

Gör fyrstegsprincipen till fyrstegspraktik



Gröna Bilisters förslag till regeländringar och reformer för hållbar mobilitetsplanering

GRÖNA BILISTER

Förord

Fyrstegsprincipen – den modell som ska vägleda alla beslut om vår infrastruktur till de mest kostnadseffektiva och minst miljöstörande åtgärderna – fungerar inte i praktiken. Därom är alla ense. En del ser detta som ett problem, andra inte.

För att omvandla principen till praktik krävs det regeländringar och nya arbetssätt på en rad områden. I denna promemoria fokuserar Gröna Bilister på några av de mest centrala frågorna – om statlig medfinansiering, om kompetensstöd till kommuner och om kvalitetskontroll på genomförda åtgärder.

Promemorian är upprättad av Fredrik Holm, som är mångårig medarbetare och rådgivare till Gröna Bilister. År 2016 skrev han boken *Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö* för Gröna Bilisters räkning. Under arbetet uppmärksammade han att fyrstegsprincipens två första steg ofta betonas av kommunala chefer och i policydokument, medan de åtgärder som verkligen genomförs oftare bär prägel av de två sista stegen. I Fredrik Holms uppföljande bok *Vänd Pyramiden! Planera för en hållbar mobilitet* analyserade han hur denna skillnad mellan princip och praktik uppstår - och hur den kan undvikas.

Här utvecklas och konkretiseras förslagen ytterligare. Promemorian är framtagen inom ramen för projektet *Gröna kommuner på väg 2021*, som stöds ekonomiskt genom Trafikverkets bidrag till ideella organisationer.

Innehåll

| | |
|--|----|
| Fyrstegsprincipen på en minut..... | 3 |
| Fyrstegsprincipen: Alla tycker om den men ingen följer den | 4 |
| Från princip till praktik | 8 |
| Gröna Bilister föreslår: Förtydliga fyrstegsprincipens förordningar..... | 10 |
| Gröna Bilister föreslår: Bygg fyrstegskompetens i hela beslutskedjan | 14 |
| Gröna Bilister föreslår: Ställ höga och funktionella kvalitetskrav i samtliga steg | 16 |

Fyrstegsprincipen på en minut

Fyrstegsprincipen är en metod för att systematiskt söka de enklaste, smidigaste och billigaste lösningarna när ett problem i infrastrukturen har identifierats. I teorin leder denna metod till att man samtidigt väljer lösningar med en minimerad påverkan på såväl yttre miljö (klimatförändringar, luftföroreningar, buller med mera) som på folkhälsa och stadsbyggnad.

Som namnet antyder bygger metoden på att man i den åtgärdsvalsstudie som i regel föregår varje infrastrukturprojekt analyserar problemet i fyra steg:

1. **Tänk om.** Kan investeringen undvikas genom ett annat angreppssätt? Går det att minska efterfrågan på transporter utan att äventyra tillgängligheten? Till sådana åtgärder hör dels olika ekonomiska styrmedel som drivmedelsskatter, trängsel- och parkeringsavgifter, dels beteendepåverkande åtgärder som på frivillighetens grund leder till färre och kortare resor samt till färdssätt med mindre utrymmeskrav och utsläpp. Den senare kategorin benämns ofta som ”mjuka” åtgärder. Dessa brukar emellanåt också beskrivas som Mobility Management.
2. **Optimera.** Kan nuvarande infrastruktur optimeras för att utnyttjas bättre? Hit hör åtgärder som ändrade intervaller i trafikljus, justerade tidtabeller samt linjedragningar och taxor i kollektivtrafiken. Åtgärderna kännetecknas av inga eller mycket små fysiska förändringar.
3. **Bygg om.** Kan en begränsad ombyggnad av infrastrukturen leda till att den används bättre? Hit hör åtgärder som ändrade körfält för svängande trafik, förlängda perronger och mötesspår eller cykelöverfarter som tydligt prioriterar cykling i en korsningspunkt.
4. **Bygg nytt.** Om inget av ovanstående steg är tillämpliga återstår att bygga nytt. Det gäller alla färdssätt och transportslag. Även en nybyggd cykelbana är således en typisk steg 4-åtgärd.

Tanken är att man går vidare till nästa steg först sedan man uttömt möjligheterna att lösa den uppkomna frågan i det tidigare steget. Notera att steg 1- och 2-åtgärder i regel inte leder till några, eller endast små, ingrepp i den fysiska miljön och att miljöanpassade trafikslag prioriteras tillsammans med ökad transporteffektivitet. Dock kan även steg 3- och 4-åtgärder göras för att minska trafiksystemets miljöpåverkan. Det finns alltså ett generellt men inte givet samband mellan de olika stegen och graden av miljöhänsyn.

Notera också att det inte finns några definierade gränser mellan framför allt steg 2, 3 och 4 och att övergångarna mellan stegen därför kan vara flytande.

Fyrstegsprincipen: Alla tycker om den men ingen följer den

Om principer är det lätt att vara överens och fyrstegsprincipen finns därför omnämnd som ledstjärna i en lång rad dokument som reglerar utvecklingen av den nationella- och regionala infrastrukturen. Sedan 2003 har den funnits inskriven som utgångspunkt för den långsiktiga planeringen av infrastruktur.¹ Fyrstegsprincipen återropas också ofta i kommunala styrdokument som översiktsplaner, detaljplaner samt stadsmiljö- och trafikprogram. Den får därför anses som väl etablerad och accepterad i modern infrastrukturpolitik.

Dock har fyrstegsprincipen haft svårt att gå från just princip till en fungerande praktik. De kostnadseffektiva och miljöanpassade steg 1- och 2-åtgärderna blir sällan verklighet trots att de ofta identifierats som goda lösningar på uppkomna problem.

