

STEG 1- OCH 2-ÅTGÄRDER I REGIONAL OCH KOMMUNAL PLANERING

HINDER OCH UTEBLIVNA NYTTOR

2018-01-09



Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering

Studie genomförd på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting

WSP Analys & Strategi

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wsp.com

KONTAKTPERSONER

PROJEKT

UPPDRAGSNAMN

Förbättrade möjligheter för steg 1- och 2-åtgärder

UPPDRAGSNUMMER

10255893

FÖRFATTARE

Emma Strömblad, Calle Malmström,
Rikard Fogelholm

DATUM

2017-11-28

Emma Strömblad, uppdragsledare.

Calle Malmström, utredare.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	5
1.1	BAKGRUND	5
1.1.1	Fyrstegsprincipen	5
1.1.2	Statlig finansiering av Steg 1- och 2-åtgärder	5
1.1.3	Risk för överefterfrågan på Steg 3- och 4-åtgärder	6
1.1.4	Sveriges Kommuner och Landstings utgångspunkt	7
1.2	SYFTE	7
1.3	AVGRÄNSNINGAR	7
2	METOD	8
2.1	INTERVJUSTUDIE	8
2.1.1	Definitioner	8
2.1.2	Genomförande	9
2.1.3	Begränsningar i metoden	10
2.2	LITTERATURSTUDIE OCH NYTTOBERÄKNINGAR	10
2.3	UNDERSÖKNING AV ÅVS-PORTALEN	11
3	INTERVJUER	12
3.1	INTERVJUER MED KOMMUNER - KVANTITATIV SAMMANSTÄLLNING	12
3.1.1	Kategorier av åtgärder	12
3.2	KVALITATIV STUDIE	14
3.2.1	Intervjuer med kommuner	14
3.2.2	Intervjuer med regioner	21
4	LITTERATURSTUDIE	24
4.1	REGLERING	24
4.2	DRIFT OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER	25
4.3	GATUÅTGÄRDER	26
4.4	FORDONS- OCH FÄRDMEDELSUTBUD	27
4.5	MOBILITY MANAGEMENT	28
5	NYTTOBERÄKNINGAR	30
5.1.1	Drift och underhåll av cykelbanor under vintertid	30
5.1.2	Infartsparkering	30
5.1.3	Kollektivtrafikkörfält	31
6	ANALYS OCH SLUTSATSER	32
6.1	INTERVJUER MED KOMMUNER	32
6.1.1	Medfinansiering som katalysator	32
6.2	INTERVJUER MED REGIONER	34
6.3	MEDFINANSIERINGENS POTENTIELLA SNEDVRIDNINGSEFFEKTER	34
6.4	METODOLOGISKA OSÄKERHETER	35
6.5	LITTERATURSTUDIE OCH NYTTOBERÄKNING	36

7	SLUTSATSER	37
8	REFERENSER	38
9	APPENDIX	40
9.1	IDENTIFIERADE ÅTGÄRDER	40
9.2	INTERVJUGUIDE	42

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

1.1.1 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en miljömässig och ekonomisk hushållningsprincip som tagits fram av Trafikverket, och som går ut på att brister i infrastrukturen prövas förutsättningslöst i fyra steg. Steg 1- och 2-åtgärder påverkar behovet av transporter eller leder till ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Dessa åtgärder bedöms kunna implementeras till låga kostnader relativt övriga fysiska åtgärder och kan utgöra resurseffektiva lösningar på infrastrukturella problem. De kan bland annat bidra till att minska transportsystemets klimatpåverkan. I Sveriges Kommuner och Landstings verksamhetsplan för 2017 ingår det att identifiera Steg 1- och 2-åtgärder som är betydelsefulla för minskad klimatpåverkan.

1.1.2 Statlig finansiering av Steg 1- och 2-åtgärder

I dagsläget finns ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska Steg 1- och 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen, utan ansvaret för att finansiera och implementera Steg 1- och 2-åtgärder ligger hos kommuner, regioner och privata aktörer.

Trafikverket arbetar utifrån direktiven i olika förordningar; en övergripande förordning¹ styr vilka uppgifter Trafikverket ska arbeta med och på vilket sätt arbetet ska bedrivas. Förordningen pekar bland annat ut att fyrstegsprincipen ska tillämpas i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Vidare finns det två förordningar som styr arbetet med nationell plan för transportinfrastruktur respektive länsplaner för regional transportinfrastruktur². Förordningarna tillåter åtgärder i alla fyra stegen enligt fyrstegsprincipen. Trafikverket har dock enbart möjlighet att ge medfinansiering till andra aktörers åtgärder om de gäller fysiska objekt, detta i enlighet med förordningen om statlig medfinansiering³. Möjligheten till medfinansiering gäller till exempel åtgärder för regional kollektivtrafik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Möjligheten till statlig medfinansiering från Trafikverket styrs alltså av vilken aktör som äger anläggningen som åtgärden planeras att utföras på (statlig eller icke-statlig) och om åtgärden är fysisk eller icke-fysisk, se Figur 1.

¹ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

² Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

³ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Anläggning \ Åtgärd	Statlig	Icke-statlig
	Fysisk	Kärnuppdraget
Icke-fysisk	Ingår i uppdraget	Ingår inte (om inte explicit angivet i regeringsuppdrag)

Figur 1. Statens ansvar i förhållande till om åtgärden är fysisk eller icke-fysisk och om anläggningen är statlig eller icke-statlig.

Regeringen kan dock välja att ge medel till Trafikverket för specifika, mer tidsbegränsade uppdrag. I sådana regeringsuppdrag kan andra regler för medfinansiering gälla, så att exempelvis även Steg 1- och 2-åtgärder kan få statligt stöd. De nuvarande möjligheterna till medfinansiering genom specifika regeringsuppdrag är Stadsmiljöavtalen samt det statliga investeringsstödet Klimatklivet.

Stadsmiljöavtalen innebär att kommuner och landsting kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer genom olika åtgärder som främjar kollektivtrafik eller cykeltrafik. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Stöd får ges till fysiska investeringar för kollektivtrafik och cykel. Som motprestation krävs att kommunen eller landstinget åtar sig att genomföra andra åtgärder som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationen kan exempelvis handla om att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder.

Genom Klimatklivet kan till exempel landsting, regioner, kommuner och företag ansöka om medel för klimatsmarta åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid på lokal nivå, däribland åtgärder som rör transporter. Satsningen är en del av statsbudgeten som riksdagen beslutat om. Under perioden 2015-2020 fördelas 4 miljarder kronor av Naturvårdsverket till klimatsmarta projekt. Till och med 20 juni 2017 hade Klimatklivet beviljat ca 1 000 ansökningar. Merparten av dessa gäller fysiska åtgärder såsom laddningsstationer, energikonvertering från fossila till fossilfria bränslen och tankställen för biodrivmedel. Ett 20-tal av åtgärderna var informationsinsatser och mobility-management-åtgärder.

1.1.3 Risk för överefterfrågan på Steg 3- och 4-åtgärder

Den begränsade möjligheten att få statligt stöd för Steg 1- och 2-åtgärder kan bidra till en överefterfrågan på Steg 3- och 4-åtgärder på bekostnad av Steg 1- och 2-åtgärder. Den snedvridningseffekten skulle kunna dämpas av ett system som tillåter statlig medfinansiering av Steg 1- och 2-åtgärder.

1.1.4 Sveriges Kommuner och Landstings utgångspunkt

Sveriges Kommuner och Landsting verkar för bättre förutsättningar att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder, exempelvis genom möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska Steg 1- och 2-åtgärder. Denna studie är ett kunskapsunderlag för fortsatt arbete för att förbättra förutsättningarna.

1.2 SYFTE

Det långsiktiga målet med projektet är att bidra till att förbättra möjligheterna till statlig medfinansiering av Steg 1- och 2-åtgärder. Dess direkta syfte är att undersöka vilken efterfrågan, på kommunal och regional nivå, det finns på statlig medfinansiering och övrig statligt stöttning, och vilket mervärde sådant engagemang skulle kunna innebära för arbetet med Steg 1- och 2-åtgärder. Vidare är syftet att sätta det statliga stödet i relation till övriga hinder som kommuner och regioner upplever för att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder. Rapporten utgår från ett allmänt angreppssätt om vilka hinder som föreligger för att fyrstegsprincipen ska slå igenom i större utsträckning, och för att fler Steg 1- och 2-åtgärder ska genomföras. Vidare syftar utredningen till att förstå vilken typ av åtgärder som uteblir, och vilka nyttor som därför inte uppstår genom transportplaneringen.

Förhoppningen är att rapporten ska bidra till insikter i hur fyrstegsprincipen kan få större genomslag i transportinfrastrukturplaneringen.

1.3 AVGRÄNSNINGAR

Förslag på Steg 1- och 2-åtgärder tas framför allt fram inom ramen för två parallella processer:

- I åtgärdsvalsstudier för statliga projekt. I det här fallet vore det logiskt om de mer kostnadseffektiva Steg 1- och 2-åtgärderna fick samma möjlighet till statlig medfinansiering som de mer kostsamma Steg 3- och 4-åtgärderna.
- För att hantera kommunala och regionala brister. I det här fallet är det inte givet att staten borde betala varken för fysiska eller icke-fysiska åtgärder.

Det är dock inte alltid självklart att avgöra vilka åtgärder som hanterar kommunala och regionala brister, och vilka som löser ett problem på ett statligt objekt. En beteendepåverkande åtgärd eller ändrade parkeringsregler skulle till exempel kunna lösa ett problem både i den lokala stadsmiljön i en stad, och på statliga infartsleder till en stad.

I de intervjuer som genomförts inom ramen för uppdraget har intervjupersonerna därför fått ange alla Steg 1- och 2-åtgärder som de genomfört eller haft uppe för diskussion, oavsett om de kommit fram genom åtgärdsvalsstudier eller inom ramen för den kommunala eller regionala planeringen.

2 METOD

Utredningen består av två huvudsakliga delar; en intervjustudie och en litteraturstudie. Nedan beskrivs de metodologiska tillvägagångssätten för respektive del.

2.1 INTERVJUSTUDIE

I intervjustudien har 20 tjänstepersoner på 12 olika kommuner och fem regioner intervjuats. Intervjuerna med regionerna respektive kommunerna hade vissa skillnader avseende målsättning och upplägg.

Intervjuerna med kommunerna hade två målsättningar. Den första var att identifiera och kvantifiera de Steg 1- och 2-åtgärder som kommunen genomfört under de senaste åren, samt Steg 1- och 2-åtgärder som diskuterats men inte kunnat genomföras. En bred ansats togs vid identifieringen av icke genomförda åtgärder genom att både åtgärder som börjat planeras och de som enbart nått ett idéstadium inkluderades. Ingen definitiv gräns sattes för hur långt bak i tiden en åtgärd behövde ha genomförts eller övervägts för att inkluderas i underlaget. De åtgärder som hade gynnats av ytterligare finansiering – både kommunal och statlig – identifierades och kvantifierades också.

Den andra målsättningen med intervjuerna var att identifiera vilka hinder som tjänstepersonerna upplever för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder. Målet var inte att kvantifiera samtliga hinder utan att skapa en kvalitativ, heltäckande förståelse för de hinder som upplevs. Både generella hinder och hinder för specifika åtgärder identifierades.

Intervjuerna med regionerna var rent kvalitativa och undersökte de hinder som regionerna upplever för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder. Särskilt diskuterades potentialen av en statlig medfinansiering för att utvidga verksamheten. Under intervjuerna diskuterades även vilka hinder som observerades för kommunernas arbete. Vid sidan om de hinder som tjänstepersonerna såg så kartlades formen inom vilka regionerna arbetade med steg 1- och 2-åtgärder.

2.1.1 Definitioner

Intervjuerna genomfördes utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip och dess definitioner av steg 1-4-åtgärder (se Tabell 1) (Trafikverket, 2017).

Tabell 1. Definition av steg 1-4-åtgärder (Trafikverket, 2017).

Steg 1	Först ska sådana åtgärder övervägas och prövas som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
Steg 2	I ett andra steg prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Det kan vara åtgärder som styrning, reglering, information, väginformatik och avgiftssystem.
Steg 3	I det tredje steget prövas begränsade utbyggnadsåtgärder. Det kan vara breddning, mitträcke, sidoområdesåtgärder, ombyggnad av korsningar och andra förbättringsåtgärder i kombination med väginformatikåtgärder.

Steg 4 I det fjärde steget prövas nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader i ny terrängkorridor.

I definitionerna finns ett tolkningsutrymme, vilket tillåtit vara kvar inför intervjuerna. På så vis har även åtgärder där intervjupersonen var osäker på hur den skulle definieras registrerats. Åtgärder som i analyskedet bedömts vara steg 3- eller 4-åtgärder har sorterats bort. I avsnitt 3.1.1 kategoriseras identifierade åtgärder mer precist.

2.1.2 Genomförande

De intervjuer som genomfördes var semistrukturerade. De kommunala tjänstepersonerna fick inledningsvis lista genomförda och icke genomförda Steg 1- och 2-åtgärder. Därefter ställdes frågor för varje nämnd åtgärd kring upplevda hinder med särskild betoning på finansiering, och, mer specifikt, statlig medfinansiering. Den kompletta intervjuguiden står att läsa i appendix (avsnitt 8.2). Intervjuerna med de regionala tjänstepersonerna utgick i huvudsak från samma intervjuguide med tillägg för hur regionernas bedrev sin verksamhet.

