är inte lätt att vara konsument.

Vi har skapat en bilpool i Östersunds kommun och det fungerar mycket bra. I kommu-

nen är vi vana vid att arbeta på detta sätt. Det kräver att alla tar ansvar men det är också en vanesak. Alla måste planera och vara ute i tid, det är egentligen enda skillnaden. Med en bilpool sparar man mycket pengar, på ett enkelt sätt. Kommunens medarbetare klarar sig med färre bilar tack vare bilpoolen.

## **Elcyklar snabbare än bil**

I kommunen har vi också elcyklar och det har blivit mycket populärt. Vi har tolv cyklar på olika enheter och en som är bokningsbar i cykelpoolen. Nio stycken till är på väg. Cyklarna passar utmärkt för korta resor i kommunen.

I uppförsbackar använder man elmotorn, i övrigt fungerar cykeln som vanligt. Det går också oftast fortare att ta sig fram med cykel än med bil. Mycket av det vi gör i kommunen handlar om vanor. Det är inte svårt egentligen. Det handlar om att bygga ett tänk. Vi har fått bra stöd av Trafikverket i det här arbetet. Det gäller särskilt när vi har installerat alkolås i alla nya bilar. Även ISA är på väg att införas i kommunens bilpool. Systemet hjälper oss att hålla hastigheten och minska bränsleförbrukningen.

## **Vill du veta mer?**

Kontakta Anne Sörensson, Östersunds kommun, 063-14 30 00, [kommun@ostersund.se](mailto:kommun@ostersund.se)



## Kollektivtrafik

Fram till 2020 ska resandet med kollektivtrafiken fördubblas. Det är kärnan i det arbete som nu bedrivs på nationellt och regionalt plan, bland annat inom branschens Fördubblingsprojekt.

Inom Region Mitt finns ett samarbete med de fyra trafik huvudmännen i form av Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet där numera även branschföreträdare från buss och tåg finns representerade.



Foto: Per Juhlinder, RR Reklambyrå



Foto: Anders Freudendahl/Bildarkivet.se

## Bästa Resan

I Västernorrlands län vill man överbrygga de mentala hinder som finns mot att resa kollektivt när man är tvungen att byta färdstätt under resan, exempelvis, gå, åka buss och tåg under en och samma resa. Man har därför skapat projektet Bästa Resan. Projektet verkar för att människor i regionen ska se kollektivtrafik som ett förstahandsval. Med bra kollektivtrafik ska regionen vara attraktiv och också ha möjligheter att växa.

Målgrupper är i huvudsak privatresenärer, företag och organisationer samt myndigheter på lokal och regional nivå.

De två jämstora kommunerna Falun och Borlänge ligger bara ett par mil från varandra och har valt att samarbeta kring nya hastigheter. Det är en stor fördel inte minst för invånarna i de båda kommunerna.

Falu kommun började med hastighetsöversynen 2008 och Borlänge kom igång 2009. Under arbetets gång har kommunerna haft stor nytta av varandra och av Trafikverket. – Det är en fördel att omskyllningen sker ungefär samtidigt så att invånare i såväl Falun som Borlänge möts av samma syn. Det är viktigt inte minst med tanke på att det är många som dagligen pendlar mellan kommunerna, säger Mathias Westin, Trafik- och Fritidsförvaltningen i Falu kommun.

### God kommunikation är avgörande

Att kommunpolitikerna får information genom hela processen är nödvändigt. Båda kommunerna har satsat på god kommunikation inom kommunen, bland annat genom diskussioner med de politiska partierna vid särskilda träffar.

– Vid mötena har vi haft stor nytta av det excelark som tagits fram av Trafikverket tillsammans med Sveriges kommuner och landsting.

Vi har tydligt kunnat visa hur hastigheten påverkar tillgänglighet, karaktär, trygghet, trafiksäkerhet och miljö på olika gator och vägar, förklarar Anders Eklund på Borlänge Energi.

### Arbetet är dokumenterat på film

I både Borlänge och Falun är nya hastigheter en prioriterad trafiksäkerhetsåtgärd. Kommunerna har studerat aktuella sträckor på kartor och i verkligheten och vägarna har dokumenterats på film så att det finns möjlighet att titta tillbaka om det uppstår frågor kring bedömningarna. En hastighetsplan med föreslagna åtgärder är framtagen och rapporten har kommunicerats med myndigheter och allmänhet. Det råder i vissa fall delade meningar om förslagen.

– Att det blir 30 km/tim i alla bostadsområden är uppskattat. Däremot är många boende kritiska till hastighetsökningar och det försöker vi ta hänsyn till, säger Anders Eklund i Borlänge.



Anders Eklund Borlänge Energi och Mathias Westin Falu kommun Foto: Thomas Risveds, Confeetti

Alla organisationer vill minska sin miljöpåverkan och öka trafiksäkerheten. Men vad gör vi egentligen? Hur skapar vi rent praktiskt ett långsiktigt och mer hållbart resande? Svårigheten är ofta att gå från skrivbordet till aktiv handling. Att få ett bestående resultat som inte bara förändras under en kort kampanjperiod. Lösningen är en fungerande resepolicy.

### **Jörgen Blomkvist, Region Gävleborg:**

– I Gävleborg har vi inom projektet X-MaTs (Miljöanpassat Transportsystem i Gävleborg) arbetat med de här frågorna i snart tio år. Vi hjälper till med stöd och råd och fungerar som ett bollplank. Det är en stor arbetsbörda som ligger på organisationerna idag och de frågor som inte är direkt lagstyrda får lägre prioritet. Besluten och genomförandet ligger hos dem själva, men vi kan vara en katalysator i arbetet.