Från såväl tjänstepersoner som arbetar i vardagen med åtgärdsvalsstudier som dem som har haft anledning att se över och utvärdera metodiken har vi fått vittnesmål om att många åtgärdsvalsstudier ser steg 1- och 2-åtgärder som de mest lämpliga att vidta, eftersom de skapar erforderlig tillgänglighet till minimerade kostnader och minimerad miljöpåverkan. Ändå blir de bara sällan genomförda. Vi har dock inte kunnat hitta några kvantitativa data på hur vanligt detta är. Däremot har Riksrevisionen via en stickprovsundersökning funnit att fyrstegsprincipen efterlevs i bara hälften av de studerade åtgärdsvalsstudierna.²

Hur kan då komma sig att fyrstegsprincipen inte blir omsatt i en fungerande fyrstegspraktik? Varför tar inte infrastrukturplaneringen bättre vara på möjligheterna att genomföra åtgärder som sparar pengar, miljö, yta och därtill främjar folkhälsa och stadsbyggnad? Åtskilliga parter har försökt förstå varför, och både pekat på förklaringar och verkat för förändringar:

Regeringen har sedan tidigare uppdragit åt Trafikverket att ta tag i frågan. I 2018 års beslut om nationell plan slås fast att ”Trafikverket ska identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambition avseende fyrstegsprincipen, särskilt steg 1- och steg 2-åtgärder. Om sådana problem identifieras ska Trafikverket omgående redovisa detta till regeringen tillsammans med förslag till lösningar som säkerställer regeringens ambitioner.”³

Trafikverket har sedan länge visat att man är medveten om problematiken. Beroende på vem på myndigheten man talar med följs denna medvetenhet av antingen en axelryckning eller beklaganden. De senare hörs oftast på regional och lokal nivå, bland tjänstepersoner som har tät kontakt med kommunerna och är involverade i den löpande åtgärdsplaneringen.

Trafikverkets officiella hållning i frågan om statlig medfinansiering framgår av dokumenten ”Hantering av steg 1 och 2 åtgärder i transportplanering, investerings- och underhållsplaner”⁴ och ”Trafikverkets ansvar för mobility management i byggskedet”⁵. Hållningen kan sammanfattas enligt följande:

- Trafikverket får gärna lyfta fram värdet av steg 1- och 2-åtgärder i åtgärdsvalsstudierna, även om statlig medfinansiering inte anses tillåten.
- Generella informationsinsatser i syfte att påverka beteenden medfinansieras inte.

¹ Regeringen 2003: Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004-2015. Prop. 2003/04:95

² Riksrevisionen, 2018: Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? RiR2018:30

³ Regeringen, 2018: Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. Regeringsbeslut N2018/03462/TIF, daterad 2018-05-31

⁴ TDOK 2018:0498

⁵ TrV 2018/71076

- Mobility Management kan utgöra stöd i samband med ombyggnader där framkomligheten begränsas under en tid. Därefter dras stödet in.
- Om det särskilt anges i enskilda regeringsuppdrag kan medfinansiering beviljas.

Trafikverkets företrädare brukar också påpeka att de stadsmiljöavtal som träffas mellan stat och kommuner förutsätter att den kommunala medfinansieringen fokuserar på steg 1- och 2-åtgärder.⁶ Det är dock en något annan fråga, eftersom det då är kommunala medel som används i fyrstegsprincipens tidigaste steg.

Huruvida Trafikverket kan anses ha besvarat beställningen från regeringen enligt ovan eller ej har inte gått att utröna inom ramen för arbetet med denna PM.

Riksrevisionen har i sin utvärdering av fyrstegsprincipens tillämpning konstaterat att man ofta redan innan åtgärdsvalsstudierna påbörjats har formulerat problemet på ett sådant sätt att steg 1- och 2-åtgärder blir överspelade. Bland annat pekar man på följande omständigheter:⁷

- Ofta är det kapacitetsbrist i vägnätet, eller höga olyckstal, som är skälet till att en åtgärdsvalsstudie påbörjas. Därmed har man redan ”rundat” villkoret att titta förutsättningslöst på vilket transportslag som bäst löser problemet.
- I den mån åtgärdsvalsstudierna ens arbetar utifrån fyrstegsprincipen väljer man ofta att helt förbise steg 1-åtgärder. Möjligen ser man dem som komplement till andra åtgärder av steg 3- eller 4-karaktär.
- Trafikverket har ”översatt” funktions- och hänsynsmål till leveranskvaliteter, där brister i säkerhet, kapacitet och tillgänglighet, enligt Riksrevisionen, lyfts fram på bekostnad av brister i punktlighet, robusthet samt miljö och hälsa.
- Åtgärdsvalsstudierna saknar ofta referensvärden, brister ofta i kostnadsbedömningar och är ofta dåligt koordinerade med löpande underhåll. En tredjedel av alla åtgärdsvalsstudier avslutas utan åtgärdsval, namnet till trots.

Trivector Traffic pekar på ungefär samma sakförhållanden som Riksrevisionen, nämligen att fyrstegsprincipen, i den mån den alls tillämpas, oftast används i lokala åtgärdsvalsstudier i syfte att lösa lokala problem, medan den behöver tillämpas bättre i de stora systemanalyserna som bättre tar sikte på infrastrukturens systembrister.⁸

Naturvårdsverket ifrågasätter flera av de begränsningar av mandatet som Trafikverket anger som hinder för statlig medfinansiering.⁹ Enligt myndigheten är det inte ”juridiskt grundat” att staten inte kan medfinansiera till exempel information och beteendepåverkande insatser av steg 1-karaktär. Naturvårdsverket pekar också på att reglerna för hur Trafikverket får/kan/ska medfinansiera kommunal infrastruktur är oklara och behöver förtydligas.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR, tidigare SKL) har i en intervjustudie¹⁰ pekat på de brister som identifieras på kommunal och regional nivå. Bland studiens slutsatser kan noteras följande:

⁶ Förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

⁷ Riksrevisionen, 2018: Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? RIR2018:30

⁸ Trivector Traffic 2021: Fullt genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen – slutrapport med rekommendationer. Trivector Traffic rapport 2021:38

⁹ Naturvårdsverket 2021: Underlag om steg 1 och steg 2 i nationell transportplanering. NV-03711-21, daterad 2021-04-19

¹⁰ Sveriges Kommuner och Landsting 2018: Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering. Hinder och uteblivna nyttor.

