

RAPPORT

Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal

Delredovisning



Titel: Regeringsuppdrag om stadsmiljöavtal, delredovisning

Publikation: 2015:047

ISBN: 978-91-7467-703-4

Författare: Håkan Johansson

Utgivningsdatum: Mars 2015

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Håkan Johansson, hakan.johansson@trafikverket.se

Omslagsproduktion: Grafisk form, Trafikverket

Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge. Telefon: 0771-921 921.

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND	4
METODIK FÖR ATT TA FRAM PROJEKTFÖRSLAG SOM KAN STARTAS UNDER 2015	5
Kartläggning av projekt	5
Modell för stadsmiljöavtal	5
Kriterier för urval	8
RESULTAT AV KARTLÄGGNINGEN	9
Allmänt om inkomna förslag	9
Tätorter fördelade på typåtgärder	12
BRT, bus rapid transit	12
Elbussar	13
Spårtrafik	14
Framkomlighets och tillgänglighetsåtgärder för kollektivtrafik	15
Bytespunkt eller knutpunkt	17
Övriga	19
FÖRSLAG PÅ FORTSATT PROCESS FÖR 2015 ÅRS PROJEKT	19
FORTSATT ARBETE UPPDRAGET TILL 20 MAJ	19

Sammanfattning

Trafikverket har fått regeringsuppdrag att ta fram ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer för fördelning med 500 miljoner kr per år under perioden 2015-2018. Trafikverket har valt att delredovisa uppdraget med en första bedömning om hur mycket medel som kan förbrukas under året. För att dessa medel ska kunna användas behöver Trafikverket få ett bemyndigande att gå vidare och teckna avtal med ett antal kommuner.

Trafikverket har genom dialog med ett stort antal kommuner under stor tidspress fått fram förslag på paket från 24 kommuner eller områden. Dessa paket innehåller både förslag på lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik som medfinansiering söks för och förslag på motprestationer. Motprestationerna innehåller planer, program och åtgärder. Tillsammans ska medfinansierade åtgärder och motprestationer leda fram till att stadsmiljömålet nås samtidigt som de bidrar till ökad innovation inom kollektivtrafikområdet. Stadsmiljömålet är preliminärt formulerat som att all tillväxt i persontransporter ska tas i kollektivtrafik gång och cykel. Stadsmiljöavtalen bör också kunna bidra till god bebyggd miljö, ökad bostadsbyggande, frisk luft, hållbar arbetspendling, ökad sysselsättning, integration och jämställdhet. En viktig del av stadsmiljöavtalen är också uppföljning av åtgärder, motprestationer och utvecklingen mot stadsmiljömålet.

Trafikverket bedömer att det finns underlag för att teckna stadsmiljöavtal med ett antal kommuner på 100-300 miljoner kronor 2015 och som totalt skulle inteckna 400-700 miljoner för hela perioden 2015-2018. Det ger stort utrymme för ansökningar om stadsmiljöavtal för åren 2016 till 2018. Förutsatt ett bemyndigande från Regeringen skulle Trafikverket kunna gå vidare med prioritering och därefter inleda förhandling med några kommuner. Om detta bemyndigande fås relativt snart finns goda möjligheter att teckna avtal inom det bedömda intervallet. Trafikverket kan då också återkomma senast i samband med slutredovisningen hur mycket medel som kommer förbrukas under 2015 samt förslag på hur medlen skulle kunna fördelas på kommande år.

En relativt stor del av de förslag som kommit in handlar om investeringar i spårfordon, bussar och fartyg. Det kan konstateras att det i infrastrukturpropositionen från 2008 skrevs att medfinansiering av spårfordon ska fasas ut. Samtidigt pekar uppdraget om stadsmiljöavtal på att ett viktigt syfte är att stötta innovation inom kollektivtrafikområdet. Exempel på detta, som också finns i förslagen från kommunerna, är BRT – bus rapid transit, elektrifiering av bussar och nya spårvagnssatsningar. Det är investeringar som många gånger innebär relativt tunga investeringar i fordon. Trafikverket behöver här ledning om hur man ska tolka uppdraget och tidigare intentioner om att fasa ut stödet till fordon.

Bakgrund

Trafikverket har fått regeringsuppdrag att ta fram ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer för fördelning 2015-2018 (500 miljoner kronor per år)¹. Slutredovisning av uppdraget ska göras 20 maj 2015. Om Trafikverket bedömer att det behövs för att nyttja finansieringen som finns tillgänglig 2015, ska Trafikverket enligt

¹ N2015/532/Ts och TRV2015/2710

uppdraget lämna en delredovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 mars 2015 med en bedömning av vilka projekt som bör medfinansieras med början redan under 2015, och hur dessa kan hanteras. Trafikverket har valt att utnyttja denna möjlighet. Skälet är att det kommer krävas beslut från Regeringen relativt tidigt om det ska vara möjligt att fullfölja en process där avtal kan tecknas och projekt startas under året.

För att kunna ta fram förslag till projekt som kan starta under 2015 har Trafikverket genomfört en dialog med ett stort antal kommuner för att få in underlag.

Uppdraget ska enligt uppdraget genomföras efter samråd med Boverket, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket och Verket för innovationssystem. Trafikverket har med myndigheterna hållit ett första samrådsmöte. Trafikverket har även valt att ta med SKL på samrådsmötena. Ytterligare möten och kontakter har genomförts med ett flertal intressenter.