Ett framgångsrikt införande av en resepolicy kräver ett kreativt tänkande och mod att ifrågasätta etablerade rutiner.

Det är inte vad vi skriver ner som är det viktigaste, utan vad vi gör för att få det genomfört. Det kan vara till exempel att starta stegtävlingar eller att införa nya mötesrutiner.

### **Lena Wigren, X-MaTs**

– Det är viktigt att ge tydliga riktlinjer om vad som gäller för tjänsteresor. Reglerna måste gälla genomgående och vara så tydliga att de inte kan misstolkas. Det är även viktigt att alla ser sitt ansvar och att ingen, oavsett position, gör avsteg från policyn.

En väl genomförd resepolicy ökar trafiksäkerheten och spar på både tid, pengar och miljö. Det är ett arbete som snabbt ger vinster på många plan.

#### **Fakta:**

X-MaTs, Miljöanpassat Transportsystem i Gävleborg är ett samarbetsprojekt mellan Länsstyrelsen Gävleborg, Landstinget Gävleborg, Trafikverket Region Mitt och Banverket. Arbetet inom projektet kommer under 2010 att föras över till och drivas vidare av Region Gävleborg.

#### **Vill du veta mer?**

Kontakta Lena Wigren, Landstinget Gävleborg, 026-15 40 00, [tru@lg.se](mailto:tru@lg.se)



Agera direkt - ger bästa effekt

Foto: Bildarkivet.se



En rattfylla är ett allvarligt brott och en stor trafikfara. I cirka 30 % av dödsfallen i trafiken är alkohol inblandat. Men genom ett snabbt agerande och ett nära samarbete mellan samhällets aktörer kan den också bli en vändpunkt för den som kört rattfull. Den kris som händelsen skapar öppnar en tillfällig dörr i personens förnekelse av sitt missbruk och ett erbjudande om hjälp kan i det läget ofta accepteras.

### **Lars Byström Polisen i Örnsköldsvik**

– Det här är ett sätt att arbeta som alla vinner på. För oss har det också skapat ett värdefullt nätverk med de andra aktörerna, där vi lär oss mycket och får kunskap om varandras roller. Det är viktigt för oss som poliser att bemöta rattfylleristen med respekt. Oftast är det fråga om en person som utvecklat ett beroende bortom sin egen kontroll. Vårt agerande är mycket avgörande för hur personen ställer sig till erbjudandet eftersom detta bygger på frivillighet.

### **Håkan Fuhrman, Polisutbildningen i Umeå, initiativtagare till SMADIT**

– Det är Trafikverkets förtjänst att SMADIT, eller Skelleftemodellen som den tidigare hette, har spridit sig över landet så snabbt sedan vi startade för 11 år sedan. Idag arbetar samtliga Sveriges kommuner på det här sättet med att direkt erbjuda vård genom samarbete. Det viktigaste är att det här arbetet ger resultat, det minskar antalet återfallsbrott, ökar trafiksäkerheten, sänker samhällets kostnader och minskar det personliga lidandet för både offer och förövare.

### **SMADIT**

(tidigare Skelleftemodellen) är en metod där polis, sjukvård och socialtjänst samarbetar för att få rattfyllerister att snabbt komma under behandling och rehabilitering. Modellen utvecklades i Skellefteå i slutet av 90-talet och har visat sig vara mycket framgångsrik.

Huvudtanken är att rattfylleristen redan vid vägkanten ska få ett erbjudande om ett snabbt samtal med socialtjänst eller beroendevård. Tidigt omhändertagande bygger på kunskapen om att dessa personer är mycket mer mottagliga för att ta emot vård direkt efter att de anträffats av polisen.

### **Vill du veta mer?**

Kontakta Lars Byström, Polisen i Örnsköldsvik, 114 14, ornskoldsvik@polisen.se

# Vi jobbar vidare

Arbetet med att göra trafiken säkrare och att skapa en bättre miljö har egentligen bara börjat. Det finns oerhört mycket att utveckla, men som vi har sett i den här broschyren så görs det mycket gott arbete i landets kommuner. Trafikverket vill vara ett stöd i det arbetet. Som ny myndighet med ansvar för att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, kommer våra förutsättningar att förbättras avsevärt. Vi vill arbeta i nära dialog med regioner och kommuner och tar vårt ansvar för att skapa en långsiktig infrastrukturplanering.

Som i allt arbete av det här slaget är uppföljning och mål A och O. Eftersom dessa projekt involverar många olika intressenter är det lätt att annars tappa tråden. Med gemensamma mål vet alla inblandade vad man ska uppnå. Med en gemensam uppföljning vet samtliga hur det verkligen gick. Av det kan man dra nyttiga erfarenheter för att utveckla verksamheten vidare. Eller varför inte dela med sig till andra kommuner eller organisationer som ligger i startgroparna att dra igång ett projekt inom samma område?

Vill du veta mer om hur Trafikverket arbetar med miljö- och trafiksäkerhetsfrågor? Har du synpunkter eller idéer? Välkommen att kontakta vår sektionschef för aktörs-samverkan:

Britt-Inger Gustafsson , Telefon: 0771-92 19 21

E-post: [britt-inger.gustafsson@trafikverket.se](mailto:britt-inger.gustafsson@trafikverket.se)



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 871 24 Härnösand, Besöksadress: Nattviksgatan 8  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)