- Det är inte bristen på medfinansiering i sig som är det främsta problemet. Däremot är arbete med steg 1- och 2-åtgärder fortfarande ovant, osäkert och tidsödande, vilket hindrar inte minst mindre kommuner att utveckla ett sådant arbete.
- En statlig medfinansiering skulle skänka status och legitimitet åt arbete med steg 1- och 2-åtgärder, vilket har betydelse för att bland annat lokala beslutsfattare ska vilja stödja den sortens arbete.

Gröna Bilister har i skriften ”Vänd pyramiden – planera för hållbar mobilitet” pekat på fyra orsaksteman som bidrar till att principen inte blir till praktik¹¹:

- *Prognoser blir till bindande krav.* Trafikverkets så kallade basprognoser baseras i huvudsak på historiska data om trafikutvecklingen, men tar inte hänsyn till aktuell måluppfyllelse. Utan att egentligen vara bindande får basprognosen funktionen av ett villkor att ta hänsyn till i infrastrukturplaneringen. Eftersom den förutsätter en fortsatt tillväxt av trafikvolymen uppstår konflikter i de kommuner som uttrycker ambitioner om minskad trafik, åtminstone i tätorterna.
- *Staten betalar bara för om- och tillbyggnad.* Trafikverkets tolkning av myndighetsuppdraget utesluter möjligheten att bidra med statlig medfinansiering av åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Därmed ställs kommuner utan möjlighet till sådant stöd.
- *Kommunal önskelista går före regional översikt.* De regionala länstransportplaner som tas fram vart fjärde år blir i hög grad föremål för de ingående kommunernas önskemål. Eftersom det i många, i synnerhet mindre, kommuner finns en lokal opinion som vill se en fortsatt vägutbyggnad trumfar ofta dessa önskemål den regionala översikt och sakkunskap som tydligare ser möjligheterna att jobba med steg 1- och 2-åtgärder.
- *Vad får vi för pengarna?* Många s k mjuka åtgärder, oftast inom ramen för steg 1, har tillkommit i mer eller mindre väl drivna och tillfälliga projekt. Uppföljningen och utvärderingen har emellanåt dragits med brister. Det gör att arbetet med sådana åtgärder har sämre dokumenterade effektsamband. I viss mån har mindre lyckade projekt också bidraget till att åtgärderna har fått dåligt rykte.

I Riksrevisionens bitvis kritiska rapport (se ovan) ingår ett antal förslag till förändringar som skulle öka fyrstegsprincipens genomslag. Dessa är uppdelade i en sektion med adress till regeringen och en till Trafikverket. Förslagen ställda till regeringen handlar till stor del om att förtydliga styrningen och vägledningen gentemot bland annat Trafikverket. Det gäller inte minst arbetet med steg 1-åtgärder. Riksrevisionen rekommenderar också att fokus flyttas från lokalt identifierade brister i transportsystemet till mer övergripande, nationella bristanalyser och prioriteringar. Snarlika synpunkter har lämnats av konsultföretaget Trivector Traffic (se ovan).

För Trafikverkets del rekommenderar man ett antal kvalitetshöjande åtgärder, till exempel en tydligare scenarioplanering där åtgärder enligt steg 1-3 tydligare ställs mot steg 4-åtgärder, tydligare avslut av åtgärdsvalsstudier, bättre intern kunskapsöverföring och bättre synkronisering med underhållsplaneringen.

Regeringen, som i sin svarsskrivelse instämmer i Riksrevisionens kritik, har dock valt, utan närmare motivering, att överlämna samtliga synpunkter till Trafikverket för fortsatt behandling.¹² Detta svar har lämnats trots Riksrevisionens påpekanden om att många av problemen bottnar i bristande styrning och instruktioner.

¹¹ Holm F, 2019: Vänd pyramiden – planera för hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm. ISBN 978-91-977352-8-5

¹² Regeringen, 2019: Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen. Skr. 2018/19:76, avlämnad 14 mars 2019

Trafikverket har å sin sida redogjort för sin syn på Riksrevisionens påpekanden och därvid framhållit att man gärna genomför de föreslagna förändringarna bara man får regeringens och riksdagens mandat.¹³

Forskarna Linnea Eriksson och Karolina Isaksson har specialstuderat just relationen mellan Regeringskansliet och Trafikverket och finner att myndigheten gör en mycket snäv tolkning av sitt uppdrag.¹⁴ De menar också att självständiga och kompetenstunga myndigheter har ett särskilt ansvar att ta initiativ även utanför de direktiv som regeringen ålägger dem:

I intervjuer med tjänstepersoner inom myndigheten [Trafikverket] kan man få uppfattningen att myndigheten inte alls är självständig, utan att regeringens direktiv är det enda som styr den nationella planprocessen. Det kan även framstå som att myndigheten inte behöver, och kanske inte ens bör, beakta mål och lagstiftning som regeringen inte nämner eller lyfter fram specifikt i sina direktiv. Vi menar dock (...) att Trafikverket har mandat att ta initiativ som inte har initierats av Regeringskansliet. Detta för att åtgärder som ses nödvändiga baserat på expertkunskap ska kunna bli möjliga utan att regeringen direkt har frågat om det.