Metodik för att ta fram projektförslag som kan startas under 2015

Kartläggning av projekt

För att få fram förslag till projekt som skulle kunna starta under 2015 har en kartläggning gjorts inom loppet på två veckor. Vid kartläggningen har Trafikverket varit i kontakt med ett stort antal kommuner för att få fram förslag på sammanhållna avtal med både åtgärder och motprestationer. Information har också funnits på Trafikverkets hemsida. Mellan den 12:e och 26:e februari har resultatet sammanställts och prioriterats inom Trafikverket. Detta gjordes av andra personer än de som genomförde dialogen med kommunerna. Den korta tidplanen har varit nödvändig för att kunna återrapportera till regeringen i denna delrapport.

Generellt finns förväntningar på återkoppling relativt snart efter 1 mars. De flesta kommuner ser kartläggningen som en "ansökan" för 2015 och förväntar sig en process där de kan finslipa på innehållet om det blir aktuellt att ingå avtal.

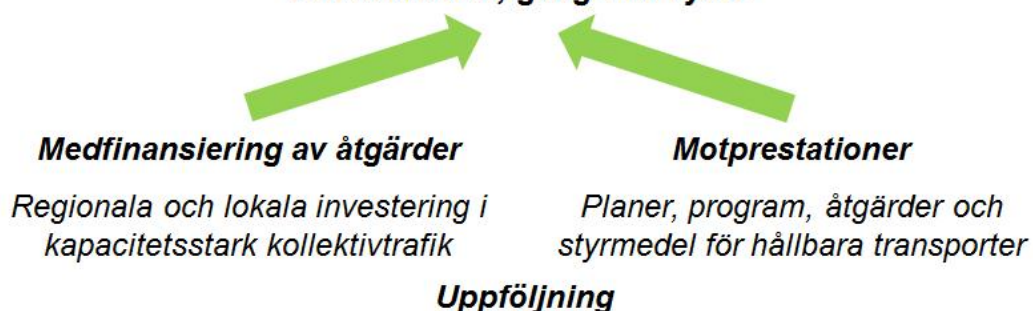
Modell för stadsmiljöavtal

För att kunna göra en kartläggning har Trafikverket använt sig av en modell av vad ett stadsmiljöavtal bör innehålla. Denna beskrivs i figur 1. Det bör understrykas att detta inte är det slutgiltiga förslaget utan en arbetshypotes som kommer utvecklas vidare fram till slutredovisningen 20 maj. Det som har betonats i denna modell är att de åtgärder som medfinansiering fås för måste ses i ett större sammanhang med motprestationer från kommunen och dess samarbetspartner. Helheten de medfinansierade åtgärderna och motprestationerna ska leda fram till en hållbar och attraktiv stad med hållbara transportlösningar. För att konkretisera detta har vi valt att använda oss av ett stadsmiljömål som säger att all ökning av persontransporterna ska tas i kollektivtrafik, gång och cykel. Målet är detsamma som används i de norska bymiljöavtalen och som där beslutats av regering och storting i såväl nationella klimatstrategin som den nationella transportplanen. Den exakta utformningen av målet kan förstas komma att förändras till slutredovisningen 20 maj. En viktig del av avtalen är också uppföljning av såväl utvecklingen mot stadsmiljöavtalet som av åtgärderna och motprestationerna.

Stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer



Stadsmiljömål om att all tillväxt i persontransporter ska tas i kollektivtrafik, gång och cykel



Figur 1 Arbetsmodell för stadsmiljöavtal.

Vid kartläggningen har det betonats att förslagen som kommer in ska bestå av både åtgärder och motprestationer.

För åtgärderna som kan få medfinansiering finns i uppdraget att dessa ska avse lokal eller regional investering i kollektivtrafik och inte avse nettokostnader för drift av kollektivtrafik. Vidare ska den statliga medfinansieringen inte uppgå till mer än 50 procent. Utöver detta har det också uppmanats att det bör avse kapacitetsstark kollektivtrafik i områden där beläggningen har möjlighet att bli hög. Detta för att få god effekt av åtgärderna. Ett antal exempel har getts för att tydliggöra vilka åtgärder som det skulle kunna röra sig om:

- Resecentra, terminaler etc.
- BRT²-system, bussgator, kollektivtrafikkörfält, signalanläggningar.
- Spåranläggningar.
- Spårfordon och fartyg för regional kollektivtrafik.

² BRT, Buss rapid transit, koncept med busslinjer med stor kapacitet som bl.a. använder bussgator, vanligtvis utan annan trafik. Mycket samma tänk som för spårvagn men där man istället använder sig av långa bussar.

- Ny teknik, t.ex. elektrifiering av busstrafik

Uppräkningen byggde på vad som i dagsläget kan få statlig medfinansiering med tillägget om ny teknik eftersom detta efterfrågades speciellt i uppdraget. Trafikverket har tolkat uppdraget som att cykelbanor, gångpassager etc. i anslutning till kollektivtrafik inte bör medfinansieras utan istället vara motprestationer i avtalen. Tyvärr var det lite oklarheter kring detta varför det kommit in en del förslag på åtgärder som just handlar om cykel och gång. Gränsdragningen är dock inte enkel. Ett resecentra eller stor knutpunkt innehåller oftast även cykelparkeringar och anslutningar för cykel och gångtrafik.