Urvalet av kommuner och regioner som har intervjuats gjordes i samråd med Sveriges Kommuner och Landsting. Kommunerna har valts för att få en geografisk spridning samt olika storlek sett till folkmängden. Kommunerna har kategoriserats som Storstadskommuner, Mellanstora kommuner och Små kommuner (Tabell 2). Regionerna redovisas i Tabell 3.

Tabell 2 Intervjuade kommuner och deras kategori

Intervjuade kommuner	Kategori
Stockholm	Storstadskommun
Göteborg	Storstadskommun
Kalmar	Mellanstor kommun
Jönköping	Mellanstor kommun
Karlstad	Mellanstor kommun
Helsingborg	Mellanstor kommun
Södertälje	Mellanstor kommun
Tomelilla	Liten kommun
Vilhelmina	Liten kommun
Dals-Ed	Liten kommun
Laxå	Liten kommun
Säter	Liten kommun

Tabell 3 Intervjuade regioner och landsting

Regioner
Region Västernorrland
Region Gävleborg
Västra Götalandsregionen
Region Skåne
Region Halland

I urvalet av tjänstepersoner var målsättningen att identifiera nyckelpersoner med god överblick över kommunens respektive regionens verksamhet rörande Steg 1- och 2-åtgärder. Vid kontakt med potentiella intervjupersoner på kommunerna har därför syftet med intervjun noga beskrivits och frågor ställts kring huruvida de tror att de är rätt person att besvara frågorna eller om det finns mer lämpliga personer på kommunen. Urvalet av regioner gjordes av Sveriges kommuner och landsting. I två fall, en region och en kommun, har två personer intervjuats för att få en heltäckande bild av verksamheten. I god tid innan intervjun skickades intervjufrågorna till intervjupersonen.

16 intervjuer genomfördes via telefon och en via ett fysiskt möte. Vid telefonintervjuer noterades svaren under intervjun medan mötesintervjun spelades in för att sedan transkriberas.

2.1.3 Begränsningar i metoden

I intervjuerna med de kommunala tjänstepersonerna gjordes ingen distinktion mellan Steg 1- och 2-åtgärder som genomförs inom den kommunala planeringen respektive inom en länsplan efter en åtgärdsvalsstudie. Detta specificerades även sällan av intervjupersonerna. Tillvägagångssättet gör det svårt att för samtliga åtgärder exakt utröna vilka som arbetats fram inom respektive process. Utifrån intervjuerna är det dock författarnas uppfattning att den absoluta majoriteten av både identifierade genomförda och icke-genomförda åtgärder behandlades inom den kommunala planeringen. Detta grundar sig i att åtgärdsvalsstudier aldrig nämndes, och att en stor andel av åtgärdena uppenbarligen gjordes inom den kommunala planeringen.

Att distinktionen saknades begränsar möjligheten att uttala sig om effekten av statlig medfinansiering i länsplanerna, för både kommuner och regioner. Intervjuerna fokuserade istället på hur en generell brist på finansiella medel är ett hinder för kommunen att arbeta med Steg 1- och 2-åtgärder och hur statlig medfinansiering skulle kunna bidra för att lindra detta. Eftersom huvudsakligen åtgärder som hanterats inom den kommunala planeringen nämndes under intervjuerna måste de identifierade hindren tolkas som främst kopplade till dessa. Detta gäller även frågan om statlig medfinansiering.

2.2 LITTERATURSTUDIE OCH NYTTÖBERÄKNINGAR

Litteraturstudien genomfördes med syfte att samla in kunskap om kostnader och framförallt nyttor och effekter av olika steg 1 och 2-åtgärder. Sökningar

gjordes i relevant litteratur som undersökt nyttor och effekter av olika Steg 1- och 2-åtgärder. För att avgränsa studien fokuserar den på åtgärder som identifieras under intervjustudien, åtgärder som de kommunala tjänstepersonerna nämner att de genomfört eller planerat genomföra.

För större infrastrukturinvesteringar, Steg 3- och 4-åtgärder, görs vanligtvis samhällsekonomiska kalkyler för att ställa nyttorna med investeringar mot kostnaderna för dem. De största nyttorna är vanligtvis restidvinster, trafiksäkerhetseffekter, minskning av utsläpp och minskning av trafikbuller m.m. För Steg 1- och 2-åtgärder finns ingen etablerad beräkningsmetodik på samma sätt, men åtgärderna bidrar ändå med flera av dessa nyttor. I avsnitt 4.7 görs förenklade nyttoberäkningar för några åtgärder som identifierats under intervjustudien för att försöka spegla en del av den nytta som skulle kunna erhållas med åtgärderna.

2.3 UNDERSÖKNING AV ÅVS-PORTALEN

Denna del av studien påbörjades men fullföljdes inte, då de förväntade resultaten bedömdes som alltför osäkra.

Syftet var att använda de Steg 1- och 2-åtgärder som genomförts inom de åtgärdsvalsstudier (ÅVS) som ligger i ÅVS-databasen och åtgärdsbanken. Genom att extrapolera resultaten från intervjuerna om effekterna av ytterligare finansiering på åtgärderna i åtgärdsbanken, skulle det ge en indikation om den statliga medfinansieringens effekter nationellt. Detta bedömdes dock inte vara tillförlitligt på grund av osäkerheter i data i åtgärdsportalen samt att flertalet identifierade steg 1- och 2-åtgärder i intervjuerna stammade ur kommunens egen planering, ej ur en ÅVS-process.

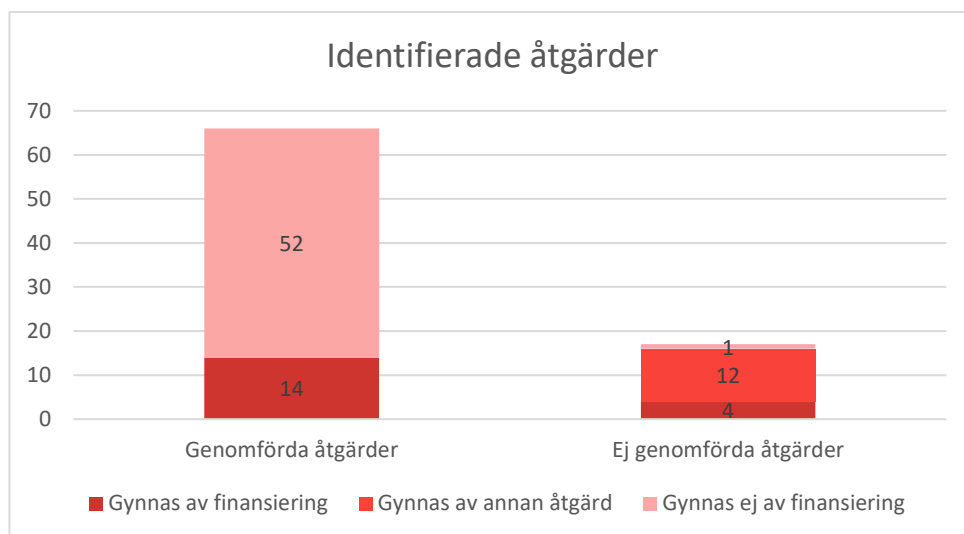
3 INTERVJUER

3.1 INTERVJUER MED KOMMUNER - KVANTITATIV SAMMANSTÄLLNING

I den kvantitativa sammanställningen ingår åtgärder från samtliga kommuner som intervjuats förutom Dals-Ed, Göteborg och Stockholm. Dals-Ed uppgav att de inte jobbar med steg 1-och 2-åtgärder. Göteborg och Stockholm jobbar i stor utsträckning med steg 1-och 2-åtgärder varför det förekommer så många åtgärder att det är svårt att fånga in varenda enskild åtgärd under en intervju. Att summera antalet åtgärder för Göteborg och Stockholm tillsammans med övriga kommuner, där en jämförelsevis liten andel åtgärder identifierats, skulle göra att sammanställningen bli missvisande. Av den anledningen har Göteborg och Stockholm exkluderats från den kvantitativa sammanställningen.

Av de genomförda åtgärderna (66 st.) angavs att 14 av dessa hade kunnat utökas med statlig medfinansiering.

Av de ej genomförda åtgärderna (17 st.) angavs att 4 av dessa hade kunnat genomföras med statlig medfinansiering och 12 hade behövt någon annan lösning för att kunna genomföras. I dessa fall har det handlat om organisatoriska eller rådighetsmässiga orsaker till att åtgärderna inte har genomförts.



Figur 2. Åtgärder som identifierats under intervjustudien.

3.1.1 Kategorier av åtgärder

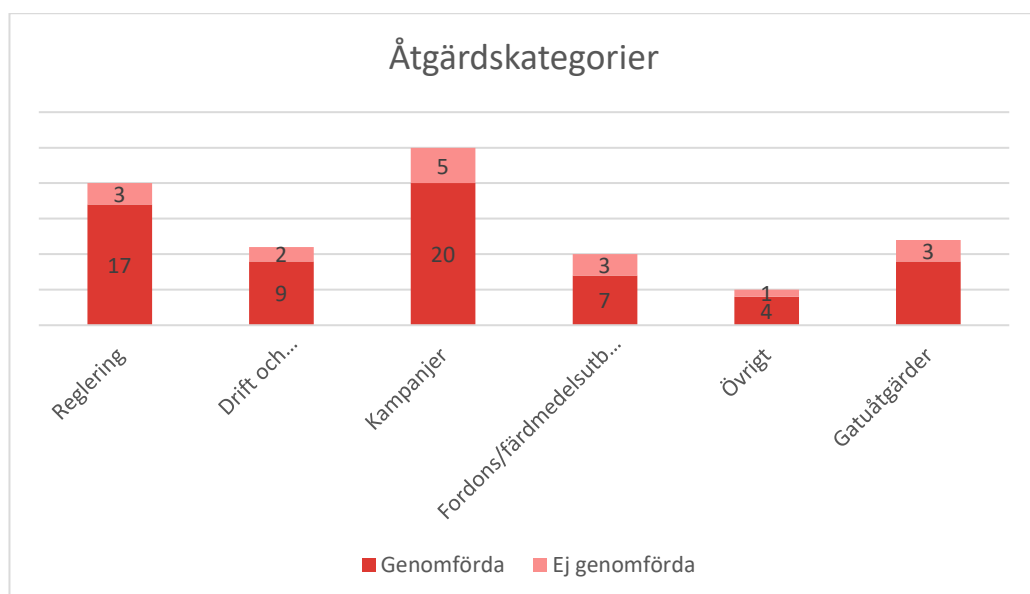
De identifierade åtgärderna som kommunerna har genomfört eller planerat/övervägt att genomföra har delats in i kategorier enligt nedan för vidare analys. För fullständig redovisning av vilka åtgärder som identifierats under intervjuerna hänvisas till appendix (avsnitt 8.1).

- **Drift- och underhållsåtgärder:** Med drift- och underhållsåtgärder avses åtgärder som syftar till förbättrad drift och underhåll för

infrastruktur som används av gång, cykel eller kollektivtrafik. Förbättringen kan ske genom ändrad eller ökad prioritering eller genom nya metoder. Drift och underhållsåtgärder generellt kan ingå i större utbyggnadsåtgärder men här avses riktade åtgärder som syftar till att främja möjligheten att välja gång, cykel och kollektivtrafik, därmed betraktas dessa som steg 1- och 2-åtgärder.

- **Reglering:** Åtgärder inom denna kategori syftar till att påverka användningen av infrastruktur eller val av färdmedel genom att införa reglering eller ändra befintlig reglering. Det kan till exempel innebära att införa eller höja parkeringsavgifter, ändra hastighetsgränser m. m.
- **Gatuåtgärder:** Inom denna kategori ingår mindre fysiska åtgärder som t.ex. syftar till att omfördela gatuutrymmet eller på annat sätt påverka framkomligheten. Det kan till exempel handla om att göra del av gatan till cykelfält eller kollektivtrafikkörfält eller att skapa farthinder. Endast mindre gatuåtgärder avses i denna kategori och inte sådana åtgärder som typiskt utgör steg-3-åtgärder. Det finns dock ingen tydligt definierad gräns mellan steg 2 och 3 så det kan förekomma någon åtgärd som är ett gränsfall.
- **Fordons-/färdmedelsutbud:** Inom detta område kan kommuner till exempel införa låncykelsystem eller införa leasingsystem av cyklar för kommunanställda. Kommuner kan även verka för införandet av nya busslinjer eller andra kollektivtrafiklösningar, men dessa frågor måste drivas med kollektivtrafikmyndigheter, Kommuner har inte full rådighet. Denna kategori åtgärder bedöms utgöra steg 2-åtgärder.
- **Mobility management:** Till denna kategori åtgärder räknas kampanjer, och informationsinsatser m.m. som syftar till att ändra resvanor genom upplysning och påverkan. Kampanjer kan räknas både som steg 1- eller steg 2-åtgärd, beroende på vad de syftar till.
- **Övrigt:** Åtgärder som inte har kunnat placeras inom någon av ovanstående kategorier har placerats i övrigt.

Intervjustudien visar på 66 åtgärder som har genomförts och 17 åtgärder som inte har genomförts. Figur 2 visar hur många åtgärder inom respektive kategori som har genomförts respektive inte genomförts.



Figur 3. Indelning av identifierade åtgärder i kategorier.