För att sammanfatta läget: Regeringen observerar och erkänner bristerna i systemet men tvär sina händer och överlämnar ärendet till Trafikverket. Trafikverket, å sin sida, gör under tiden en egen, snäv regeltolkning och skyller sedan tillkortakommandena på regeringen.

Kvar står de kommuner som tar de nationella klimatambitionerna på allvar och som månar om kvaliteter som folkhälsa och god stadsbyggnad. I praktiken motarbetas de av den statliga nivån. Kvar står de sakkompetenta regionala planerare som inte får stöd för en modern infrastrukturplanering gentemot en mer traditionellt orienterad lokalpolitisk opinion. Kvar står också Sveriges skattebetalare med – i värsta fall – onödigt kostsamma och onödigt miljöförstörande trafiklösningar.

¹³ En sammanfattning lämnas i regeringsskrivelse 2020/21:75, sid 354 ff.

¹⁴ Eriksson L och Isaksson K, 2021: Vem är det som styr? Ansvarsfördelning och gråzoner mellan Regeringskansliet och Trafikverket. Ur På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering. Linnefors, Stockholm. ISBN 978-91-88651-12-9

Från princip till praktik

Fyrstegsprincipen skapades i syfte att systematiskt identifiera och genomföra sådana förändringar i infrastrukturen som på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt tillmötesgår behov av tillgänglighet inom ramen för olika uppsatta mål och hänsynskrav.

Vi kan alltså konstatera att den inte kommit att få den vägledande roll som var tänkt, och föreslår därför att den förses med skarpare villkor och tydligare mandat. Gröna Bilisters intention är att göra fyrstegsprincipen till en fyrstegspraktik.

Klimat- och andra hänsynsmål måste vara vägledande för infrastrukturplaneringen och utgöra den ”ram” inom vilken infrastrukturen kan utvecklas på ett kostnadseffektivt sätt. Redan den nu föreslagna nationella planen bör justeras utifrån denna utgångspunkt, inte minst med hänsyn till den massiva kritik som dess inriktningsunderlag möttes av från en lång rad nationella och regionala offentliga remissinstanser.¹⁵

Till kommande planeringsrundor behöver regeringen på ett avsevärt mycket tydligare sätt än hittills ange samma villkor i sina direktiv. Bedömningen av infrastrukturens inverkan på dessa mål måste ske i bred samverkan mellan ett flertal statliga expertmyndigheter, forskningsinstitut med flera, i stället för som idag av Trafikverket självt. Infrastrukturplaner, oavsett på vilken nivå de görs, ska med automatik underkännas om de inte bidrar till att uppnå hänsynsmålen. Eventuella avsteg från denna grundregel måste uttryckligen kunna motiveras för att planen ska kunna godkännas.

Denna ökade tydlighet skulle tillmötesgå de mål (nr 66 och 67) som regeringen själv satt upp i den klimatpolitiska handlingsplanen:¹⁶

66. Transportinfrastrukturplaneringen ska bidra till fossilfrihet. Klimatmålen ska utgöra en central utgångspunkt för framtida statliga infrastrukturplanering. Underlagen till infrastrukturplanering bör visa hur satsningarna bidrar till möjligheterna att nå klimatmålen.

67. Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (s.k. steg 1- och 2-åtgärder)

Regeringen skulle på samma gång tillmötesgå de ambitioner man nu gett uttryck för i det uppdrag man gett Trafikanalys inför nästa planeringsrunda:¹⁷

”För att etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver det svenska samhället bli mer transporteffektivt, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten. Det kan åstadkommas bl.a. genom samhällsplanering, tillgång till effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, [...] ökad användning av digitala lösningar samt innovativa lokala och regionala transport- och mobilitetslösningar. I vissa fall kan transporter kortas eller ersättas helt.”

¹⁵ Omfattande remisskritik mot Trafikverkets inriktningsunderlag. 2030-sekretariatet och Fredrik Holm, remissammanställning publicerad 2021-02-16. www.2030sekretariatet.se/inriktningsunderlag/

¹⁶ Miljödepartementet 2019: Klimatpolitiska handlingsplanen – Fakta-PM, daterad 2019-12-17

¹⁷ Regeringen 2021: Uppdrag att ta fram underlag om transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen. Regeringsbeslut I2021/01006, daterat 2021-03-24

Förtydligandena skulle också uppfylla det önskemål som Trafikverket självt anför i det inriktningsunderlag som föregick den nu föreslagna nationella planen:¹⁸

”[Trafikverket] ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering, i samverkan med berörda aktörer.”

Slutligen skulle samma förändringar vara ett sätt att möta den kritik som framförs av Klimatpolitiska Rådet:¹⁹

Takten i klimatomställningen är fortfarande för låg och den beslutade politiken är inte tillräcklig för att nå klimatmålen. Regeringen har under krisen hållit fast vid inriktningen i klimathandlingsplanen men har ännu inte tillräckligt nyttjat det möjlighetsfönster som coronakrisen innebär genom att låta kris- och återhämtningsinsatserna bli en tydlig förstärkning av den samlade politiken för klimatomställningen.

Fyrstegsprincipen behöver tillämpas förutsättningslöst och på allvar i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier. En åtgärdsvalsstudie måste kunna motivera sitt val av åtgärder genom en analys som belägger att alla möjligheter till åtgärder på ”lägre” steg är uttömda. Riksrevisionen har i sin rapport påpekat flera svagheter och metodfel i dagens tillämpning av åtgärdsvalsstudier, men också skissat på hur dessa kan rättas till.²⁰

Såväl Naturvårdsverket²¹ som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har därtill beskrivit hur Trafikverkets nuvarande regeltolkning skapar incitament för regioner och kommuner att i första hand efterfråga steg 3- och 4-åtgärder. SKR uttrycker det på följande sätt:²²

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 snedvriddningseffekten skulle kunna dämpas av ett system som tillåter statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder.