Det kan också konstateras att det i infrastrukturpropositionen 2008/09:35 skrevs att den statliga medfinansieringen till spårfordon ska fasas ut. Skälen som angavs var bl.a. konkurrensskäl och det i längden inte var förenligt med EU:s statsstödsregler. Bussar ligger redan idag utanför förordningen om medfinansiering till kollektivtrafik. Samtidigt kan konstateras att om man t.ex. vill satsa på ny teknik i BRT eller elektrifiering av busstrafik kommer en stor del av kostnaden ligga på just fordon.

Motprestationer är av två olika typer. Den första typen handlar om planer och program såsom översiktsplan, trafikstrategi, parkeringsstrategi och andra viktiga planer med tydlig inriktning mot en hållbar stadsutveckling och transportlösningar. Det handlar om att dessa finns eller tas fram under avtalsperioden och naturligtvis också följs. Den andra typen handlar om konkreta åtgärder. Det kan t.ex. handla om gång och cykelåtgärder som har koppling till den kollektivtrafikåtgärd som ges man söker medfinansiering för. Det är viktigt att åtgärderna som medfinansiering söks för samverkar med motprestationerna så att de som helhet bidrar till att stadsmiljömålet nås. Sannolikt innehåller motprestationerna en kombination av följande:

- Förtätning av bebyggelse inom dagens tätortsgränser, centralt och kollektivtrafiknära.
- Ökad funktionsblandning (bostäder, arbete, service).
- Utformning av stad och infrastruktur utifrån gående, cyklister och kollektivtrafik.
- Kapacitetsstark kollektivtrafik som binder ihop stadens delar, andra städer och deras omland.
- Parkeringspolitik inriktad på minskat antal bilar i staden.

Kombinationen kan exemplifieras av att medfinansiering söks för ett stråk med kapacitetsstark kollektivtrafik. Som motprestation planerar och möjliggör kommunen förtätning av funktionsblandad bebyggelse längs denna. Samtidigt genomför man också åtgärder för att öka tillgängligheten med cykel och till fots i anslutning till stråket samt kompletterande kollektivtrafik som ansluter till det kapacitetsstarka stråket. Man arbetar vidare med parkeringsstrategier och parkeringsplan för att minska antalet bilar i staden och på så sätt öka tillgängligheten för kollektivtrafik, cykel och gång. Det möjliggör också ytterligare stadsutveckling på frigjord yta.

Kriterier för urval

Vid bedömning av inkomna förslag på projekt används skalkrav och utvärderingskriterier. Preliminära sådana har tagits fram för kartläggningen, dessa kan förstås justeras för framtida ansökningstillfällen. Underlaget för bedömningen fanns också som frågor i den mall som har använts av kommunerna och Trafikverket vid kartläggningen.

Skalkraven bygger till stor del på sådant som framgår av uppdraget och är följande:

- Åtgärden som medel söks för avser lokal eller regional investering i kollektivtrafik.
- Medlen får inte avse nettokostnad av drift.
- Avtalet ska avse period med start 2015 och får inte sträcka sig längre än till 2018 (fyra år).
- Åtgärden måste påbörjas 2015.
- Medfinansieringen för kollektivtrafikåtgärden uppgår till max 50%.
- Motprestationer som motparten ansvarar för finns angivna i förslaget till avtal.
- Det ska kunna göras sannolikt att åtgärd tillsammans med motprestationerna leder till stadsmiljömålets uppfyllande.

Utvärdering bedöms kvaliteten på både helheten, åtgärden som söks medfinansiering för och på motprestationerna. Vad gäller helheten bedöms också effekter på andra mål såsom,

- god bebyggd miljö
- frisk luft
- koppling till bostadsbyggande
- hållbar arbetspendling
- sysselsättning
- integration
- jämställdhet.

Åtgärden som medfinansiering söks för bedöms utifrån:

- Mognadsgrad för åtgärden. Just nu har förstås varit viktigt att projektet ska kunna starta i år.
- Intressanta ”typexempel” på åtgärder som sedan kan tjäna som ”best practice” för framtiden samt graden av innovation och teknikförnyelse i åtgärden.

För att kunna bedöma motprestationer har man fått svara och länka till viktiga planer, program och åtgärder, som i sin tur bedöms:

- Översiktsplanens fokus på hållbar stadsutveckling?
- Finns trafikstrategi med tydligt fokus på hållbart resande?
- Finns parkeringsstrategi med fokus på minskad bilanvändning?
- Andra viktiga planer och program för hållbar stadsutveckling och hållbara transporter?
- Viktiga åtgärder under tänkt avtalsperiod som kan bidra till stadsmiljömål och målsättning i övrigt?
- Planerade åtgärder, planer och program som kan göra det svårare att nå stadsmiljömålet och målsättningen i övrigt?

Resultat av kartläggningen

Allmänt om inkomna förslag

Trots den korta tiden kan konstaterats att 24 förslag har kommit in. Antalet kommuner är något fler eftersom det framförallt i Stockholm kommit in förslag som är kommunöverskridande. Av de 20 största tätorterna har förslag kommit in från 17. Kontakt har hafts med Uppsala, Norrköping och Växjö men de har av olika skäl valt att vänta till en ansökningsomgång. Södertälje ingår delvis i ett förslag men det saknas åtgärder för Södertälje tätort och någon kontakt har inte heller hunnits med. Trafikverket har varit i kontakt med ytterligare ett antal orter. I en del fall har de dessutom inkommit med förslag på åtgärder. Dessa har dock inte bedömts som tillräckligt mogna för att ta fram avtalsförslag för.