3.2 KVALITATIV STUDIE

3.2.1 Intervjuer med kommuner

Den kvalitativa studien utgörs huvudsakligen av de hinder för att genomföra de Steg- 1 och 2- åtgärder som identifierats. Även möjliga åtgärder för att gynna genomförandet av åtgärderna har behandlats. Resultatet av två mindre frågor har också inkluderats: ”Effekter av oförmåga att genomdriva Steg- 1 och 2- åtgärder” och ”Kan medfinansiering bidra till fler föreslagna åtgärder?”. Avslutningsvis presenteras skillnader mellan små, mellanstora och storstadskommuner avseende upplevda hinder och hur dessa kan reduceras.

3.2.1.1 Hinderanalys

Nedan sammanställs de hinder för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder som identifierats i intervjustudien. Med ”åtgärder” avses Steg 1- och 2-åtgärder om inte annat uttryckligen skrivs.

Finansiering och resursbrist

Ett hinder för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder som nämns i intervjuerna är möjligheten till ytterligare finansiering, t ex i form av statlig medfinansiering. Som kartläggningen i avsnitt 3.1 visar uppges att 4 av 17 icke genomförda åtgärder specifikt hade kunnat genomföras med ytterligare finansiering. Samtidigt hade redan genomförda åtgärder kunnat utvidgas ifall mer finansiering funnits tillgänglig. I intervjuerna framkommer också att finansiering hade kunnat ha en generell positiv effekt utan att intervjuerna kunnat specificera exakt vilka typer av åtgärder det hade kunnat bidra till. I detta avsnitt behandlas de olika aspekterna av medfinansiering mer ingående.

I intervjuerna nämns åtgärder som ej genomförts men där extern finansiering hade möjliggjort genomförandet. I dessa fall har de ansetts vara för dyra i förhållande till de nyttor de ansetts generera, antingen av förvaltningens chefer eller av politiken. I dessa fall menar de kommunala tjänstepersonerna att en extern finansiering skulle göra det lättare att motivera åtgärden. Att nyttorna ansetts för små behöver däremot inte spegla de verkliga nyttorna, utan nyttorna kan istället ha varit svåra att kvantifiera eller kommunicera.

I kategorin åtgärder som kunnat utökas med ytterligare finansiering ingår till stor del drift- och underhållsåtgärder. Drift- och underhållsbudgeten är ofta en begränsande faktor och ytterligare finansiering hade kunnat stärka verksamheten. Särskilt gång- och cykelbanor lyfts fram. Resterande åtgärder kan ej kategoriseras lika lätt utan är engångsåtgärder där man valt mindre omfattande åtgärder trots att utförligare alternativ funnits tillgängliga. 14 av totalt 66 genomförda åtgärder anses ha kunnat utökas med ytterligare finansiering (se avsnitt 3.1).

Samtidigt som få kommunala tjänstepersoner kunnat peka på specifika åtgärder som inte kunnat genomföras på grund av begränsning i finansieringen framhåller flera att möjligheten till statlig medfinansiering ändå skulle ha positiva effekter. Vetskapen om att medfinansiering vore möjlig skulle öppna upp för större åtaganden, trots att dessa inte kan konkretiseras i dagsläget. För mindre kommuner, som har svårt att avsätta resurser specifikt till Steg 1- och 2-åtgärder i dagsläget, skulle det innebära en möjlighet att inleda ett mer aktivt arbete med dessa åtgärder.

För de mindre kommunerna är en förutsättning för att statlig medfinansiering ska få genomslag att processen inte är alltför tidskrävande. Dessa kommuner har ofta inte personal med ett uttalat ansvar för Steg 1- och 2-åtgärder, vilket försvårar för personalen att avsätta arbetstid till en tidskrävande process för att söka medfinansiering. Det måste således vara lönt att ens ansöka. En naturlig följd blir att dyrare åtgärder skulle premieras, vilket generellt innebär Steg 2-åtgärder. Även större kommuner anger att Steg 2-åtgärder skulle gynnas i högre utsträckning just eftersom de är dyrare medan Steg 1-åtgärder upplevs som billigare och inte begränsas av budget i samma utsträckning.

Flera kommuner framhåller att åtgärderna är arbetskrävande och därför kräver mycket personal. Trots att det ofta är svårt att peka på specifika åtgärder som inte genomförts på grund av bristande finansiering hävdar dessa kommuner att mer personalresurser skulle möjliggöra att verksamheten utökades. Med begränsad personal måste de basala åtagandena i verksamheten premieras vilket ger mindre utrymme för att prova nya, innovativa lösningar. Förutom för de dyrare Steg 2-åtgärderna, där extern finansiering kunnat ha en effekt, är det alltså inte främst åtgärds-kostnaden i sig som begränsar genomförandet utan personalresurserna. Bristen kan bero både på begränsat utrymme i budget och att det är svårt att hitta kompetent personal. Det förekommer även i mindre kommuner att specifika åtgärder inte genomförts på grund av begränsad personalstyrka. I storstadskommunerna är det dock sällsynt att åtgärder aldrig genomförs utan de prioriteras snarare ned till kommande år. Flera tjänstepersoner påpekar dock att det inte är kommunens ekonomi som begränsar personalstyrkan utan hur medlen fördelas, ofta med fördel för fysiska åtgärder.

Den statliga medfinansieringens signalvärde

Utöver att förbättra de ekonomiska förutsättningarna att genomföra en åtgärd menar flera kommunala tjänstepersoner att statlig medfinansiering skulle ha starkt signalvärde. Genom dess införande kommuniceras statens intention om vilka typer av åtgärder som är önskvärda att arbeta med. Detta skulle ge Steg 1- och 2-åtgärder högre dignitet, vilket kan underlätta deras genomförande på flera sätt. Dels kan åtgärderna bli enklare att motivera för politiken och förvaltningens ledning och mer resurser generellt kan på sikt tilldelas dem. En sådan process har redan observerats i en kommun där cykelåtgärder fått högre legitimitet efter deltagande i ett EU-projekt och att Trafikverket medfinansierat säkerhetshöjande åtgärder för cyklister.

Begränsad kunskap

Ett återkommande hinder i flera intervjuer är bristen på kunskap om Steg 1- och 2-åtgärder. Tjänstepersonerna målar upp en samstämmig bild där de sitter på bevisbördan för att föreslagna åtgärder har en nyttogörande effekt. Det måste alltså kunna beläggas för kommunpolitikerna att åtgärden är en god investering. Samtidigt upplever tjänstepersonerna att kunskapen om Steg 1- och 2-åtgärder hos politiker och chefer i förvaltningen ofta är begränsad, vilket tar sig flera uttryck. För det första blir åtgärderna svårare att kommunicera, inklusive deras nyttor. För det andra kan det leda till lägre anslag då förståelsen för tidsåtgången är bristande. För det tredje bidrar det till en rädsla bland politiker och chefer för att investera pengar i nya åtgärder som upplevs som osäkra. Alla dessa faktorer försvårar för tjänstepersonerna att motivera finansiering av Steg 1- och 2-åtgärder. Flera intervjuade tjänstepersoner menar att politiker hellre satsar pengar på fysiska åtgärder eftersom de är mer bekanta med dessa och de därför känns tryggare. En bidragande orsak är även att nyttoeffekter av fysiska åtgärder är bättre kartlagda. I somliga fall bidrar detta till att bevisbördan blir än högre för tjänstepersonerna.

Samtidigt som kraven är höga för bevisningen av nyttan av steg 1- och 2-åtgärder så är kunskapen om dessa begränsad även inom förvaltningarna. Både erfarenheter inom kommunen och studier upplevs som få. Det är således både kommunens egna erfarenheter samt det allmänna kunskapsläget kring åtgärderna som upplevs som viktiga begränsande faktorer. Detta både försvårar för förvaltningarna att identifiera innovativa, effektiva lösningar och att övertyga politiker och chefer om att de är värda att investera i. Det är även påfrestande för tjänstepersonerna att driva åtgärder där de själva är osäkra på om det kommer ha någon positiv effekt.

Politikers och chefers osäkerhet är alltså inte helt obefogad. Detta förstärks genom att många åtgärder genomförs för första gången, och med det följer en risk att åtgärden inte kommer få avsedd effekt eller ens gå att genomföra. Vidare finns det osäkerheter i kostnader av genomförandet och i ett eventuellt driftsskede. Flera tjänstepersoner upplever att acceptansen för den typen av osäkerheter är låg bland politikerna och att det hämmar vilka åtgärder som föreslås. I en förvaltning som lyckats driva igenom större

cykelåtgärder har återkoppling till politiken om åtgärdernas nyttoeffekter bidragit till att politiken svängt vilket banat väg för ytterligare investeringar.

Ett relaterat hinder till bristande kunskap och politikernas osäkerhet inför att investera i nya typer av Steg 1- och 2-åtgärder är vana. Steg 3- och 4-åtgärder är kommuner mer vana vid att arbeta med vilket blir ett hinder för att hitta nya arbetssätt.

Organisatoriska hinder

Hur arbetet med Steg 1- och 2-åtgärder är organiserat på kommunerna påverkar genomförandet av åtgärderna och kan upplevas som hämmande. De intervjuade kommunerna har kommit olika långt med att inrätta arbetssätt och metoder för att hantera Steg 1- och 2-åtgärder. Särskilt i mindre kommuner är det uttalat vem som bär ansvaret att driva frågan om Steg 1- och 2-åtgärder, både generellt och för specifika typer av åtgärder. Även för mellanstora kommuner är det oklart vem, eller vilken avdelning, som har ansvaret för olika åtgärder. Följen blir att åtgärderna fördröjs eller inte genomförs alls.

En återkommande fråga som lyfts är att Steg 1- och 2-åtgärder måste komma in tidigt i andra processer, t ex vid trafikarbeten eller bostadsbyggen. Detta kräver ofta samarbete mellan flera förvaltningar, ett samarbete som ofta inte fungerar.

Generellt beskrivs en ovana att arbeta med Steg 1- och 2-åtgärder. Vissa kommuner saknar arbetssätt och rutiner för att hantera åtgärder där kompetens från flera avdelningar eller förvaltningar krävs. Hur aktivt kommunerna arbetar med att etablera nya arbetssätt skiljer sig åt och större kommuner arbetar generellt mer aktivt med detta. Även inom större kommuner beskrivs det dock som en pågående process.

Förutom att etablerade arbetssätt saknas är även konkurrensen om ekonomiska medel ett hinder. Steg 1- och 2-åtgärder har sällan egna investeringsbudgetar och konkurrerar med andra delar av verksamheten, exempelvis ingår det i drift- och underhållsbudgeten för en kommun. Det förekommer att andra processer tränger undan arbetet med Steg 1- och 2-åtgärder. Ett exempel är när arbetet med en ny översiktsplan krävde stora resurser och mindre, mer konkreta, åtgärder därför trängdes undan under en period.

Begränsad rådighet

Ett mindre hinder för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder är kommunernas begränsade rådighet. Ett fåtal exempel har nämnts: (1) en kommun vill genomföra en åtgärd på statlig väg men där Trafikverket är ansvarig för infrastrukturen; (2) i kampanjer för att uppmuntra beteendeförändring begränsas storleken på incitament, t ex gratis cykelutrustning eller priser i lotterier; (3) kommuner kan inte inrätta bilpooler på allmän platsmark; (4) det är svårt att anlägga parkeringshus vid statliga vägar där kommunen inte är huvudman.

Motstånd från allmänhet och näringsliv

Under rubriken "bristande kunskap" nämndes svårigheten att övertyga politiker och chefer om åtgärdernas nytta. Men även motstånd från allmänheten mot nya typer av åtgärder upplevs som ett hinder. Ett fall nämns

även där det finns en rädsla inom politiken att ta konflikt med det lokala näringslivet i fallet att begränsa biltrafiken i centrum. Det finns dock kommuner där man genom kampanjer fått med sig allmänheten vilket sedan bidragit till att politiken vänt.

3.2.1.2 Åtgärder för stärkt kapacitet att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder

I studien ombads de intervjuade tjänstepersonerna att ange olika åtgärder som skulle stärka kommunens kapacitet att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder. Svaren är ofta starkt relaterade till de hinder som upplevs men redovisas här separat för att tydligt fånga samtliga svar som angavs.

Nya arbetssätt är ett återkommande tema bland intervjuade tjänstepersoner. I en av de mindre kommunerna nämns att ett första steg är att utse någon med det uttalade ansvaret att driva Steg 1- och 2-åtgärder. En annan grundläggande åtgärd är att anta en trafikstrategi som pekar ut hur arbetet med Steg 1- och 2-åtgärder ska utformas. I flera mindre och mellanstora kommuner nämns att samarbetet inom kommunen kan bli bättre genom att samordna fysiska åtgärder med Steg 1-åtgärder, t ex cykelkampanjer i anslutning till anläggningen av nya cykelbanor. Där måste det tas fram ett tydligt arbetssätt där Steg 1- och 2-åtgärder kommer in i processen. Ett första steg föreslås vara intern marknadsföring om Steg 1- och 2-åtgärder för att öka förståelsen för var de kan göra nytta. I allmänhet kan fler avdelningsövergripande arbetslag bildas för mer specifika områden.

En åtgärd för att delvis överkomma att kunskapen för Steg 1- och 2-åtgärder är begränsad bland politiker vore att tillåta mer tid på nämndmöten för att grundligt kunna förklara nyttan och utformningen av föreslagna åtgärder.

Ett återkommande svar är att stöd och påtryckningar från statligt håll skulle driva utvecklingen framåt. Om det kom tryck och uppmuntran från statligt håll att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder skulle det kunna göra politiken mer positivt inställd. Det framhålls i intervjuerna att kommunpolitiker och tjänstepersoner är mottagliga för samhällets signaler om vilka åtgärder som borde premieras. Det stöd som nämns från statligt håll är både passivt (information och kunskapshöjande åtgärder) och aktivt stöd där Trafikverket kan samarbeta med kommuner och stå bakom specifika åtgärder. Genom att tillsammans (stat, kommun och region) arbeta fram en samsyn om en eller flera åtgärder blir det enklare att driva igenom dessa när en fastighetsägares samarbete krävs.