Frågan om den statliga medfinansieringen är därför central för att fyrstegsprincipen ska komma till praktisk tillämpning. Till den frågan kan också knytas de behov av tid och kompetens som kommunerna har, samt behovet av höjd kvalitet och utvärdering av de åtgärder av steg 1- och 2-karaktär som idag oftast sker inom ramen för separata projekt.

¹⁸ Trafikverket, 2020: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket 2020:186

¹⁹ Klimatpolitiska rådet 2021: Årsrapport 2021. Dnr 2021-00004/K

²⁰ Riksrevisionen, 2018: Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? RiR2018:30

²¹ Naturvårdsverket 2021: Underlag om steg 1 och steg 2 i nationell transportplanering. NV-03711-21, daterat 2021-04-19

²² Sveriges Kommuner och Landsting 2018: Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering. Hinder och uteblivna nyttor

Gröna Bilister föreslår: Förtydliga fyrstegsprincipens förordningar

Dagens regelverk behöver förtydligas. Därför lägger Gröna Bilister förslag till förändringar i fyra olika förordningar:

- Trafikverkets myndighetsinstruktion (2010:185)
- Förordningen om nationell plan (2009:236)
- Förordningen om länstransportplaner (1997:263)
- Förordningen om statlig medfinansiering till vissa kollektivtrafikanläggningar m. m. (2009:237)

Trafikverkets myndighetsinstruktion²³ anger det övergripande uppdrag som Trafikverket har. Denna typ av instruktion har juridisk status som förordning, vilket innebär att den står över vad som skrivs i till exempel eventuella regeringsuppdrag.

Förordningens portalparagraf kan ses som en ”programförklaring” där myndighetens syfte och uppdrag definieras. Med utgångspunkt i fyrstegsprincipens redovisade tillkortakommanden behöver uppdraget vidgas, från planering, byggande och drift till ett mer övergripande ansvar för att utveckla en kostnadseffektiv infrastruktur inom ramen för uppsatta mål, gällande till exempel klimat, luftföroreningar, säkerhet, jämställdhet och folkhälsa. Gröna Bilister föreslår därför ett förtydligande av portalparagrafen enligt nedanstående förslag.

Instruktionens andra paragraf, punkt 16, beskriver förvisso att fyrstegsprincipen ska tillämpas, men nämner inget om finansiering eller medfinansiering. Gröna Bilister föreslår därför ett förtydligande även i 2§16:

(2010:185), nuvarande lydelse:

1§ Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

[...]

(2010:185), föreslagen lydelse:

1§ Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för

- den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- byggande och drift av statliga vägar och järnvägar
- initiering, utredning, finansiering och genomförande av åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transporter

Uppgifterna ska utföras inom ramen för av regering och riksdag beslutade hänsynsmål avseende klimat, miljö, folkhälsa, säkerhet och jämställdhet. Arbetet ska sträva efter en effektivare användning av befintlig infrastruktur och av kostnadseffektiva investeringar där sådana krävs.

Fyrstegsprincipen ska tillämpas vid val av lämpliga åtgärder.

[...]

²³ Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

2§16 [Trafikverket ska] i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- begränsade ombyggnationer, och
- nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

2§16 [Trafikverket ska] i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga, initiera samt finansiera alternativt medfinansiera

- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- begränsade ombyggnationer, och
- nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

Kommentar: Förslaget tillför i sin tredje punkt ett ansvar som idag inte är formulerat, men som delvis fanns i det så kallade sektorsansvar som Vägverket hade fram till myndighetssammanslagningen 2010. De efterföljande beskrivningarna av hur uppgifterna ska utföras innebär förtydliganden av det slag som Riksrevisionen efterfrågar. Begreppet fyrstegsprincip kan i sammanhanget kräva en juridiskt hållbar definition.

Förordningen om nationell plan²⁴ behöver förtydligas vad avser just den statliga medfinansieringen. Gröna Bilister föreslår förtydliganden i förordningens andra och fjärde paragraf enligt nedan. Till 4§ tillfogas en sjunde punkt till de befintliga sex:

(2009:236), nuvarande lydelse:

2§ Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får omfatta [...]

6. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt [...]

4 § Planen ska ange

1. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen, samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

(2009:236), föreslagen lydelse:

2§ Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får omfatta [...]

6. finansiering, medfinansiering och genomförande av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
[...]

4 § Planen ska ange

1. hur investeringar och förbättringsåtgärder leder till att de av regering och riksdag beslutade hänsynsmålen avseende klimat, miljö, folkhälsa, säkerhet och jämställdhet uppnås med kostnadseffektiva medel
[...]

7. de omprövningar av tidigare planerade eller beslutade åtgärder som kan krävas för att nå hänsynsmålen jämlikt punkt 1.

Kommentar: Förändringarna avser i huvudsak förtydliganden och bemyndiganden. Tillägget till 4§ avser en aspekt som inte diskuterats närmare i denna PM, men är en vanligt förekommande synpunkt i diskussionen runt infrastrukturplanering och hänsynsmål. Den föreslagna förändringen avser möjligheten att ompröva sådana beslut som fattats lång tid tillbaka och som idag står i uppenbar konflikt med såväl klimatmål som andra hänsynsmål. Riksrevisionen närmar

²⁴ Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

sig frågeställningen i och med sin uppmaning till regeringen att flytta fokus från lokalt identifierade brister i transportsystemet till mer övergripande, nationella bristanalyser och prioriteringar.

Förordningen om länstransportplaner²⁵ liknar i många avseenden förordningen om nationell plan. De ändringar som föreslås bör därför vara så likalydande som möjligt i de båda förordningarna. Gröna Bilister föreslår förändringar i förordningens andra, tredje och fjärde paragrafer samt en sjätte punkt under tredje paragrafen, allt enligt följande:

(1997:263), nuvarande lydelse

2§ Länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

[...]