Tabell 1 De 20 största tätorterna och för vilka som förslag finns samt ytterligare tätorter och kommuner där förslag finns.

	Tätort	Kommun	Förslag finns	Kontakt har tagits men avtalsförslag saknas	Kommentar
1	Stockholm	Stockholms kommun	x		
2	Göteborg	Göteborgs kommun	x		
3	Malmö	Malmö kommun	x		
4	Uppsala	Uppsala kommun		x	För kort tid avser återkomma kommande år
5	Västerås	Västerås kommun	x		
6	Örebro	Örebro kommun	x		
7	Linköping	Linköpings kommun	x		
8	Helsingborg	Helsingborgs kommun	x		
9	Jönköping	Jönköpings kommun	x		
10	Norrköping	Norrköpings kommun		x	För kort tid avser återkomma kommande år
11	Lund	Lunds kommun	x		
12	Umeå	Umeå kommun	x		
13	Gävle	Gävle kommun	x		
14	Borås	Borås kommun	x		
15	Eskilstuna	Eskilstuna kommun	x		
16	Södertälje	Södertälje kommun		x	Ingår delvis i förslag Stockholm ytterstad, men förslag för tätorten Södertälje saknas
17	Karlstad	Karlstads kommun	x		
18	Täby	Täby kommun	x		Ingår förslag Stockholm Nordost, men direktkontakt har inte hunnits med
19	Växjö	Växjö kommun		x	Saknade budget för egen finansiering 2015
20	Halmstad	Halmstads kommun	x		
21	Sundsvall	Sundsvalls kommun	x		
24	Östersund	Östersunds kommun	x		
28	Falun	Falu kommun	x		
33	Skellefteå	Skellefteå kommun	x		
37	Nyköping	Nyköpings kommun	x		
39	Vallentuna	Vallentuna kommun	x		Ingår i Nordost
42	Åkersberga	Österåker kommun	x		Ingår i Nordost
(45)	Stockholm	Danderyds kommun	x		Ingår i Nordost
92	Strängnäs	Strängnäs kommun	x		
224	Älvsbyn	Älvsbyns kommun	x		

Totalt har det sökts medfinansiering för 2,7 miljarder kr fördelat över hela perioden 2015-2018. Bara för 2015 finns förslag på 587 miljoner kr. Det inkluderar totalt 94 åtgärder i de 24 kommunerna eller områdena. Av dessa uppfyller 68 åtgärder de skalkrav som Trafikverket utformat och de är fördelade på 22 kommuner). Även om antalet åtgärder

minskar en del av skullkraven har det inte så stor inverkan på den totala sökta medfinansieringen som minskar från 2,7 till 2,6 miljarder för hela perioden. Stor del av åtgärderna som faller bort är mindre kostsamma och mindre omfattande åtgärder för ökad tillgänglighet med cykel och gång.

Inköp av fordon står för nästan en tredjedel av de sökta medlen för medfinansiering, totalt ca 790 miljoner kr vilket framgår av tabell 4.

Tabell 2 Sökt medfinansiering (mkr) fördelat över åren

	2015	2016	2017	2018	Totalt
Totalt	587	547	651	824	2 726
Totalt uppfyller skullkrav	549	531	613	821	2 632

Tabell 3 Sökt medfinansiering (mkr) fördelat över år och typ av åtgärd

	2015	2016	2017	2018	Totalt
<i>Elbussar</i>	55	6	0	0	61
<i>BRT-fordon</i>	0	18	135	0	153
<i>Spårfordon</i>	167	192	66	149	574
<i>Fartyg</i>	50	0	0	0	50
<i>Övriga fordon</i>	1	0	0	0	1
Totalt fordon	273	215	201	149	838
Infrastruktur	276	315	413	672	1794
Totalt	549	531	613	821	2632

Den sökta medfinansieringen för 2015 som uppfyller skullkraven på 549 miljoner ligger strax över de för 2015 avsatta medlen för stadsmiljöavtal på 500 miljoner. Totalt för alla åren 2015-2018 är söks 2,6 miljarder vilket även det är mer än de 2 miljarder som skrivs om i uppdraget. Det som inte syns av tabellerna är att de åtgärder som söks medfinansiering för 2015 och som uppfyller skullkrav på 549 miljoner summerar upp till 2,2 miljarder för hela perioden 2015-2018. Det innebär att om man skulle teckna avtal för att förbruka 500 miljoner 2015 kommer det innebära att man samtidigt använder hela den planerade budgeten på 2 miljarder redan för de förslag som kommit in vid kartläggningen. Det finns flera nackdelar med att binda upp alla medel utifrån den relativt enkla kartläggning som genomförts under en mycket begränsad tid:

- Processen har varit mycket snabb vilket gjort att en del större kommuner inte hunnit att komma med förslag till innehåll i ett avtal. T.ex. saknas stora kommuner såsom Uppsala och Norrköping. Man har inte heller hunnit att diskutera ihop sig med eventuella samarbetspartner.
- Det finns flera förslag som är väl genomarbetade beroende på att man har haft långt gångna planer redan färdiga. Samtidigt finns det förslag som inte är lika väl utvecklade och som skulle tjäna på att vänta till en formell ansökningsomgång.
- Det finns fortfarande inte någon färdig bild om ramverket för stadsmiljöavtal. Det innefattar vilka avgränsningar som bör göras vad gäller åtgärder och vilka

motprestationer, vilka krav på uppföljning som bör finnas etc. Till ramverket hör också de juridiska grunden för att kunna teckna avtal. Här kommer det sannolikt att krävas en ny förordning, något som ingår i uppdraget att föreslå till 20 maj.