Även statlig medfinansiering nämns som en möjlig åtgärd och diskuteras mer ingående under rubriken "Finansiering och resursbrist" ovan.

3.2.1.3 Fall där oförmåga att genomdriva Steg 1 och 2-åtgärder lett till Steg 3- och 4-åtgärder

I intervjustudien har tjänstepersonerna fått frågan ifall oförmågan att lösa ett trafikproblem med Steg 1- och 2-åtgärder lett till att en Steg 3- eller 4-åtgärd behövt vidtas. Inga tjänstepersoner kan peka på ett specifikt fall där detta skett.

3.2.1.4 Kan statlig medfinansiering bidra till fler föreslagna åtgärder?

Tjänstepersonerna har under intervjun frågats ifall de upplever att kännedomen om att vissa åtgärder är svåra att genomföra p.g.a. bristande finansiering generellt begränsar vilka åtgärder som ens tas upp för diskussion. Frågan handlar således om ifall åtgärder selekteras bort i ett mycket tidigt skede och därför inte skulle registreras i intervjun som en ej genomförd åtgärd.

Resultatet var negativt och ingen kommun har upplevt att rådande situation skulle begränsa de åtgärder som föreslås.

3.2.1.5 Skillnader mellan kommuner

I hinderanalysen i avsnitt 3.2.1.1 nämndes ett flertal skillnader mellan mindre och större kommuner. I detta avsnitt vidareutvecklas de skillnader som identifierats mellan kommunerna. Tre kategorier har skapats baserat på kommunernas storlek avseende befolkningsmängd. Dessa är Storstäder, Mellanstora kommuner och Mindre kommuner (Tabell 4). Nedan följer en beskrivning om hur dessa tre grupper skiljer sig åt avseende hur de arbetar med Steg 1- och 2-åtgärder och hur de förhåller sig till hindren i avsnitt 3.2.1.1.

Tabell 4 Kategorisering av kommuner

Storstadskommuner	Mellanstora kommuner	Mindre kommuner
Stockholm	Helsingborg	Dals-Ed
Göteborg	Karlstad	Tomelilla
	Jönköping	Säter
	Södertälje	Vilhelmina
	Kalmar	Laxå

Mindre kommuner

De mindre kommunerna karaktäriseras av att de antingen inte jobbar aktivt med Steg 1- och 2-åtgärder alternativt att den verksamheten sker i begränsad omfattning. Den typ av åtgärder som oftast vidtas rör skolresor, hastighetsåtgärder och mindre cykelåtgärder. Informationskampanjer och andra Steg 1-åtgärder är dock mindre vanliga och mindre omfattande relativt övriga kommuner.

Kommunerna i denna kategori upplever att personalresurser är ett betydande hinder och att Steg 1- och 2-åtgärder lätt konkurreras ut av mer brådskande ärenden. Detta förvärras av att det sällan finns ett uttalat uppdrag att arbeta med denna typ av åtgärder. Även brist på kunskap upplevs som ett hinder då det är svårt att motivera åtgärder för politiken. Statlig medfinansiering kan ha en positiv effekt på dyrare investeringar och kan, menar de kommuner som i dagsläget knappt arbetar med Steg 1- och 2-åtgärder, bli ett startskott.

Laxå sticker ut i denna kategori. Trots sin ringa befolkningsmängd jobbar de aktivt med Steg 1- och 2-åtgärder. Utifrån sina behov upplever de sig inte heller ha några hinder för dessa i sin verksamhet.

Mellanstora kommuner

Samtliga mellanstora kommuner arbetar aktivt med Steg 1- och 2-åtgärder och har en mer omfattande verksamhet än de mindre kommunerna. Olikt de mindre kommunerna vidtar de en bredd av åtgärder där Steg 1-åtgärder har en betydligt mer framträdande roll.

Liksom i de mindre kommunerna är finansiering främst en begränsande faktor för dyrare investeringar. På samma sätt upplevs personalresurser utgöra ett mer avgörande hinder för Steg 1- och 2-åtgärder. I de mellanstora kommunerna finns det dock oftare uttalade uppdrag och ansvarsområden kopplat till dessa åtgärder varför personalbrist snarare begränsar omfattningen på arbetet än att det helt, eller delvis, uteblir. Bristen på tid gör även att färre nya, innovativa åtgärder hinner utredas och prövas. Trots den tydligare ansvarsfördelningen finns det fortfarande utrymme att utveckla sin organisation och samarbetet mellan förvaltningar, särskilt för att säkerställa att Steg 1- och 2-åtgärder övervägs och tillämpas i tidiga skeden.

Kunskapsbrist upplevs även i de mellanstora kommunerna som ett hinder för att kunna motivera Steg 1- och 2-åtgärder. I de kommuner som arbetat längre med åtgärderna är dock detta hinder inte lika påtagligt.

Storstadskommuner

Storstadskommunerna har den överlägset största omfattningen på sin verksamhet med Steg 1- och 2-åtgärder. Som nämnts tidigare har det i intervjuerna inte varit möjligt att få en heltäckande bild av storstadskommunernas verksamhet, men trots detta har betydligt fler genomförda åtgärder identifierats än i de mellanstora och mindre kommunerna. Även bredden av åtgärder som genomförts är störst bland storstadskommunerna.

Både Göteborg och Stockholm nämner att ekonomiska resurser begränsar möjligheterna att jobba med Steg 1- och 2-åtgärder. Göteborg nyanserar dock bilden med att andra faktorer är viktigare, t ex att börja driva frågor unisont med Trafikverket och regionen, medan Stockholm upplever få hinder utöver de ekonomiska. Storstadskommunerna förefaller ha de mest mogna organisationerna för att hantera Steg 1- och 2-åtgärder, men Göteborg ser ett fortsatt behov av att utveckla sina arbetssätt då arbetet fortfarande upplevs som nytt och under utveckling. Likt för övriga kommuner är bristande kunskap ett hinder, både på grund av svårigheter att motivera nyttor och för att uppskatta kostnader.

3.2.2 Intervjuer med regioner

Detta avsnitt om regionernas arbete med steg 1- och 2-åtgärder och upplevda hinder inleds med regionernas arbete idag och vilka hinder som finns inom denna verksamhet. Det följs av en genomgång av de begränsningar regionerna ser i ÅVS-processen och den potential statlig medfinansiering har av avhjälpa dessa och bidra till ett ökat arbete med steg 1- och 2-åtgärder.

3.2.2.1 Regionernas befintliga verksamhet

I de regionala planerna för 2014-2025 tolkade Sveriges regioner och landsting att statlig medfinansiering var möjlig för steg 1- och 2-åtgärder vilka därför inkluderades i många regionala infrastrukturplaner. Trafikverket gjorde dock en annan tolkning där enbart steg 1- och 2-åtgärder i namngivna projekt kunde medfinansieras och en stor del av tilltänkta medel kom därför att inte användas. Den regionala trafikplaneringen är dock inte begränsad till de regionala infrastrukturplanerna, regionerna bedriver även trafikplanering i egen regi som ofta inkluderar steg 1- och 2-åtgärder. Hur de intervjuade regionerna valt att organisera sig, vilken ambitionsnivå de har och vilken typ av åtgärder de jobbar med skiljer sig dock åt.

De mer aktiva regionerna har något större arbetsgrupper i vilkas uppdrag arbete med steg 1- och 2-åtgärder ingår. I dessa regioner har steg 1- och 2-åtgärder drivits mer aktivt, och som ensamstående åtgärder, medan de i mindre aktiva regioner enbart ingått i kombination med steg 3- och 4-åtgärder. En region har även börjat ställa krav på steg 1- och 2-åtgärder i samband med samplanering av större åtgärder med regionens kommuner.

Regionernas kostnader består till stor del av löner till tjänstepersoner och för somliga även ekonomiskt stöd till samarbetsnätverk med kommuner. Det är vanligt att projekt finansieras genom externa medel från t ex klimatinvesteringsprogrammet (KLIMP) och strukturfondspengar från EU vilket står för en stor del av finansieringen. I en region finns även möjligheten att ansöka om medel från interna fonder.

Hur regionerna arbetar med steg 1- och 2-åtgärder skiljer sig åt, i vilken utsträckning de driver åtgärderna själva eller har en mer faciliterande roll i att samordna åtgärder i regionens kommuner. En grupp har ett begränsat samarbete med sina kommuner och genomför steg 1- och 2-åtgärder i egen regi. En annan grupp har istället fokus på att samarbeta med kommuner. Det är här deras huvudsakliga arbete med steg 1- och 2-åtgärder sker och det görs ofta i de samarbetsnätverk som finns med regionens kommuner. Nätverken stöttar kommuner med kunskap och visar på möjligheten med bland annat steg 1- och 2-åtgärder. De kan även ha en mer aktiv projektledarroll i att kontakta kommuner där de identifierat utvecklingsmöjligheter och samordnar dessa i gemensamma projekt. Det gör det möjligt att sänka kostnaderna då kommunerna kan dela på fasta utgifter. Nätverkens funktion skiljer sig delvis åt där det i ett fall är möjligt att ansöka om pengar medan detta inte är möjligt i andra nätverk. I ett fall har en region valt att gå med i en angränsande regions nätverk och har därför enbart en passiv roll som medfinansör.

3.2.2.2 Hinder i befintlig verksamhet

I intervjuerna har ett antal hinder nämnts för att arbeta med steg 1- och 2-åtgärder, dels i egna projekt och dels i samarbetsprojekt med andra aktörer, främst kommuner.

Att samordna kommuner i gemensamma projekt är ett utmanande arbete, särskilt då en förutsättning är att kommunerna är villiga att gå in med egna medel. En tjänsteperson uppger dock att hindren snarare är bristande planering och kunskap snarare än brist på ekonomiska resurser. För att kommuner ska vilja medfinansiera ett projekt måste de se nyttan, något som förhindras när kunskapen om vilka nyttor som kan uppstå saknas. Och när de inte förstår nyttan med åtgärden är de mer benägna att avstå, vilket förstärks av en viss skepticism mot nya, ej beprövade åtgärder. De planeringsmässiga svårigheterna handlar om att kommunerna behöver tid på sig för att lägga in åtgärderna i budgeten. Om ett projekt ska genomdrivas med för kort tidsram minskar de kommunala tjänstepersonernas möjlighet att hitta finansiering internt och risken ökar att kommunen avstår att ansluta sig till projektet. Detta drabbar övriga delaktiga kommuner då de måste stå för större andelar av de fasta kostnaderna samt att det kan upplevas som orättvist om kommunen som avstått ändå får nytta av åtgärden och därmed åker snålskjuts.

En tjänsteperson menar att arbetet med steg 1- och 2-åtgärder fortfarande är nytt och kräver nya arbetssätt för att realiseras. Det utgör ett hinder då det tar tid att befästa nya arbetssätt. Detta exemplifieras med steg 1- och 2-arbetet inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafikhuvudmannen har lång erfarenhet av att jobba produktionsinriktat, däremot saknas det arbetssätt för marknadsföringsåtgärder och andra mjuka åtgärder.

En regional tjänsteperson beskriver att många av deras projekt riggas som pilotprojekt och inte för att bestå under en längre period. För att få bättre utdelning på åtgärderna skulle man behöva ett bättre förverkligandeperspektiv.

3.2.2.3 Bister i åtgärdsvalsstudier

Under intervjuerna framkom från flera regioner kritik mot hur steg 1- och 2-åtgärder samt 4-stegsprincipen hanteras i åtgärdsvalsstudier. En tjänstepersons syn var att åtgärdsvalsstudierna fortfarande domineras av steg 3- och 4-åtgärder och att inga aktörer, varken statliga, regionala eller kommunala, driver steg 1- och 2-åtgärder i tillräckligt hög utsträckning. Samtliga aktörer pekades ut som ansvariga för att blir mer aktiva, vilket är en förutsättning för att ÅVS-systemet verkligen ska arbeta utifrån 4-stegsprincipen. Detta perspektiv delas av flera tjänstemän som menar att steg 1- och 2-åtgärder inte diskuteras seriöst under åtgärdsvalsstudierna då de inte ses som faktiska lösningar på aktuella trafikutmaningar och därför inte är relevanta alternativ till steg 3- och 4-åtgärder.

En förklaring till att steg 1- och 2-åtgärder inte övervägs på allvar är att aktörer inte sällan har en tilltänkt steg 3- eller 4-åtgärd innan de börjar delta i en åtgärdsvalsstudie. Förutsättningen för studien blir då att driva igenom åtgärden snarare än att identifiera den mest effektiva lösningen på det aktuella trafikproblemet. En region menar att kommuner generellt oftare har

en idé om vilken åtgärd som är lämplig jämfört med regionala och statliga aktörer. Ytterligare en förklaring till att steg 1- och 2-åtgärder inte övervägs i så hög utsträckning som framkommit är att regionala och kommunala trafikmål inte tas hänsyn till i så stor utsträckning i åtgärdsvalsstudierna. Exempelvis har en region ett mål om minskad biltrafik, men trots det övervägs inte steg 1- och 2-åtgärder som driver i den riktningen.