3§3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

[...]

4§2. den inriktning på åtgärder [...] som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen

(1997:263), förslag till lydelse

2§ Länsplanen skall upprättas med inom ramen för de av regering och riksdag beslutade hänsynsmålen och med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transporter skall ingå i bedömningen av de samlade transportbehoven.

[...]

3§3. finansiering eller medfinansiering av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

[...]

6. de omprövningar av tidigare planerade eller beslutade åtgärder som kan krävas för att nå hänsynsmålen jämlikt 2§.

[...]

4§2. hur investeringar och förbättringsåtgärder leder till att de av regering och riksdag beslutade hänsynsmålen avseende klimat, miljö, folkhälsa, säkerhet och jämställdhet uppnås med kostnadseffektiva medel.

Kommentar: Förändringarna avser i huvudsak förtydliganden och bemyndiganden. Tillägget 3§ punkt 6 avser samma aspekt rörande omprövningar som diskuteras i frågan om förordning för nationell plan.

Förordningen om statlig medfinansiering till regional kollektivtrafik²⁶ är, eller kan vara, viktig i strävan att förtydliga vilken medfinansiering som är möjlig och inte.

IVL Svenska Miljöinstitutet har i en rapport från 2017²⁷ föreslagit smärre reformer som skulle underlätta utvecklingen av miljöanpassad trafik och i detta sammanhang identifierat ett antal justeringar i förordningen.

Förordningens andra paragraf beskriver i nio punkter sådana objekt där medfinansiering får beviljas. Gröna Bilister föreslår förändringar i tre av dessa, i linje med IVL-rapportens förslag:

²⁵ Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

²⁶ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

²⁷ Småreformer för miljöanpassat resande. IVL 2017, rapport 249

(2009:237), nuvarande lydelse

[...]

1. byggande av väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

2. byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov

[...]

5. transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator

(2009:237), föreslagen lydelse

[...]

1. byggande av väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt drift av denna kollektivtrafik,

2. byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt drift av denna kollektivtrafik,

[...]

5. transportinformatik samt åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt som cykel och kollektivtrafik samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur som påverkansinsatser, eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Kommentar: Tilläggen ”samt drift av denna kollektivtrafik” öppnar för en mer flexibel medfinansiering vilket kan gagna steg 1- eller 2-lösningar. Förändringen i punkt 5 flyttar fokus från enbart tekniska anläggningar och system till helhetslösningar av det slag som är signifikant för många steg 1- och 2-åtgärder.

Notera att dessa förändringar inte per automatik innebär att staten *måste* medfinansiera kollektivtrafik eller steg 1- och 2-åtgärder, eftersom paragrafen avser vad som *får* beviljas. Eventuella urvalskriterier eller kvalitetsmått som villkor för medfinansiering återstår att specificera.

Gröna Bilister föreslår: Bygg fyrstegskompetens i hela beslutskedjan

Det är lättare att genomföra en åtgärd i infrastrukturen i linje med steg 3 eller 4 än det är i linje med steg 1 eller 2, trots att det i regel medför större investeringar, större landskaps- och miljöpåverkan, med mera. Under många decennier har det varit en självklarhet att låta vägtrafiken växa, varför en om- eller nybyggnad har setts som en naturlig lösning på ett konstaterat kapacitetsproblem. Det kan jämföras med att man väljer att installera en kraftigare värmekälla i en fastighet där värmeförsörjningen är otillräcklig. Åtgärden är konkret, begriplig och lätt att motivera.

I båda fallen är det dock inte alls säkert att expansion är den bästa lösningen, och definitivt inte den mest kostnadseffektiva. Åtgärder som minskar trafikbehovet (eller värmedito) eller optimerar befintlig användning kan i många fall vara extremt kostnadsbesparande och på många andra sätt innebära avsevärt mindre störningar i omgivningen. De är dock ofta mer oprövade, mer okända och inte minst - mindre intuitiva.

I skriften ”Vänd Pyramiden – planera för hållbar mobilitet” beskrivs hur vägutbyggnadsprojekt ofta används som vallöften, inte minst i kommuner och regioner där väginfrastrukturen upplevs som eftersatt.²⁸ Attraktiviteten i att bygga om eller bygga nytt är förstäligen med tanke på denna bakgrund.

Snarlika vittnesmål finns att läsa i den intervjustudie som SKR publicerade 2018.²⁹ Där menar de kommunala informanterna att steg 1- och 2-åtgärder ofta framstår som intressanta och högkvalitativa, men att man ändå drar sig för att genomföra dem, eftersom de kan innebära ett ovant, osäkert och tidsödande arbetssätt. Arbetet kan också hamna i konflikt med en lokal opinion i såväl beslutande församlingar som hos allmänheten.

För steg 3- och 4-lösningar finns däremot väl utvecklad arbetsmetodik, modelleringsverktyg med mera att tillgå. Med utgångspunkt i devisen ”det är lättare att få förlåtelse än tillåtelse” finns det också en annan förståelse för om ett konventionellt projekt inte blev vad man hoppades, till skillnad från ett okonventionellt. Det finns därför en efterfrågan på såväl kompetensutveckling och förankringsprocesser som tid för arbete med steg 1- och 2-lösningar. Den refererade SKR-studien antyder att detta är större hinder för steg 1- och 2-åtgärder än själva finansieringen. Det är rimligt med tanke på att steg 1- och 2-åtgärder i sig är förhållandevis billiga och därför ofta skulle kunna rymmas i en kommunal budget.