Trafikverket föreslår att bara en del av budgeten för 2015 används och resterande del senareläggs till 2016 för att kunna användas för förslag som fås in vid en formell ansökningsomgång. Trafikverket bedömer att det då finns en betydligt större möjlighet att få till avtal som innehåller både mer effektiva kollektivtrafikåtgärder och bättre motprestationer i form av både konkreta åtgärder och planer på stadsutveckling. Avtal där det är sannolikt att stadsmiljömålet kan nås med ökad andel kollektivtrafik, gång och cykel samtidigt som det bidrar till innovation, bostadsbyggande, ökad sysselsättning, integration och jämställdhet. Trafikverkets bedömning är att det är rimligt att teckna avtal där medfinansiering söks på i storleksordningen 100-300 miljoner 2015 vilket binder upp totalt 400-700 miljoner för hela perioden. Förutsatt ett bemyndigande skulle Trafikverket kunna gå vidare med prioritering och därefter inleda förhandling med några kommuner. Trafikverket skulle till slutredovisningen av detta uppdrag kunna återkomma med hur mycket medel som kommer att användas under 2015 och förslag på hur de senarelagda medlen skulle kunna fördelas på kommande år för att skapa en effektiv framdrift av tecknade och kommande avtal.

Tätorter fördelade på typåtgärder

Generellt har de flesta kommunerna relativt väl utvecklade planer och program i form översiktsplaner, trafikstrategier, parkeringsstrategier m.m. med fokus på hållbar stadsutveckling och hållbart resande. Ibland saknas något men då finns ofta ett beslut att en strategi eller liknande skall tas fram. Det är dock inte alltid klart hur planerna och programmen följs. Flera har också mål som ligger nära det föreslagna stadsmiljömålet. Uppföljning av såväl planer och program som stadsmiljömålet är sådant som bör ingå i kommande stadsmiljöavtal.

Nedan redovisas de kommuner där det finns förslag på paket med åtgärder och motprestationer. Det är en bruttolista som enligt ovan behöver bantas ner för att rymmas inom budgeten. Kommunerna är grupperade efter den största åtgärden i de föreslagna paketen.

BRT, bus rapid transit

Borås, Helsingborg och Karlstad har BRT som den största åtgärden i sina paket. Utöver dessa har även Göteborg och Gävle med BRT i paket.

Av dessa kommuner har Karlstad är den kommun kommit längst i sin planering av BRT. Kommunstyrelsen har 17 februari tagit beslut om att satsa på ett demonstråk för BRT. Huvuddelen av kostnaden för Karlstad handlar om åtgärder i infrastrukturen och endast en mindre del om inköp av fordon. Demonsträckan är en del i det framtida planerade BRT-systemet i centrala delarna av Karlstad. Valet av den centrala delen motiveras av det ger störst effektivitetsvinst, att det innefattar flera stadsutvecklingsprojekt och att det genom det centrala läget kommer ses och användas av många och därmed ge bra underlag till medborgardialog. Demonstråket byggs under perioden 2015 till 2018. Kostnaderna inkluderar även fordonsinköp.

Borås har inte kommit lika långt i sina planer på BRT som Karlstad, projektet är fortfarande i utredningsfas. Linjen skulle i bästa fall kunna börja trafikeras som BRT 2017-2018. Kostnaderna för BRT avser inköp av fordon under 2017. Som motprestation avser kommunen göra åtgärder i infrastrukturen. Det finns också stadsutvecklingsprojekt längs linjen som skulle kunna ses som motprestation. Utöver BRT söker kommunen även medfinansiering för att ge resecentrum ökad kapacitet med tre nya hållplatslägen och för att kunna ta bort biltrafiken inom området på Stationsgatan för att skapa en trygg miljö för gående och minska konflikter mellan biltrafik och kollektivtrafik.

I Helsingborg handlar det om att förbereda infrastrukturen för framtida BRT trafik som planeras starta 2020. Medel söks även för bygge av busskörfält som också används av regionalbussar. Liksom i Karlstad och Borås ingår stadsutveckling längs stråken som motprestation.

Tabell 4 Kommuner med BRT, bus rapid transit, som största åtgärd (tkr)

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skallkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skallkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Borås	Bytes-/knutpunkt	41 000	41 000	1 750	37 500	66273	0,62
Helsingborg	Framkoml./tillg. kollektivtrafik	37 500	37 500	7 000	0	97122	0,39
Karlstad		119 500	119 500	22 500	17 500	61685	1,94

Elbussar

Sundsvall, Umeå och Österstund har elbussar med i sina paket.

Umeå är den kommun som har kommit längst vad det gäller satsningar på elbussar. Redan 2011 började man testa fullelektriska bussar. Test har gjorts med först ombyggda dieselbussar och därefter med fabriksstillverkad fullelektrisk buss som trafikerat sträckan från staden till flygplatsen. I den fjärde fasen söks nu medfinansiering för inköp av 8 fullelektriska bussar som ska trafikera både flygbussträckan och centrala staden. Alla bussar planeras köpas in under 2015. Ett antal åtgärder föreslås som motprestation såsom stadsutveckling, ombyggnad av genomfart till stadsgata, åtgärder i kollektivtrafiken enligt stadens kollektivtrafikstrategi samt uppföljning av infrastrukturåtgärder.