En ytterligare brist är att regioner, Trafikverket och kommuner inte är vana att samplanera med varandra över flera år. Det innebär att budgetarbete inte synkroniseras vilket försvårar medfinansiering i projekt. Regionerna efterfrågar även bättre samverkan med Trafikverket där Trafikverket måste bli bättre på att tänka på mobilitetsfrågor i genomförande av steg 3- och 4-åtgärder.

3.2.2.4 Statlig medfinansiering i de regionala planerna

Regionernas syn på nyttan med statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder i de regionala infrastrukturplanerna går isär. Flera tjänstepersoner ser en stor nytta av en statlig medfinansiering medan andra menar att det skulle få en måttlig effekt.

De regioner som hävdar att en statlig medfinansiering skulle ha en begränsad effekt menar att åtgärderna ofta är så pass billiga att det är möjligt att hitta annan finansiering på regional och lokal nivå. Möjligheten att söka andra former av medfinansiering, t ex från EU och genom stadsmiljöavtal, minskar ytterligare behovet av extra finansiering. En tjänsteperson hänvisar till planen 2014-2025 som innehöll relativt små medel till steg 1- och 2-åtgärder och menar att additionaliteten av dessa medel är måttlig.

Regionerna som hävdar att statlig medfinansiering skulle ha ett måttligt bidrag ser ändå att det skulle möjliggöra en utökning av deras verksamhet. En tjänsteperson lyfter fram att när ekonomiska medel är begränsade så överväger man inte ens vilka åtgärder som hade varit möjliga. De regioner som menar att statlig medfinansiering skulle få en betydande effekt ser i dagsläget att det är ett stort antal åtgärder som inte blir genomförda. De upplever en efterfrågan i kommunerna att börja arbeta mer med steg 1- och 2-åtgärder och menar att ett finansieringstillskott skulle öka genomförda åtgärder nämnvärt. Den statliga medfinansieringen, menar de, skulle ha en betydligt större effekt på antalet genomförda åtgärder än det arbete regionerna bedriver idag inom sina samarbetsnätverk.

Flera tjänstepersoner framhåller att statlig medfinansiering kan ha ett signalvärde. Det ger både högre dignitet till åtgärderna samtidigt som det kan bidra till att fler aktörer uppmärksammar den typen av åtgärder.

4 LITTERATURSTUDIE

Litteraturstudien har gjorts med fokus på att sammanställa kunskap om effekter av olika åtgärder inom respektive kategori. Fokus har lagts på åtgärder som varit vanligt förekommande under intervjustudien.

Litteraturstudien ska därmed inte ses som en komplett genomgång av kunskapsläget inom respektive kategori utan snarare som en fingervisning om vilka effekter och nyttor som kan förväntas med de åtgärder som verkar vara vanligt förekommande.

4.1 REGLERING

Nedan ges exempel på hur kommuner har använt ekonomiska incitament i form av priser för kollektivtrafik och parkeringsavgifter för att fler ska åka kollektivt och lämna bilen hemma.

Avesta kommun införde 2012 avgiftsfri kollektivtrafik med syftet att främja hållbart resande. Enligt en rapport av Ramböll (2013) ökade antal bussresenärer med 80 % och koldioxidutsläppen minskade med 40 ton under första året. Enligt studien genomförde 39 % motsvarande resa med bil tidigare, 34 % åkte buss (och har börjat åka mer buss), och 22 % gick eller cyklade. I kombination med införandet av avgiftsfri kollektivtrafik har bussnätet delvis utökats. Resultatet av ökningen är baserat på statistik från biljettsystemet. Liknande resultat har setts i samband med införandet av nolltaxa för kollektivtrafik i Övertorneå kommun. Johansson (2001) har i sin studie visat att 5 månader efter införandet av gratis kollektivtrafik har antalet personer som reser med kollektivtrafik ökat från 35 till 150 personer, en ökning från 1 % av den vuxna befolkningen till 5 %. Detta skedde i kombination med att befolkningen minskat med 3 %. Införandet av nolltaxa i Kristinehamn har också visats positiv. Holmberg (2013) har estimerat att den avgiftsfria kollektivtrafiken har resulterat i en 100 %-ig ökning av kollektivtrafikresenärer i tätorten och en 8 %-ig ökning på landsbygden. Av ökningen i tätorten var 24 % tidigare bilister. Vidare refererar Nilsson m.fl (2017) till en studie på Skånetrafiken som visat att 10 % lägre biljettpriser ökar antalet resenärer med 4 %. Sammanfattningsvis kan konstateras att det finns ett samband mellan antal resenärer med kollektivtrafik och pris för att resa kollektivt.

Att införa parkeringsavgifter eller höja befintliga är ett annat sätt att göra bilen mindre attraktiv jämfört med andra färdmedel. Generellt har prishöjningar bättre potential till förändrade resvanor ju bättre kvalitet de alternativa färdmedlen erbjuder. I en studie (SOU 2003:67) undersöks sambandet mellan parkeringsavgifter och kollektivt resande. Resultatet visar att när parkeringsavgiften höjs med 10 % ökar kollektivtrafiksutnyttjandet med 2 %. Resultatet är generellt och sambandet kan vara större i städer och stadskärnor med bra kollektivtrafik. Vagland och Pyddoke (2006) argumenterar för att parkeringsavgifter är ett mer effektivt styrmedel för att minska antal bilister än en ökning av bensinpriset. Baserat på tidigare litteratur menar de att en 10 %-ig ökning av parkeringsavgifter resulterar i mellan 3 och 6 % färre parkerade bilar i Sverige. I Nacka kommun infördes parkeringsavgift i ett visst område som haft mycket parkerade bilar längst

gatorna. Kommunen har beräknat att antal lediga platser ökade från 20 till 52 % på ett år. Ingen information finns dock om priset för att parkera. Viktigt att nämna är att parkeringsavgifter är beroende av lokala faktorer och prissättningen måste sättas i ett sammanhang så som exempelvis närliggande parkering; närliggande parkering utan parkeringsavgifter kan annars leda till en omflyttning till intilliggande parkeringar. Usterud Hanssen och Lerstang, (2002) har tittat på effekten av parkeringsavgifter från en annan synvinkel, nämligen effekten av införandet av kostnadsfri parkering för arbetande i Osloområdet. Resultatet visade på att om avgifter införs påverkar det valet av färdmedel i storleksordningen 40-60 %. Vidare nämner författarna att kostnaderna för att införa ett avgiftssystem består av administration för kommuner och fastighetsägare, men att bilister åläggs den övriga kostnaden. I de fall där befintliga parkeringsavgifter höjs påverkas inte den administrativa kostnaden. För att förändra resandet till arbetet är införandet av parkeringsavgift effektivt, eftersom det mer sällan finns samma möjlighet till överflyttning som vid andra parkeringssituationer.

Att avsätta markyta i kollektivtrafiknära lägen för infartsparkeringar är också en reglering. Hur många som väljer att utnyttja parkeringen och ersätta en del av sin resa med ett kollektivt färdmedel beror på flera variabler, bl. a. hur attraktiv kollektivtrafiken är, avstånden mellan parkering och kollektivtrafik och hur välkänd parkeringen är (Lucassi, 2011). Detta gör att beläggningen varierar kraftigt (Lucassi, 2011). De mätningar som gjorts i Stockholms län visar på en genomsnittlig beläggning på ca. 70 % (WSP, 2008). Det är dock inte säkert att infartsparkeringarna nyttjas för avsedda användare, och andelen som använder parkeringen för avsett ändamål kan vara så lågt som 50 % (Upplands Väsby kommun, 2017). I flera Europeiska städer har studier visat att infartsparkeringar minskat biltrafiken inne i staden med 1-12 % (Svensson & Hedström, 2010).

4.2 DRIFT OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER

Generellt finns det inte lika utvecklade samhällsekonomiska metoder för att beräkna nyttor och effekter för åtgärder inom drift och underhåll som för investeringsåtgärder. Trafikverket (2015 b) påpekar att det finns ett behov av att utveckla analysmetoderna inom detta område. En svårighet med att beräkna nyttor för drift och underhållsåtgärder består i att avgränsa vad som ska jämföras mot. De effektsamband som finns är inte verifierade i samma grad som effektsambanden för olika typer av investeringar och drift- och underhållsåtgärder beslutas ofta om på andra grunder än samhällsekonomiska grunder, t.ex. olika gränsvärden för vad som kan accepteras tekniskt.

En studie från VTI (Niska, 2011) slår fast att drift och underhåll har stor betydelse för trafiksäkerheten för cyklister. Drygt 40 % av singelolyckorna hos cyklister kan relateras till bristande drift och underhåll och singelolyckorna utgör i sin tur mer än 70 % av alla cykelolyckor. Det konstateras även att undermålig drift och underhåll leder till försämrade komfort och restid och därmed sämre förutsättning att välja cykeln som färdmedel. De flesta studier om vad som påverkar valet att cykla är dock kvalitativa och det är därför svårt att kvantitativt bedöma hur andelen cyklister kan väntas variera till följd av åtgärder inom drift och underhåll.

Sopsaltning är en underhållsmetod för gång- och cykelbanor under vintertid som en del kommuner har prövat (Västerås stad, 2016). Linköping är den kommun som använt metoden längst, från och med säsongen 1999/2000, och därefter har ett flertal kommuner prövat metoden i olika utsträckning. Exempel på kommuner är Stockholm, Göteborg, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Malmö, Norrköping och Sollentuna. Metoden bedöms medföra flera positiva effekter. Då det går att framställa barmark året runt förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten. Metoden fungerar för att bekämpa frosthalka och momenten som innebär att sand läggs ut på vintern och tas bort på våren kan strykas. En nackdel är att metoden medför en högre kostnad för vinterväghållningen och det ger viss påverkan på cyklar i form av rostbildning.

Stockholms stad testade sopsaltning under vintrarna 2012/13 och 2013/2014 vilket utvärderades i en rapport av VTI (Niska & Blomqvist, 2016). Utvärderingen visar tydligt på ett bättre resultat med sopsaltning än med traditionell plogning och sandning. Stråken som sopsaltades i försöket uppvisade alltid barmark då det annars var snö och is på stråk som inte sopsaltats, samt betydligt högre friktion.

4.3 GATUÅTGÄRDER

Endast en typ av gatuåtgärder framkom i intervjuerna som problematisk att genomföra: kollektivtrafikkörfält. Andra gatuåtgärder inkluderar t ex genomkörning i cirkulationsplats och hållplatsutformning. Dessa klassificeras dock snarare som Steg 3-åtgärder och likaså kollektivtrafikkörfält förutsatt att det inte enbart handlar om en omfördelning av gatuutrymmet.

Gatuåtgärder får effekt genom hur de påverkar restider och tillförlitlighet för olika trafikslag. De effekter som fokuseras på i denna litteraturstudie är överflyttning från bil till mer miljövänliga transportslag. Gällande restidens effekt är det den relativa skillnaden mellan två trafikslag som avgör hur attraktiva de är. För att en restidsförkortande åtgärd ska få folk att resa mer med kollektivtrafiken förutsätter det att åtgärder inte också minskar restiden för biltrafiken (SIKA, 2008).

Åtgärder som kan minska kollektivtrafikens körtider är t ex kollektivtrafikkörfält, signalprioritering, hållplatsutformning och genomkörning i cirkulationsplatser (Holmberg, 2013). Restidsvinster av gatuåtgärder är dock väldigt platsspecifikt och det är svårt att generalisera effekterna av dessa åtgärder.

En minskning av åktiden i kollektivtrafiken med 10 % har visat sig öka antalet resenärer med 4-6 % (UrbanetAnalyse, 2012). Lägre åktid ger samtidigt lägre driftskostnader (Holmberg, 2013) vilket möjliggör ökad turtäthet. Det tillsammans med den lägre körtiden har visat sig ha en potential att öka kollektivtrafikandelen med 5 % (Winslott Hiselius & Fredriksson, 2009). Flera studier visar liknande resultat, t ex i SOU 2013:84 ökar kollektivtrafikandelen 2,4 gånger när restiden med kollektivtrafik halveras.

På samma sätt som att fler reser kollektivt när restiden med kollektivtrafiken minskar, så väljer fler att ställa bilen när restiden med bil ökar. TRL (2004) visar att en 10 %-ig ökning av restiden med bil leder till 2,5 % fler kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafikkörfält har därmed en dubbel effekt då

det ökar framkomligheten för kollektivtrafiken samtidigt som det minskar den för biltrafiken.

I Stockholm implementerades framkomlighetspaket för stadens fyra stomlinjer i innerstaden vilket inkluderade bl. a. busskörfält, väjningsplikt för annan trafik, indragning av lågtrafikerade hållplatser och förbud för högersväng (ÅF, 2016). Åtgärderna fick en positiv effekt och snitthastigheten för de olika linjerna ökade mellan 1-13 %. Kollektivtrafikkörfält var en stor bidragande orsak och halverade körtiden på vissa sträckor (ÅF, 2016). Ett annat svensk exempel är bussgatan Lundalänken där kollektivtrafikresandet dubblerats sedan åtgärden genomfördes (Dickinsson & Wretstrand 2015).

I litteraturen förekommer även flera internationella exempel där gaturummet omfördelats till biltrafikens nackdel. I Nantes, Frankrike, har busskörfält gett kortare restider och andelen som reser kollektivt längs med länkarna har ökat med 30 % (Dickinsson & Wretstrand 2015). Warszawa begränsade utrymmet för biltrafiken på en motorled till fördel för separata körfält för buss och spårbunden kollektivtrafik. Resultatet blev att antalet bilar reducerades med 40 % och antal resande på spårvägen ökade med 250 % (Horoch, 2012). I en litteraturoversikt av Trivector (2001) framkommer att bussgator och kollektivtrafikkörfält kortat restiden på berörda sträckor med 5-35 % i Norden.