Samtidigt, menar informanterna, skulle en statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder ha en värdefull symbolisk betydelse. De skänker status, attraktion och legitimitet åt arbetssätten, och de gör det möjligt för kommunen att finansiera andra angelägna åtgärder, helt utan statlig inblandning.

Det finns alltså goda skäl att inte bara förtydliga juridiken runt den statliga medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder, utan också möta ovan nämnda efterfrågan från kommunerna (vilken i allt väsentligt också gäller i regionerna). Självklart ska erforderlig kompetens finnas för åtgärder och arbetssätt inom alla fyra stegen, även om försörjningen av densamma är som mest eftersatt för de tidiga stegen.

Intressant nog finns det, oss veterligen, inga studier av hur stor kostnadseffektiviseringen skulle kunna bli genom att i större utsträckning kunna applicera steg-1 och 2-åtgärder. Vi kan därför

²⁸ Holm F, 2019: Vänd pyramiden – planera för hållbar mobilitet. Gröna Bilister, Stockholm. ISBN 978-91-977352-8-5

²⁹ Sveriges Kommuner och Landsting 2018: Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering. Hinder och uteblivna nyttor.

bara anta att ett systematiskt arbetssätt, med likvärdig kompetensförsörjning och likvärda finansieringsmöjligheter, skulle spara åtskilliga av de ca 800 miljarder kronor som för närvarande ligger i den tolvåriga nationella investeringsbudgeten, och på motsvarande sätt ge kraftfulla besparingar även i den enskilda kommunens investeringsbudget. För att återknyta till parallellen med värmesystem ger en värmeförlustanalys, tätningslister och en intrimning av värmesystemet en långt bättre och snabbare avkastning än investeringen i en ny och större värmepanna.

De medel som skulle kunna användas för medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder samt de medel som skulle krävas för kompetensuppbyggnaden torde därför kunna tas ur den nationella investeringsbudgeten eftersom de med råge leder till minskade investeringsbehov och således blir en nettobesparing för statskassan.

Frågan om säkerställd kompetensförsörjning kan mötas på många olika sätt. Det vore naturligtvis önskvärt att alla kommunala trafikplanerare är väl bekanta med arbetssätt och åtgärder och kunde tillämpa dem naturligt i sin tjänsteutövning. Likaså bör ansvariga lokala politiker hade samma grundkunskaper rörande åtgärder inom samtliga fyra steg. Detta bör också vara det långsiktiga målet, med hänsyn taget till att små kommuner ofta har svårt att på egen hand upprätthålla spetskompetens inom alla områden.

Förslag har också lagts fram om att utveckla regionala kompetenscentra för hållbar mobilitet, till exempel inom ramen för regionförbunden eller de regionala energikontoren. Tanken att på detta sätt kunna bistå kommuner med såväl råd som kompetensutveckling är intressant och bör därför utredas vidare.

Gröna Bilister anser dock att en nyckelgrupp som bör besitta rätt kompetens utgörs av den personal från Trafikverket som samverkar med kommunernas trafikplanerare. Tillräcklig och uppdaterad kunskap om möjliga åtgärder inom alla fyra stegen måste finnas framme i alla typer av samråd och åtgärdsvalsstudier. Det är också rimligt att det är Trafikverkets personal som kan ta fram skisser och finansieringsförslag och vid behov argumentera för steg 1- och 2-lösningar i de sammanhang där de förefaller intressanta.

För att sammanfatta resonemanget: I samband med att hindren mot statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder röjs bör Trafikverket ges i uppdrag att garantera att dess medarbetare med ansvar för åtgärdsvalsstudier besitter erforderlig kompetens för att rätt bedöma, initiera och (med)finansiera åtgärder inom fyrstegsprincipens samtliga steg. Parallellt med denna verksinterna kompetensuppbyggnad finns ett omfattande behov av kompetensutveckling för regionala och lokala trafikplanerare och för politiker i nämnder med ansvar för till exempel stadsbyggnad och trafik.

Gröna Bilister föreslår: Ställ höga och funktionella kvalitetskrav i samtliga steg

Det har genomförts en lång rad projekt och aktiviteter, främst på kommunal och regional nivå, i syfte att förmå människor att färdas på mer hållbara sätt än med fossildriven personbil. Arbetet med steg 1- och 2-åtgärder är i det perspektivet inte något nytt, vare sig i Sverige eller på andra håll i världen.

Som i all experimentell och nydanande verksamhet skördas både goda och dåliga erfarenheter. Successivt växer kunskaperna om vilka åtgärder som kan ge god effekt och vilka som har ett mer begränsat värde.

Det finns goda skäl att framöver ställa höga krav på de åtgärder som genomförs, i syfte att så långt som möjligt välja åtgärder med väl kända och förutsägbara effekter. Detta framhålls också av Trafikverket som konstaterar att effektsamband och modeller saknas för många steg 1- och 2-åtgärder och att komplettering av sådan kunskap är ett ”högt prioriterat” område i verkets interna plan för forskning och innovation.³⁰

Vän av ordning vill naturligtvis att steg 1- och 2-åtgärder ska kunna utvärderas och effektsamband kartläggas enligt samma principer som mer traditionella steg 3- och 4-åtgärder, för att man på så sätt ska få bästa jämförande underlag. Det skulle i dagsläget innebära att effektsambanden mättes i enlighet med de s k leveranskvaliteterna och i huvudsak med kostnadsnyttoanalyser, där samhällsekonomiska kostnader vägs mot samhällsekonomiska nyttor. Såväl forskning som empiri visar dock att det knappast låter sig göras, och att sådana analyser systematiskt förbiser många av de nyttor som steg 1- och 2-åtgärder kan antas medföra.