Samtal pågår även mellan Sundsvalls kommun, kollektivtrafikmyndigheten och Nobina för att kartlägga förutsättningar för elbussar i Sundsvall. Kommunen söker medfinansiering för eldrift på två linjer med antingen laddhybridbussar eller helelektriska bussar. Det är operatören Nobina som kommer köpa och äga fordonen. Laddstationerna till ändstationerna köps separat och ingår i de totala kostnaderna som medfinansiering söks för. Utöver satsningen på elbussar söks även medel för hållplatser längs ny linje mellan resecentrum och stadsbussarna samt för tillgänglighetsåtgärder vid resecentrum. Som motprestationer föreslås anställning av särskilda resurser i kommunens mobility management kontor, förbättrad tillgänglighet i gatunätet för elbussen, cykelparkering vid resecentrum och omledning av stadsbuss till resecentrum. En resvanandeundersökning kommer också att göras.

I Östersund söks medfinansiering för en elbusslinje. Under 2015 planeras förstudie och projektering genomföras för att kunna genomföra elektrifieringen under 2016. Medlen som söks är för elbussen. Utöver elbussen söks för flera åtgärder som handlar om gångförbindelse, busshållplatser, expresscykelväg, cykelpumpar, låncykelsystem samt gång och cykelbro över järnvägen. Alla dessa har Trafikverket bedömt ligga utanför det som stadsmiljöavtal bör medfinansiera. Detta då de huvudsakligen avser åtgärder för cykel- och gångtrafik. Vid ett eventuellt avtal skulle de dock kunna vara bra motprestationer. Som motprestation föreslås bl.a. att kommunens mobilitetskontor informerar om åtgärderna. Kommunen medverkar också i stadsbyggnadsprojekt med avseende på hållbara transporter.

Tabell 5 Kommuner med elbussar, som största åtgärd (tkr)

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skallkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skallkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Sundsvall	Säkerhet, komfort, tillg., uppl. trygghet	25 750	25 750	25 250	22 500	50712	0,51
Umeå		32 500	32 500	32 500	32 500	79594	0,41
Östersund	Cykel och gång, Mobility Management	32 182	5 750	125	5 750	44327	0,13

Spårtrafik

Lund söker medfinansiering för byggande av spåranslagning för spårvagn mellan Lund central och ESS i Brunnhög, inkl. 9 hållplatslägen. Detaljplan är antagen i kommunfullmäktige, men planerna är i dagsläget överklagade. Projektstart 2015 men endast mindre kostnader då. Trafikstart är planerad till 2018. Stadsutveckling är planerad och pågår längs hela stråket. Det innefattar bl.a. utveckling av sjukhusområdet, förtätning inom LTH-området liksom Ideon och Medicon valley. Den nya stadsdelen med forsknings och innovationsmiljöer har som målsättning att biltrafiken bara ska utgöra en tredjedel av resandet.

Göteborg söker medfinansiering för nya längre spårvagnar och förlängning av plattformar för dessa. Medel för plattformsutbyggnad har sökts för hela perioden 2015-2018 och inköp av vagnar 2016 och 2018. Upphandling av vagnar pågår. Utöver spårvägssatsningen söks även medel för en innovationsupphandling av ny miljöanpassad motorteknik till de älvskytllar som ska beställas för att gå i trafik på Älvsnabbaren. De söks även medel för ny brygga till Älvsnabbare vid Frihamnen. Som redan nämnts söker Göteborg även medfinansiering för BRT i Backa. Medfinansieringen avser inköp av ledbussar och dubbelledbussar. Motprestationen är att kommunen utvecklar infrastrukturen bl.a. vad gäller bussgator. Göteborg har även sökt medfinansiering för pendelparkeringspaket som Trafikverket bedömt ligga utanför vad stadsmiljöavtalen bör finansiera. I motprestationer ligger förstås en hel del stadsutveckling.

Centrala Stockholm har flera stora satsningar på spårtrafik som medfinansiering söks för. Det handlar dels om åtgärder för spårväg city mellan T-centralen och Frihamnen. Det utgörs huvudsakligen av infrastrukturåtgärder och till en mindre del av fordonsinköp. Störst kostnad ligger på förlängningen från Djurgårdsbron till Frihamnen. Trafikstart på delen fram till T-centralen planeras till 2018 och till Frihamnen 2020 med ytterligare förlängning

till Ropsten 2023. Den andra stora åtgärden vad gäller spårtrafik är förberedelser för automatisk drift av tunnelbana på Röd linje. Förberedelserna handlar om byte av signalsystem samt installation dörr/ridå mellan plattform och vagn. För signalsystemet har medfinansiering sökts för hela perioden 2015-2018 medan man för plattformssäkerhetslösningen sökt ända fram till 2020 (hela kostnaden är medräknad här fram till 2020). Åtgärderna ska göra det möjligt att köra helautomatiska tåg 2020. Utöver spåråtgärderna söks medfinansiering för framkomlighetsåtgärder för buss linje 2 och 3, busskörfält på Kungsbron samt attraktivare bytespunkt på Fridhemsplan. Det söks även för cykelparkering på kollektivtrafikknutpunkter vilket Trafikverket bedömt ligga utanför det stadsmiljöavtalen bör finansiera och det föreslås istället som motprestation. Stadsutveckling t.ex. en utveckling av norra Djurgårdsstaden som en ny miljöstadsdel är viktig motprestation.