Utöver att påverka restiden kan kollektivtrafikkörfält även påverka olycksfrekvensen i transportsystemet. Denna effekt kan vara både positiv och negativ beroende på hur kollektivtrafikkörfältet utformas, och vilka andra fordon som tillåts trafikera fältet samt vilken typ av gata det är (Trivector, 2001).

4.4 FORDONS- OCH FÄRDMEDELSUTBUD

Att få fler människor att cykla istället för att ta bilen har flera positiva effekter på både miljö, folkhälsa och samhällsekonomin. I en utredning av Levin m.fl (2014) studerades en cykelsatsning som gjorts i Skåne. Resultaten visar framförallt på stora samhällsekonomiska vinster i form av hälsa när människor börjar cykla. Författarna skriver också att bättre kopplingar med cykel till kollektivtrafikknutpunkter kan öka antalet kollektivtrafikresor med 2,9-5,5 miljoner resor. Levin m.fl hänvisar till internationella studier som pekar på att mellan 5-20 % byter ut sin bilresa mot cykel vid införandet av lånecykelsystem. Vidare finns flera undersökningar som tittat på hur förändringar i färdmedelsutbudet påverkar trafiken, exempelvis genom system för lånecyklar. I Jönköpings kommun infördes 2013 veckolån av elcyklar. Syftet var att omfördela trafiken så att fler personer cyklar och färre tar bilen. Kommunen stod för marknadsföringen och samarbetade med lokala cykelhandlare som stod för utlåningen av cyklar. I en uppföljning av projektet visar kommunen att veckolånet av elcyklar gjort att 42 % cyklar mer än tidigare. Kommunen har också erbjudit en förmåncykel till anställda som bidragit till att 70 % cyklar mer efter att de blivit erbjudna en förmåncykel.

Förutom att öka utbudet av cyklar har bilpooler införts som ett initiativ att minska antalet bilar i trafiken. Indebetou och Börfelt (2014) har studerat bilpooler och dess effekt på antal parkeringsplatser i Stockholm, Göteborg och Malmö. Sammanfattningsvis så visar resultatet att varje bilpoolsbil ersätter 4-6 privata bilar. Behovet av parkeringsplatser har minskat och totalt

har 32 000 kvm yta frigjorts i de tre städerna. Antalet körda mil och därmed miljöpåverkan har också minskat. I en liknande bilpoolsutredning av Stockholm stad (2014) beskrivs en utvärdering av privatpersoners medlemskap i bilpool. De konstaterar att varje bilpoolsbil ersätter 5 privatbilar, minskar körsträckan med 46 mil per år och aktiv medlem, vilket i sin tur lett till en minskning av koldioxid med 120 kg per år och aktiv medlem. Enligt Forsell m.fl (2011) är tjänstebilpool en effektiv transportlösning för företag och offentlig verksamhet. De hänvisar till en studie i Hallstahammar där kommunen införde tjänstebilpool 2005 och minskade kostnaderna med 10 %. Körda mil och utsläpp minskade också med 10 % efter införandet av tjänstebilpoolen.

4.5 MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management är ett koncept som innefattar olika styrmedel, både informativa, ekonomiska och administrativa för att påverka människors beteende och attityder gällande transporter. Framförallt används det som ett komplement till existerande trafikplanering, vilket kan göra de enskilda effekterna svåra att utvärdera. Till exempel, i en utredning från 2014 (Levin m. fl.) nämns en internationell undersökning som visar på att de som satsat på både infrastrukturåtgärder och information och marknadsföring har fått dubbelt så många resenärer som de som bara satsat på infrastruktur. Samma konstateras av Trafikverket (2015) där de beskriver att forskningsresultat pekar på att en kombination av informationsåtgärder och fysiska åtgärder ger större effekt än punkt- eller enskilda insatser. Nedan ges exempel på studier som utvärderat några kommunala mobility management åtgärder i Sverige.

På ett centralt sjukhus i Karlstad införde kommunen 2003 en kombination av kampanjande där de uppmuntrar anställda att cykla, gå eller åka kollektivt till jobbet med införande av parkeringsavgifter och färre parkeringsplatser. Parkeringsavgiften var 0,95 kr/timme och drogs från den anställdas lön. Dickinson och Wretstrand (2015) omnämner en resevaneundersökning bland anställda på sjukhuset gjord av Shillander (2006) som tyder på att ensamresor med bil minskade från 37 till 31 % på sommaren och från 47 till 37 % på vintern mellan 2003-2005. Under sommaren ökade antalet arbetsresor med busstrafik från 5 till 8 %, och under vintern var kollektivtrafikandelen oförändrad. Att påverka resvanor till arbetsplatsen har även gjorts i Uppsala kommun. I ett samarbete mellan Upplands lokaltrafik, Uppsala kommun och Landstinget i Uppsala län infördes en testresenärskampanj där anställda på två stora arbetsplatser fick gratis månadskort med kollektivtrafiken. Dickinson och Wretstrand (2015) hänvisar till en undersökning som uppskattar att över 50 % permanent ändrade beteende och fortsatte pendla med kollektivtrafiken 5 månader efter kampanjens slut.

I Lund har kommunen sedan 1999 utformat och arbetat efter en strategi för ett hållbart transportsystem, Lunda-MaTS. Bland annat har de synliga kampanjer för förändrade resmönster och en tjänst på nätet där kommuninvånarna kan beräkna vilken effekt deras resande har på hälsa, miljö och privatekonomi. Dickinson och Wretstrand (2015) nämner i deras rapport en studie av Winslott Hiselius och Fredriksson (2009) där en

enkätundersökning gjorts för att utvärdera Lunda-MaTS; 15 % av befolkningen uppger att de reser mer med kollektivtrafik nu än innan Lunda-MaTS. Trafikarbetet till följd av Lunda-MaTS beräknas ha minskat med 2,5-3 % jämfört med 1996, och överflyttningen av resor med bil till kollektivt beräknas stå för 45 % av minskningen. Resultaten är delvis i linje med en studie av Forsell m.fl (2011) som har undersökt effekten av att Borlänge kommun har förbättrat kollektivtrafiken i kombination med en marknadsföringskampanj. Förbättring i kollektivtrafiken var främst infrastrukturåtgärder och ökad turtäthet. Resultatet blev drygt 30 % fler resenärer under första året och fortsatte öka därefter. En liknande studie har genomförts av Brög et al. (2009) som har studerat effekten av individualiserad marknadsföring i Dalvik, Jönköpings kommun. Utformningen av marknadsföringen framgår inte från studien men resultatet visar på att resandet med kollektivtrafik har stabiliserats och att fler nu åker kollektivt än innan marknadsföringen användes.

5 NYTTOBERÄKNINGAR

Nyttoberäkningar har genomförts för drift och underhåll av cykelbanor under vintertid, infartsparkering samt kollektivtrafikkörfält. Dessa är de åtgärder från intervjustudien där det bedömts vara möjligt att göra nyttoberäkningar. Det finns ingen vedertagen metod för att göra samhällsekonomiska kalkyler för denna typ av mindre åtgärder och beräkningarna nedan fångar inte alla effekter av åtgärderna. Kunskapsbristerna kopplade till effekter av steg-1 och 2-åtgärder diskuteras vidare i avsnitt 6.5.

5.1.1 Drift och underhåll av cykelbanor under vintertid

I avsnitt 4.2 konstaterades att drift och underhåll av cykelvägar är viktigt för att säkerställa god trafiksäkerhet och bra framkomlighet för cyklister. Rapporten från 2011 (Niska) visade på att 40 % av singelolyckorna, som i sin tur utgör 70 % av de totala cykelolyckorna, kan relateras till drift och underhåll. En annan rapport (Gustafsson, 2011) som studerade framkomlighet på cykelvägar i Stockholm vintertid visade på ökade restider med 30 till 60 %. Hastigheten sjönk från 22 till 15 km/h, till följd av dålig snöröjning.

Med effektiv drift och underhåll under vintertid bör olycksfrekvensen minska och cyklister bör inte drabbas av förlängd restid i samma utsträckning. Med antagande om att antalet singelolyckor som beror på drift och underhåll kan halveras och restiderna bli 45 % kortare, kan nyttorna i form av restidvinster och trafiksäkerhetsvinster beräknas approximativt.

I manualen för verktyget GC-kalk (Trafikverket) anges att det i genomsnitt räknas med 2 cykelolyckor per miljon cykelkilometer på länk. Varje olycka värderas monetärt till 600 000 kronor. ASEKs restidsvärden för cykel (Trafikverket, 2016) anger en värdering av minskad restid om 129 kronor per timme för år 2014.

I följande räkneexempel antas en 1 kilometer lång cykelbana som driftas och underhålls december till mars (Utredningsalternativ) jämfört med en som inte gör det (Jämförelsealternativ). Räknat med en ÅDT om 175 cyklister, enligt GC-kalks schablonvärde för cykelbana 2-4 kilometers avstånd från centrum i tätort med 10-30 000 invånare, skulle nyttan uppgå till ungefär 25 000 kronor per kilometer cykelbana. Detta räknar alltså bara med nyttan av kortare restid och minskat antal olyckor. God drift och underhåll bör bidra till en överflyttning där fler börjar cykla men det finns inget vedertaget sätt att uppskatta denna effekt (Niska, 2011) varför den totala nyttan är underskattad.

5.1.2 Infartsparkering

Som ett första steg i beräkningarna har reduktionen av antalet bilresor som en infartsparkering leder till beräknas. I följande beräkning har miljönyttan i form av lägre emissioner till luft och bullernivåer värderats. Sannolikt ger infartsparkeringarna restidvinster, både för användarna och för kvarvarande bilister som får mindre trängsel, men ingen uppskattning på dessa har kunnat göras.

En optimal beläggningsgrad på en infartsparkering är runt 80 % (Trivector, 2011) eftersom det garanterar att alla får plats. De mätningar som gjorts i Stockholms län visar på en genomsnittlig beläggning på ca. 70 % (WSP, 2008) vilket tillämpas i denna studie. Det är dock inte säkert att infartsparkeringarna nyttjas för avsedda användare, och andelen som använder parkeringen för avsett ändamål kan vara så lågt som 50 % (Upplands Väsby kommun, 2017). I beräkningarna antas 75 % av användarna resa vidare med kollektivtrafiken. Omsättningen på parkerade bilar är låg (WSP, 2008) varför det antas att enbart en bil brukar en parkeringsplats per dag.

Resultat från WSP (2008) används för att uppskatta hur resandet sett ut utan infartsparkeringen, och fördelas på bl. a. bil, gång och cykel samt att resa till annan infartsparkering. Medelkörsträckan till en infartsparkering varierar mellan 1-15 kilometer i Stockholms län (WSP, 2008). I beräkningarna används 8 kilometer som ett genomsnitt. Hur lång genomsnittlig resa som ersätts är okänt men den genomsnittliga arbetsresan med bil är 25 kilometer (Trafikanalys, 2017). Troligtvis är detta en underskattning eftersom användare av infartsparkering bor mer avlägset.

Genom att känna till körsträckan med olika trafikslag för ett scenario med, respektive utan infartsparkering, kan nyttan av lägre utsläpp och buller beräknas. Trafikverkets kalkylvärden har använts för att kvantifiera och värdera utsläppen. Den slutgiltiga nyttan beräknas till 156 kr/år och parkeringsplats. Återigen är det viktigt att notera att detta inte inkluderar restidsvinster, vilka kan vara betydande.

5.1.3 Kollektivtrafikkörfält

I litteraturstudien identifierades kollektivtrafik som en åtgärd för att minska restiderna med buss. De observerade restidsförkortningarna varierar kraftigt och i beräkningarna används en restidsvinst i den lägre delen av spannet om 5% på sträckor med kollektivtrafikkörfält. Notera dock att restidsvinster uppåt 50% observerats på berörda sträckor.

Vilken restidsnytta som uppnås med restidsreduktionen beror främst på hur lång sträcka som berörs och hur många resenärer som gynnas. Resultatet av beräkningen redovisar därför restidsnyttan per personkilometer. Personen antas göra 240 resor per år. Ytterligare nyttor tillkommer genom överflyttning av resenärer från andra trafikslag till buss. Baserat på UrbanetAnalyse (2012) ökar antalet resenärer med 5% när restiden minskar med 10%.Hälften av dessa antas vara bilister.

I beräkningarna antas att åtgärden inte gynnar kollektivtrafiken på bekostnad av andra trafikanters framkomlighet. Vidare antas genomsnittshastigheten för en buss innan åtgärd vara 17 km/h baserat på ÅF (2016) och beläggningsgraden per bil är 1,2. Samtliga bilar antas vara bensinbilar.

Den totala nyttan uppgår i 35 kr per personkilometer och år. Huvuddelen av nyttan utgörs av restidsvinsten för befintliga resenärer. Ca. 6 procent av nyttan uppstår pga. att bilresorna blir färre vilket ger mindre externa effekter så som luftföroreningar, olyckskostnader, buller och underhållskostnader för bilinfrastrukturen. Slutligen utgörs en procent av nyttan av restidsvinster för tillkommande resenärer.

6 ANALYS OCH SLUTSATSER

6.1 INTERVJUER MED KOMMUNER

Det är få åtgärder där de kommunala tjänstepersonerna anger att statlig medfinansiering hade kunnat bidra till att en åtgärd genomförts, och även i dessa fall föreligger ofta andra hinder. Detta visar på frågans komplexitet där mer pengar inte nödvändigtvis leder till ett ökat antal genomförda åtgärder. Argumentet att ytterligare finansiering isolerat skulle ha en mindre effekt stärks av att många Steg 1- och 2-åtgärder anses billiga att genomföra. Att denna typ av åtgärder ändå inte prioriteras framstår därför som ett minst lika viktigt hinder.