I korthet försvåras sådana jämförelser av att de s k leveranskvaliteterna betonar olika framkomlighetsaspekter och tonar ned betydelse för miljö och hälsa. De beaktar heller inte alla aspekter som hur en åtgärd bidrar till eller motverkar en ökad jämställdhet (personer med låg inkomst och/eller utan tillgång till egen bil gynnas i regel av steg 1- och 2-åtgärder men missgynnas av steg 3- och 4-åtgärder) eller hur en åtgärd som innebär mer människor i rörelse på gator och torg bidrar till ökad social tillit och minskad kriminalitet.

Jämförelser blir också svårare av det faktum att nuvarande analysmodeller i huvudsak mäter effekten av en enskild åtgärd (till exempel en ny förbifart) och inte klarar av att utvärdera en mer komplex förändring där åtgärder för ökat inslag av gång, cykel och kollektivtrafik möjliggör en samtida minskning av biltrafik.

Ytterligare en försvårande omständighet utgörs av den kvalitetshierarki som Trafikverket använder vid uppföljning och utvärdering av åtgärder, där kausala samband står högst, följda av statistiska korrelationer och, i sista hand, subjektiva bedömningar gjorda av minst två sakkunniga och sinsemellan oberoende experter.³¹ Kausala samband och statistiska korrelationer utgör alltid en säker materia vid en uppföljningsstudie, men begränsas i sin användbarhet utifrån vilka variabler som studeras och i vilket perspektiv de utvärderande frågorna ställs. Fördjupande resonemang i denna fråga finns att läsa i antologin ”På väg mot hållbar omställning”, utgiven hösten 2021³²

³⁰ Trafikverket 2020: Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys. Publikationsnummer 2020:042

³¹ ibid

³² På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering. Linnefors, Stockholm. ISBN 978-91-88651-12-9

När kvalitetskrav och relevanta metoder för uppföljning och utvärdering ska formuleras för steg 1- och 2-åtgärder behövs en annorlunda ansats än vad som används vid mer traditionella åtgärder (detsamma kan sägas även om steg 3- och 4-åtgärder, men den frågan faller utanför ramen för denna PM). Samtidigt kvarstår några självklarheter: Åtgärderna ska bana väg för en hållbar mobilitet där samhället med så stor säkerhet som möjligt får så mycket nytta av satsade medel som möjligt. Mobilitetsåtgärder handlar – i detta perspektiv – om förändringar i sträckor, tid och pengar.

Frågan är då hur effektsambanden ska studeras och vilka effektmått som ska tillämpas. Kanske är den viktigaste aspekten i sammanhanget att trafiksystemets ”ohållbarhet” behöver minska. Med en sådan ansats – där man även väger in värdet av de resor som inte behöver genomföras – blir med ens steg 1-åtgärder centrala. För att uppnå en minskad ohållbarhet är det uteslutande en minskad biltrafik (där sådan låter sig göras) och i första hand fossildriven sådan som kommer i första rummet. I ett vidare perspektiv – där hållbarhet uttrycks och mäts med fler variabler än utsläpp av koldioxid - blir det angeläget att mäta, jämföra och bedöma olika åtgärder utifrån deras förmåga att till exempel

- minska utsläppen av hälsoskadliga luftföroreningar
- minska förekomsten av buller
- skapa säkra trafikmiljöer för oskyddade trafikanter
- stimulera ökad folkhälsa genom vardaglig motion
- minska behoven av privata och samhällseliga investerings- och driftkostnader
- bidra till ökande jämställdhet
- bidra till social tillit
- bättre ta vara på tätorters begränsade utrymme

Fler aspekter än de ovan nämnda kan mycket väl tillföras. Hållbarhet är som bekant ett mycket mångsidigt begrepp.

SOFT-samarbetet, det regeringsuppdrag för omställning av transportsektorn till fossilfrihet som genomfördes av Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tillsammans, berör frågan om utvärdering och effektsamband i sin avrapportering. Även om uppdraget alltså främst gällde att nå fossilfrihet resonerar man om värdet av andra effekter. Man pekar där på effekter snarlika dem vi listat ovan, som påverkan på samhällsekonomi, stats- och kommunfinansiering, miljö- och hälsoaspekter, tillgänglighet för medborgare och näringsliv, fördelningspolitik och arbetsmarknad.³³

Exakt hur uppföljning och utvärdering av steg 1- och 2-åtgärder ska ske, i syfte att skapa bättre kunskapsunderlag för framtida åtgärdsplanering, är därför en svår fråga att svara på. Gröna Bilister kan bara konstatera att frågan varit bedrövligt eftersatt under många år, och att ett kunskapslyft inom området borde ha högsta prioritet. I detta hänseende delar vi helt Trafikverkets ståndpunkt som den uttrycks i utvecklingsplanen för transportekonomi och kapacitetsanalys 2020:³⁴

I Trafikverkets metod- och verktygsarsenal saknas effektsamband och modeller för många typer av steg 1- och steg 2-åtgärder, inklusive informationsinsatser, styrmedel, aktiv mobilitet (gång- och cykeltrafik), mobilitetstjänster och kollektivtrafik, det vill säga åtgärder för att minska efterfrågan på transporter och/eller att effektivisera och öka säkerheten i användningen av nuvarande

³³ Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen 2017: Redovisning av effektkedjor. Energimyndigheten ER2017:13

³⁴ Trafikverket 2020: Utvecklingsplan för transportekonomi och kapacitetsanalys. Publikationsnummer 2020:042

infrastruktur. Att ta fram effektsamband inom dessa områden är högt prioriterat i Trafikverkets FoI-plan.

I samma dokument skriver Trafikverket att man vill utarbeta ny metodik med systematiska expertbedömningar, dokumenterade antaganden samt scenarioanalys. Gröna Bilister välkomnar ansatsen och förutsätter dels att den realiseras, dels att den tar i beaktande de komplikationer och aspekter denna promemoria tydliggör. Som alltid är vi beredda att bidra konstruktivt till en sådan diskussion.