Stockholm Nordost består av Danderyd, Täby, Österåker och Vallentuna. Den största åtgärden här är att man söker medfinansiering för nya fordon till Roslagsbanan vilket medger en kapacitetsökning. Anskaffningsbeslut finns och upphandling sker under 2015. Utöver detta söks medfinansiering för att säkra busshållplatser och för ny bussvändlinga. Det har även sökts för ny cykelparkering vid tunnelbanestation vilket bedömts ligga utanför det stadsmiljöavtalen bör finansiera enligt uppdraget. Det skulle istället kunna vara en motprestation. Motprestationer handlar också om att planera och verka för förtätning i nuvarande tätorter och längs befintliga kollektivtrafikstråk t.ex. Roslagsbanan.

Tabell 6 Kommuner med spårtrafik som största åtgärd

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skullkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skullkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Lund		367 000	367 000	5 000	0	82800	4,43
Göteborg	BRT, Kollektivtrafik på vatten	411 000	406 000	64 000	352 500	549839	0,74
Centrala Stockholm	Säkerhet, komfort, tillg., uppl. Trygghet, Cykel och gång	772 350	771 750	111 800	0	1372565	0,56
Stockholm Nordost	Framkoml./tillg. kollektivtrafik (ej tätort), Säkerhet, komfort, tillg., uppl. Trygghet, Cykel och gång	369 861	369 686	167 882	368 686	153901	2,40

Framkomlighets och tillgänglighetsåtgärder för kollektivtrafik

Eskilstuna har sökt medfinansiering för busskörfält på Västergatan och för flera åtgärder för att förbättra tillgänglighet och komfort vid busshållplatser samtidigt som effektiviteten vid av och påstigning ökar. Utöver detta har man också sökt medfinansiering för cykel och gångbroar, cykelbanor och vägvisning för cykel. Dessa åtgärder har Trafikverket bedömt ligga utanför det stadsmiljöavtalen bör finansiera och det föreslås istället som motprestationer.

Gävle har sökt medfinansiering för flera åtgärder som handlar om att öka tillgängligheten i och framkomligheten för kollektivtrafiken. I Gävle centrum handlar det om BRT-åtgärder för linje 1, signalprioritering för busstrafik och förbättrad kollektivtrafik vid Rådhusorget, Slotsberget m.m. Åtgärder föreslås också för att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik vid skolor samt hållplatsåtgärder ut mot Norrlandet. Det söks också medfinansiering för åtgärder för ett mer hållbart resande till Gavlehovsområdet genom bl.a. BRT på linje 2 och förbättringar av kollektivtrafikanslutningar vid Gavlehov. För flera av åtgärderna som Gävle söker medfinansiering för finns konkreta förslag på motprestationer i form gång- och cykelåtgärder. Utöver uppräknade förslag har även Gävle sökt medfinansiering för ökad tillgänglighet med cykel till Gävle station vilket bedöms vara bättre lämpat som motprestation.

Åtgärden i Halmstad handlar om omledning av busstrafik i samband med byggnation av resecentrum. Motprestationer handlar om utveckling av resecentrum, arbete för mer hållbart resande, centrumutveckling, handlingsprogram för bostadsförsörjning och infrastrukturplanering.

I Linköping söks medfinansiering för en bussgata mellan Kunskapslänken och Lilla Aska. Bussgatan kommer innebära kraftiga restidsförkortningar mellan Innerstaden, Resecentrum, Mjärdevi och Universitetsområdet. Samtidigt kommer den gå centralt igenom den planerade stadsdelen Djurgården som ett genomgående kollektivtrafikstråk med gång- och cykelbana där allmän biltrafik inte är tillåten. Stadsdelen innefattar centrumfunktioner, kontor och bostäder. Utöver bussgatan söks även medfinansiering för kvalitetsanalys och kontroll av bussprioritering vid trafiksignaler samt för cykelparkeringar vid busshållplatser. Åtminstone det sistnämnda har bedömts ligga utanför ramen för stadsmiljöavtal och skulle därför vara en motprestation. Som motprestationer förslås i övrigt mobility managementåtgärder, pendelcykelstråk, boendeparkering, belysning av cykelväg och genomförande av Hastighetsplan i Linköping under år 2015. Även den nya stadsdelen Djurgården borde kunna ses som motprestation.

Nyköping har sökt medfinansiering för busshållplatser med gång- och cykeltunnel mellan ett högstadium och ett idrottsområde. Som motprestation nämns bostadsbyggnation vid Tessinsområdet.

Åtgärderna utanför centrala Stockholm, med undantag för Nordostsektorn, handlar till stor del om att öka framkomligheten i stombussnätet. Den största åtgärden (upp till 125 miljoner) omfattar två delsträckor som går delvis gemensamt från Solna C i norrort genom Stockholms centrala delar och sedan i varsin sträckning i Stockholms södra delar mot Nacka (och vidare mot Värmdö) respektive till Norra Sköndal (och vidare mot Tyresö/Haninge). Kostnaderna är fortfarande osäkra och åtgärdsvalsstudie pågår och bedöms vara klar årsskiftet 2015/16. Utöver det söks även medfinansiering för sändarutrustning i bussarna för signalprioritering. Medfinansiering söks också för de kommunala delarna av hållplats och bytespunkten Norra Sköndal (Trafikverket finansierar redan delar kopplade till det statliga vägnätet).