Att åtgärderna inte prioriteras beror bland annat på bristande kunskap om Steg 1- och 2-åtgärders nytta och kostnader. Det leder till osäkerhet bland tjänstepersoner, chefer och politiker vilket leder till en tveksamhet att investera. Tveksamheten och den bristande kunskapen är delvis en funktion av att Steg 1- och 2-åtgärder innebär ett nytt sätt att arbeta för samtliga intervjuade kommuner. En moment 22-situation uppstår där mer erfarenhet av Steg 1- och 2-åtgärder krävs för att kunna påvisa deras nytta men genomförandet begränsas för att erfarenheten om deras nytta saknas.

Att det är nytt fördyrar

Att arbetet med Steg 1- och 2-åtgärder är relativt nytt skapar inte enbart ovan nämnda osäkerheter. Många kommuner beskriver hur de inte har etablerat nya arbetssätt mellan förvaltningar och att de helt saknar tidigare erfarenhet att driva liknande projekt. Den intervjuade tjänstepersonen i Göteborg menar att dessa faktorer bidrar till att fördyra genomförandet av Steg 1- och 2-åtgärder: förvaltningen måste bl. a. identifiera lämpliga åtgärder för olika trafikproblem och hitta nya sätt att samarbeta. Kombinerat med kunskapsbristen, vilket gör att mycket tid måste läggas på att utreda åtgärdernas effekter, blir processen mycket arbetsintensiv och kostsam. Men, allteftersom nya arbetssätt inarbetas i förvaltningen och erfarenheterna ökar förväntas processen bli mer effektiv med lägre kostnader som följd.

6.1.1 Medfinansiering som katalysator

Som nämns ovan kan få kommunala tjänstepersoner nämna faktiska projekt som inte genomförts på grund av brist på finansiering generellt. Trots detta menar, intressant nog, många kommunala tjänstepersoner att ett resurstillskott genom statlig medfinansiering skulle vara hjälpsamt för deras arbete med Steg 1- och 2-åtgärder. Detta kan tyckas motsägelsefullt och en förklaring kan vara att åtgärder som man vet är för dyra helt enkelt aldrig föreslås. Inga indikationer om att så skulle vara fallet har dock kommit fram i intervjuerna. Så trots denna mindre brasklapp finns en uppfattning om att statlig medfinansiering skulle möjliggöra en utveckling av verksamheten, trots att det är mindre klart vad detta skulle innebära rent konkret. I intervjuerna har två förklaringar framkommit som förklarar detta samband:

- 1) Extern finansiering får en direkt effekt där kommunen får råd att genomföra fler åtgärder. Detta gäller särskilt dyrare åtgärder och åtgärder där det finns en osäkerhet bland politiker och ledning vilket

gör att de inte vågar investera. När kommunen då enbart behöver finansiera en mindre del sänks investeringströskeln. Hur stor denna effekt blir är svårt att uttala sig om eftersom intervjupersonerna inte kunnat uttala sig i mer än generella termer. En förutsättning för att det ska få effekt är dock att kommuner kan avsätta resurser för att ansöka om bidrag, en tröskel som kan vara betydande för mindre kommuner.

För många Steg 1- och 2-åtgärder står arbetstid för den största utgiften och är därmed det största finansiella hindret. Detta kan observeras i att resursstarka, större kommuner kan ha en betydligt större verksamhet genom att ha fler anställda. Kommunerna kan hantera detta genom att omfördela sina resurser internt. Men, i fall där de ekonomiska ramarna är mycket begränsande kan statlig medfinansiering bidra till att verksamheten kan utökas förutsatt att medlen kan spenderas på personal. Detta skulle särskilt gynna små, resurssvaga kommuner där ansvaret för Steg 1- och 2-åtgärder är mindre uttalat och där dessa åtgärder lätt konkurreras ut.

- 2) Statlig medfinansiering har en indirekt effekt genom att engagemang från statligt håll ger ökad legitimitet och politisk acceptans för Steg 1- och 2-åtgärder. Det skulle även kunna bidra till kunskapsspridning om fyrstegsprincipen, och särskilt Steg 1- och 2-åtgärder förutsatt att det lyckas få frågan högre upp på den kommunalpolitiska dagordningen. Detta skulle inte påverka någon särskild typ av åtgärd utan höja den allmänna acceptansen och förståelsen för Steg 1- och 2-åtgärder och fyrstegsprincipen. Statlig medfinansiering kan på detta sätt fungera som en katalysator för att få kommunerna att organisera sig bättre, utveckla nya arbetssätt och för att öka kunskapen om Steg 1-2-åtgärder.

Dessa två förklaringar till varför statlig medfinansiering kan ha en positiv effekt utesluter inte den andra. En trolig slutsats är snarare att det finns både en direkt och indirekt effekt vilka förstärker varandra när en positiv inställning leder till att den externa finansieringen används ytterligare.

Om medfinansieringen ökar omfattningen på kommunernas arbete med Steg 1- och 2-åtgärder kommer de hinder som följer av ovana att minska.

Tjänstepersonerna får erfarenhet av att arbeta med åtgärderna vilket ger möjlighet att etablera nya arbetssätt. Även politikernas förtroende kan öka förutsatt att åtgärder ger tänkt effekt och att dessa återkopplas till politiken. Ett exempel på en sådan process inträffade i Kalmar där deltagande i EU-projekt och projekt med Trafikverket stärkte arbetet med cykelfrämjande åtgärder. Det bidrog till att sådana åtgärder genomfördes samtidigt som deras legitimitet höjdes när respekterade aktörer stod bakom dem.

Tillsammans med att åtgärderna varit lyckade har detta ökat politikernas vilja att fortsätta investera i cykelåtgärder.

Trots att det finns många hinder för Steg 1- och 2-åtgärder går arbetet åt rätt håll och många kommuner beskriver hur verksamheten utvecklas kontinuerligt. I en av de större kommunerna beskrivs det som ett pågående paradigmskifte som drivs av yttre trender såsom högre miljömedvetenhet, hållbar stadsplanering och klimatfrågan. Diskussionen har pågått länge på olika nivåer i samhället men just i storstäderna har arbetet påbörjats på en

större skala trots att hjulspåren för äldre arbetsmetoder och sätt att tänka fortfarande är djupa. Som avsnitt 3.2.1.5 visar är inte de mellanstora kommunerna långt efter, medan de mindre delvis är kvar i startgröparna.

6.2 INTERVJUER MED REGIONER

Regionerna bekräftar flera av de hinder som nämnts i intervjuerna med de kommunala tjänstepersonerna. Regionerna ser att kommunerna har bristande kunskap om nyttan med steg 1- och 2-åtgärder vilket gör dem osäkra inför att investera. Att åtgärderna ofta är nya och obeprövade bidrar till en skepticism, särskilt bland kommunernas politiker. Regionerna ser att de besitter större kunskap och är mer drivande i arbetet med steg 1- och 2-åtgärder. Däremot återfinns andra av kommunernas hinder även i regionerna, däribland att åtgärderna är nya och att anpassade arbetssätt ännu inte etablerats.

En sak som framkommit tydligt i intervjuerna är att regionerna har olika inriktningar för hur de bedriver sitt arbete med steg 1- och 2-åtgärder. Somliga driver åtgärderna huvudsakligen i egen regi medan andra fokuserar på att samarbeta och samordna kommuner i deras arbete. Några förlitar sig i stor utsträckning på extern finansiering medan andra avsätter en större del av regionens budget. Även den utsträckning de förlitar sig på extern finansiering varierar. En tjänsteperson hade själv observerat denna variation i regionernas arbete och såg det delvis som en funktion av att ansvarsfördelningen för steg 1- och 2-åtgärder i dagsläget är otydlig. Detta gäller både vem som har ansvar att driva och genomföra åtgärderna. Tjänstepersonen menade att resultatet blir att vissa åtgärder inte genomförs alls. Detta exemplifierades med att deras region jobbar aktivt med kollektivtrafikfrågor men ingenting med informationskampanjer. Ansvaret för dessa hamnar på kommunerna men förblir outtalat och det finns inget system som säkerställer att kommunerna genomför dessa åtgärder.

Utifrån intervjuerna framkommer ingen enhetlig bild om den potentiella betydelsen av statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder. Vissa ser det som helt avgörande och andra tror att det skulle ha en mindre effekt. De som ser en stor nytta skönjer ett större glapp mellan de åtgärder som genomförs idag och vad som hade kunnat genomföras med ytterligare finansiering. De vitt skilda svaren gör det svårt att förstå hur stor begränsning finansieringen faktiskt är och hur det förhåller sig till övriga hinder, bl.a. den otydliga ansvarsfördelningen. En positiv effekt som återkommer från intervjuerna med de kommunala tjänstepersonerna är dock signalvärdet från en statlig medfinansiering, vilket kan öka uppmärksamheten för åtgärderna och öka statusen.

6.3 MEDFINANSIERINGENS POTENTIELLA SNEDVRIDNINGSEFFEKTER

När lösningar på de hinder som identifierats i rapporten diskuteras är det viktigt att reflektera över potentiella oavsiktliga konsekvenser. Detta gäller särskilt introduktionen av statlig medfinansiering som kan leda till snedvridningseffekter vilket diskuteras kort i detta avsnitt.

Huruvida beslutsfattande bör centraliseras eller decentraliseras är en central fråga inom offentlig ekonomi. Oates (1972) argumenterar för decentralisering när olika jurisdiktioners preferenser är heterogena och spillovernyttorna är små. Med "spillovernyttor" menas den del av nyttan av en investering som tillkommer andra jurisdiktioner. I ett fall där hela nyttan av en åtgärd tillfaller en kommun menar alltså Oates (1972) att kommunen själv borde stå för finansieringen. Oates (1972) slutsats är att efterfrågan på offentligt finansierade varor kommer att vara för stor om länken mellan de som betalar och de som får nyttan är svag, vilket blir fallet om staten medfinansierar åtgärder som enbart gynnar den enskilde kommunen. Med andra ord riskerar en kommun att efterfråga mer än vad den egentligen tycker det är värt eftersom de inte själva behöver stå för hela kostnaden.

I fall där spillovernyttorna inte är obetydliga men där en enskild kommun står för all finansiering så uppstår en underefterfrågan. Vi kan alltså konstatera att vem som betalar får stor påverkan på vilken lösning man efterfrågar. Det finns inga mirakellösningar som gör att snedvridningseffekter försvinner, alla system har sina nackdelar.

De främsta snedvridningseffekterna vid dagens system är:

- Att finansieringen av infrastruktur i Sverige är mestadels central medan nyttan av de flesta åtgärder är lokal eller möjligtvis regional (vilket skapar en övrefterfrågan på framförallt steg 3 och steg 4-åtgärder)
- Att möjligheten att få central finansiering endast gäller steg 3-4 (vilket ytterligare ökar övrefterfrågan på steg 3-4-åtgärder på bekostnad av steg 1-2-åtgärder).

Om man hittar ett system för statlig finansiering av steg 1-2-åtgärder skulle man kunna åtgärda den senare snedvridningseffekten. Som diskuterats leder detta potentiellt till att man skapar ett system där staten finansierar åtgärder som oftast har en mycket lokalt avgränsad nytta, vilket kan skapa en övrefterfrågan. Kommunerna kommer att få stora incitament att initiera åtgärdsvalsstudier för att på så sätt få statliga medel för åtgärder de annars skulle behövt finansiera själva. Så som det fungerar i nuläget för steg 3- och 4-åtgärder. Detta innebär inte nödvändigtvis att statlig finansiering av steg 1-2-åtgärder är fel, särskilt när det finns stora spillovernyttor. En rimlig slutsats är istället att man måste vara medveten om att man ersätter en snedvridningsproblematik med en annan och att man måste hantera den nya snedvridningsproblematiken.

6.4 METODOLOGISKA OSÄKERHETER

Avslutningsvis måste osäkerheten i metoden diskuteras. I intervjuerna har åtgärder kvantifierats utifrån varje tjänstepersons minne. Det är en datakälla förknippad med viss osäkerhet då det självklart kan vara svårt att komma ihåg alla åtgärder, särskilt de som aldrig genomförts. Svårigheten växer med kommunens storlek då större kommuner generellt arbetar mer aktivt med Steg 1- och 2-åtgärder.

Huruvida åtgärder skulle varit möjliga att genomföra med ytterligare finansiering baseras på tjänstepersonernas uppfattning om ett hypotetiskt scenario. Metoden möjliggör inte att faktiskt bekräfta att åtgärden skulle ha

genomförts. Det är tjänstepersonens uppfattning om detta som studien registrerar.

Frågan om oförmågan att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder lett till att trafikproblem behövs lösas med Steg 3- och 4-åtgärder genererade inga positiva svar (se avsnitt 3.2.1.3). Det ska inte tolkas som att detta inte förekommer utan rapportförfattarens uppfattning är att frågan snarare varit mycket svår att svara på för tjänstepersonerna.

6.5 LITTERATURSTUDIE OCH NYTTOBERÄKNING

Litteraturstudien fokuserades på att hitta nyttor för de olika åtgärder som identifierats och sedan gjordes en ansats att nyttoberäkna dessa åtgärder där möjligt. Kunskapsläget kring nyttor av steg 1-och 2-åtgärder upplevs i många fall begränsat, antingen som konsekvens av att nyttoberäkningar inte görs för sådana åtgärder, eller kanske som orsak till det.

Det bör finnas flera orsaker till att kunskapsläget är eftersatt. Dels rör det sig om väldigt små investeringskostnader för många åtgärder, och i många fall är det snarare personalresurser som utgör kostnaden, vilket kan bidra till att det blir ett nedprioriterat forskningsområde. En svårighet i att räkna på nyttor och jämföra dem mot kostnader enligt traditionell metod ligger i att det är svårt att isolera effekten av en enskild åtgärd. Många steg 1-och 2-åtgärder är önskvärda att genomföra i kombination med flera större åtgärder och då blir det svårt att isolera effekter av en enskild åtgärd. Till sist är flera åtgärder till sin natur svåra att göra generaliserade nyttoberäkningar för då de är väldigt kontextberoende. Detta gäller framförallt åtgärder inom mobility management. Det är svårt att generalisera hur en informationskampanj ser ut och därmed svårt att beräkna generaliserade nyttor.

7 SLUTSATSER

Bristande finansiering, som skulle avhjälpas med statlig medfinansiering, är enbart ett av många skäl till varför kommuner och regioner inte jobbar med steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning. I intervjuer med både kommuner och regioner framkommer generellt synen att bristen på finansiering inte är det främsta hindret även om det finns regioner som menar att det kan ha stor betydelse. Andra hinder som lyfts är bl.a. svårigheterna att belägga insatsernas nytta samt bristande kunskaper. En slutsats från studien är att utvecklingen av arbetet med steg 1- och 2-åtgärder borde angripas med ett helhetsgrepp på den palett av hinder som föreligger.

Resultatet ska inte tolkas som att ekonomiska medel är oviktigt. Men då arbetet med steg 1- och 2-åtgärder är relativt arbetsintensivt är en nyckelfråga för respektive organisation att kunna avsätta personal med ett uttalat ansvar för dessa åtgärder. Det kan ses i skillnaden mellan olika stora kommuner där resursstarka, större kommuner har möjlighet att bedriva en mer omfattande verksamhet än mindre kommuner.

8 REFERENSER

- Brög, Erl, Ker, Ryle, Wall. (2009). *Evaluation of voluntary travel behaviour change: Experiences from three continents*. Transport policy.
- Dickinsson, J. & Wretstrand A. (2015). Att styra mot ökad kollektivtrafikandel: en kunskapsöversikt. Lund: K2 – Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning inom kollektivtrafik.
- Evanth, K., Winslott Hiselius, L. & Smidfelt Rosqvist, L. (2008) Överflyttningspotential för person- och godstransporter för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp: åtgärder inom Mobility Management, effektivare kollektivtrafik och tätortslösningar. Trivector Rapport 2008:60. Lund: Trivector Traffic AB
- Forsell, Grahn, Gustafsson, Håkansson, Ljungberg, Neergaard, Rosenlind, Schelin, Schnabel, Wall, Wendle. (2011). *Hållbart resande i praktiken, trafik- och stadsplanering med beteende påverkan i fokus*. Sveriges kommuner och landsting & Trafikverket.
- Holmberg, B. (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskapssammanställning. Bulletin 286. Lund: Institutionen för teknik och samhälle, LTH
- Indebetou & Börefelt (2014). *Effekter av sunfleet bilpool – på bilnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner*. Trivector rapport: 2014:84. Lund: Trivector Traffic AB
- Johansson (2001). *Nolltaxa för busstrafiken i Övertorneå – konsekvensanalys*. Centrum för utbildning och forskning inom samhällsvetenskap (CUFS). Luleå tekniska universitet.
- Jönköpings kommun. *Cykel i Jönköpings kommun*
- Levin, Neergaard, Nilsson (2014). *Effekter på klimat, folkhälsa och samhällsekonomi av Region Skånes inriktning för fortsatt cykelutveckling i Skåne*.
- Nacka kommun. (2016). *Framkomlighet i Nacka*.
- Nilsson, Stjernborg, Fredriksson. (2017) *Effekter av kollektivtrafiksatsningar*. Lund: K2 – Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning inom kollektivtrafik
- Niska (2011). *Cykelvägars standard. En kunskapssammanställning med fokus på drift och underhåll*. VTI rapport 726.
- Niska & Blomqvist (2016). *Sopsaltning av cykelvägar. Utvärdering av försök i Stockholm 2013/14*. VTI notat 28-2015.
- Oates, W. (1972) *Fiscal Federalism*. New York: Harcourt-Brace Jovanovich.
- Ramböll (2013). *Utvärdering av avgiftsfri kollektivtrafik i Avesta*.
- SIKA (2008) Potential för överflyttning av person och godstransporter mellan trafikslag. SIKA Rapport 2008:10. Stockholm: Statens Institut för Kommunikationsanalys.
- SOU 2003:67: Kollektivtrafik med människan i centrum.

Stockholm stad. (2014). *Bilpoolsutredning Stockholm stad*. Lund: Trivector Traffic.

Svensson & Hedström. (2011). *Parkering: politik åtgärder och konsekvenser för stadstrafik*. VTI notat.

Trafikanalys. (2017). *RVU Sverige: den nationella resvaneundersökningen 2015-2016*. Statistik 2017:13

Trafikverket (2015 a). *Effektsamband för transportsystemet – kapitel 3 påverka val av transportsätt*.

Trafikverket (2015 b). *Utvecklingsbehov trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler*. Promemoria till inriktningsunderlag 2018-2029.

Trafikverket (2016). *ASEK 6.0 kapitel 7 – värdering av kortare restid och transporttid*.

Trafikverket (2017). *Fyrstegsprincipen*.
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person--och-godstransporter/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/> [Hämtad 2017-11-13]

Trafikverket. *GC-kalk – manual och bakomliggande formler*. Version 1.4.

Trivector traffic AB. (2011). *Behovsanalys för infartsparkeringar vid Arninge resecentrum, Stockholm*. Rapporten citerar: Strategi för pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne, avdelningen för regional utveckling, 2009

TRL (2004) *The demand for public transport: a practical guide*. TRL Report 593.

Upplands Väsby kommun. (2017). *Utredning: reglering av infartsparkering*.

UrbanetAnalyse (2012) *Effekter av kollektivtransporttilltak, endret transportomfango gresemiddelfordelning*. Notat 45/2012. Oslo: UrbanetAnalyse

Usterud Hanssen & Lerstang (2002). *Parkering som virkemiddel for å begrense biltrafikken. Hvilke tiltak bor inngå i en regional pakeringspolitikki Oslo/Akershusregionen*. TOI rapport 584/2002.

Vagland & Pyddoke (2006). *Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning?*. VTI rapport 545.

Västerås stad (2016). *Treårigt test med sopsaltning*. Tekniska nämnden 2016-04-18.

Winslott Hiselius, L. & Fredriksson, L. (2009) *Hvordan får man bilister til at bruge kollektiv transport? Svenska erfarenheter*. Trivector Rapport 2009:15. Lund: Trivector Traffic AB

WSP. (2008). *Infartsparkeringar i Stockholms län: utbud och efterfrågan i nuläget*. Rapport 2008:15

ÅF (2016). *Handlingsplan för bättre framkomlighet för innerstadens stombussar 2012-2016*. ÅF Infrastructure AB

9 APPENDIX

9.1 IDENTIFIERADE ÅTGÄRDER

Åtgärder som genomförts

Prioriterat underhåll av GC till järnvägs- och busstation*
Prioriterat underhåll GC och kollektivtrafik, bättre skyltning och drift*
Samåkningsparkering
Anpassade hastighetsgränser
Företräde för cyklister i korsning*
Slangmätning av cyklar
Skyltning för cyklar
Avstängning av biltrafik
Kampanj för cykel och kollektivtrafik
Prioriterat underhåll GC
Omskytning vid skola
Hastighetplan och ändringar*
Prioriterad vinterväghållning GC
Parkeringsövervakning
Utdelning av broddar
Elcykelkampanj
Leasingsystem förmåncyklar (kommunanställda)
Sopsaltning*
Parkeringsavgifter (höjning, utökade zoner)
Infartsparkeringar*
Hastighetssänkning vid skola
Information för förädrat beteende vid avlämning av barn
Omplacering av busshållplatser för att kunna ta buss till centralt torg
Omplacering av busshållplatser för ökad säkerhet
Bussangöringar vid skolor
Pendlingsparkering vid tågstation, bil
Pendlingsparkering vid tågstation, cykel
Intern cykelkampanj
Intern leasing av cykel
Annonsering för att uppmuntra tågresande
Information till företag om kombiterminal i Hallsberg
Gångfartsområden vid centrala torget
Uppgraderat skyltning för cykel
Hastighetssäkrat övergångsställen
Utökat underhåll av asfalterade vägar
Informationsutskick till bostäder vid ombyggnation
Signalprioritering kollektivtrafik
Hastighetssäkrade korsningar
Magnetsensorer för cykelljus
Vintercykelkampanj
Info om nya cykelbanor på Facebook

Uppmuntraskampanjer för cykel
Cykelrabatt till kommunanställda (10%)
Intern cykelkampanj
Ändrade P-avgifter i centrum (minska lettid)
P-ledningssystem
Subvention av månadskort i kollektivtrafiken
Samlastningscentral för kommunala transporter
Laddstolpar
Prioriterad vinterväghållning GC
Prioriterat underhåll GC
Bilpool för tjänstepersoner och allmänhet
MM-åtgärder kopplat till samhällsbyggnad*
MM-åtgärder kopplat till arbetsresor*
MM-åtgärder kopplat till handelsresor*
Säkra skolvägar (hårda åtgärder)
Säkra skolvägar (mjuka åtgärder)
sopsaltning*
kampanj för ökad cykling*
bilpool
Borttagning av övergångsställen*
hastighetssäkring av övergångsställen*
infartsparkeringar
elbussprojekt
informationskampanjer för ökad cykling
bilpool*

*Åtgärder som hade kunnat utökas med extra finansiering

Åtgärder som inte genomförts
Buslinje i kombination med infartsparkering**
Drift och underhåll för gång- och cykel
Framkomlighetsåtgärder för buss*
Kampanjer**
Kommunal bilpool**
Lånecykelsystem*, **
Mobility management-åtgärder**
Resplaner för skolor**
Resvaneundersökning**
Samåkningsparkering*
Vintercykling**
Omvänd trängselskatt**
Separata kollektivtrafikkörfält*, **
Individuella resplaner**
Utbildning i skolor**
Kollektivtrafikkörfält**
Dubbdäcksförbud**

*Åtgärder som hade kunnat genomföras med extra finansiering

**Åtgärder som hade kunnat genomföras med annan lösning

9.2 INTERVJUGUIDE

Följande intervjuguide har använts i samtliga intervjuer.

"Bakgrund:

Vi gör det här projektet på uppdrag av SKL. I det undersöker vi hur kommuner jobbar med Steg 1- och 2-åtgärder (se exempel på vad det kan innebära nedan) och vilka hinder man upplever för att genomföra dem. Ett syfte med den här intervjun är att göra en sammanställning av de Steg 1- och 2-åtgärder som kommunen genomfört de senaste åren, men även sådana åtgärder som diskuterats/planerats men aldrig genomförts.

Frågor:

- Vilka Steg 1- och 2-åtgärder har ni genomfört i kommunen de senaste åren?
 - [Ange åtgärder som genomförts, se lista på nästa sida]
 - Har ni sammanställningar av kostnader för de Steg 1- och 2-åtgärder som genomförts?
 - Hade ytterligare finansiering kunnat bidra till att genomförda åtgärder utökats/genomförts i större skala?

- Vilken effekt har de genomförda åtgärderna haft?
 - Hur har ni uppmätt/bedömt resultatet?

- Har ni ytterligare Steg 1- och 2-åtgärder som ni arbetat med, eller planerat att genomföra, men inte genomfört? Även åtgärder som diskuterats i ett mycket tidigt skede/idéstadium är intressanta för oss.
 - I vilket stadium har åtgärden lagts ner?
 - Vad är anledningarna till att den planerade åtgärden inte har genomförts?
 - Begränsad rådighet?
 - Fallit mellan stolarna?
 - Inte funnits tid?
 - Hade ytterligare finansiering kunna bidra till att åtgärden genomförts.
 - Hur? Utveckla.
 - Är några 1-2-åtgärder mer problematiska att genomföra ur ett finansieringsperspektiv?
 - Uppfattar ni att finansieringsmöjligheterna påverkar vilka åtgärder som överhuvudtaget övervägs, eller har frågan om finansiering endast betydelse i genomförandeskedet?
 - Utveckla och exemplifiera
 - I vilken mån är (avsaknaden av?) kunskap om Steg 1- och 2-åtgärders kostnader en barriär för att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder?

- I fall där ni inte kunnat genomföra steg 1 eller 2 åtgärder för att lösa ett trafikproblem, har ni då vidtagit andra, mer omfattande åtgärder? T ex ombyggnation, nybyggnation etc.
 - Vilken effekt bedömer ni att dessa har haft? Löste åtgärderna problemen?
 - Hur mycket kostade åtgärderna?

- Vad kan ni se för åtgärder som skulle stärka er kommuns kapacitet att genomföra Steg 1- och 2-åtgärder?
 - Något förutom medfinansiering?
 - Annan organisation?
 - Ändrad prioritering? (Politiskt eller från ledning)”

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 36 500 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 3 700 medarbetare. www.wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
[wsp.com](http://www.wsp.com)