Örebro har sökt medfinansiering för gång och cykeltunnel kopplade till en busshållplats, belysning av busshållplatser, bussprioritering vid signalreglering samt inköp av buss till flextrafiken. Utöver detta har man även sökt för cykel och gångåtgärder inklusive sop och saltutrustning för detta vilket Trafikverket bedömt ligga utanför det stadsmiljöavtalen bör

finansiera och det föreslås istället som motprestationer. Några direkta motprestationer har inte föreslagits i övrigt.

Tabell 7 Kommuner med framkomlighets- eller tillgänglighetsåtgärder för kollektivtrafik som största åtgärd (tkr)

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skallkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skallkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Eskilstuna	Bytes/knutpunkt, Cykel och gång	19 900	2 400	2 400	0	64679	0,04
Gävle	Bytes/knutpunkt, Cykel och gång	36 200	31 900	13 300	0	71033	0,45
Halmstad		10 000	10 000	10 000	0	58577	0,17
Linköping	Cykel och gång	11 100	10 100	10 100	0	104232	0,10
Nyköping		11 000	11 000	11 000	0	29891	0,37
Stockholm ytterstad		145 250	145 250	11 000	0		
Örebro	Säkerhet, komfort, tillg., uppl. Trygghet, Cykel och gång	23 600	19 100	13 850	750	107038	0,18

Bytespunkt eller knutpunkt

Jönköping har sökt medfinansiering för ny bussterminal vid A6. Bussterminalen möjliggör smidigare anslutning för bussar från såväl Gränna som Husqvarna och vidare in mot centrala Jönköping. Terminalen kopplar samman flera linjer som sedan kan spridas i området. Kommunens utbyggnadsstrategi identifierar A6 som ett hållbart alternativ för nyexploatering av ca 4000 bostäder och kommunen planerar att under 2015 påbörja en fördjupad översiktsplan för området. En stor fördel är närheten till många stora arbetsplatser (handel, länsjukhus mfl). En ny bussterminal, i direkt anslutning till detta utbyggnadsområde, innebär starten i denna hållbarhetsinsats. Andra motprestationer är mobility management arbete i området och för att få fler att cykla i kommunen.

Malmö söker medfinansiering för förbättringar i bytespunkten Nobeltorget som trafikeras av Malmöexpressen, linje 3 och 32. Arbetet påbörjas 2015 och avslutas 2016. Utöver detta söks medfinansiering för framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken genom bl.a. busskörfält, nya hållplatser, kollektivtrafikanpassning av gupp samt förbättrad åkkomfort vid hållplatser. Dessa åtgärder är fördelade över hela perioden 2015-2018. Som motprestation vid Nobeltorget föreslås att kommunen genomför övriga ombyggnader för resterande del av torget samt anslutande cykelbanor. I övrigt är en hållbar stadsutveckling en viktig motprestation.

Skellefteå söker medfinansiering för ett nytt resecentrum med lokalisering så att det ansluter till befintligt centrum och Norrbottniabanans framtida sträckning. Projektstart anges till 2015 och projektslut till 2021. Utöver det söks medfinansiering för kollektivtrafikkörfält i det centrala gatunätet, signalprioritering för kollektivtrafik, trafikinformation i realtid till kollektivtrafikresenärer samt hållplats och GC-port vid Campus. Kostnaderna för dessa åtgärder fördelar sig över hela perioden 2015-2018.

Medfinansiering har även sökts för påverkansarbete och cykelgarage i central Skellefteå vilket Trafikverket bedömt var utanför det stadsmiljöavtalen bör finansiera och det föreslås istället som motprestationer.

Strängnäs söker medfinansiering för åtgärder kopplat till det nya resecentrumet. Det är åtgärder för bättre komfort, anpassning av entréer samt garage och parkering för cyklar och bilar. Det är åtgärder som kan göras 2015-2017. Utöver det så söks det även medfinansiering för hela perioden 2015-2018 för markvärme för avisning av ytor för bussar, väntande och entréer samt digitala system för bussplattformar. Dessutom söks medfinansiering för 20 km GC-väg mot centrum och anpassning av en gatukorsning för gående och cyklister, åtgärder som Trafikverket istället föreslår som motprestation. Kommunen planerar även för förtätning i stationsnära läge.

Västerås söker medfinansiering för att genomföra simuleringar av kollektivtrafik, gående och cyklister för ny bussterminal vid nytt resecentrum. Utöver det söker man även medel för ny kollektivtrafiksträckning och för busshållplatser. Som motprestation bygger man bort en felande länk i gc-nätet samt breddar befintlig gc-länk. Detaljplan tas också fram för det nya resecentret.

Älvsbyn har sökt medfinansiering för ett nytt resecentrum för tåg och busstrafik. Byggstart beräknas till maj 2015 och det beräknas klart under 2016. Trafikverket har bedömt att Älvsbyn är för litet för att vara intressant för stadsmiljöavtal.

Tabell 8 Kommuner med bytespunkt eller knutpunkt för kollektivtrafik som största åtgärd (tkr)

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skallkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skallkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Jönköping		3 000	3 000	3 000	0	89396	0,03
Malmö	Säkerhet, komfort, tillg., uppl. tygghet, Framkoml./tillg. kollektivtrafik (tätort)	30 500	30 500	11 300	0	280415	0,11
Skellefteå	Cykel och gång, Framkoml./tillg. kollektivtrafik (tätort), Mobility management	119 350	116 650	3 150	0	32775	3,56
Strängnäs	Cykel och gång, Framkoml./tillg. kollektivtrafik (tätort)	87 000	72 000	18 421	0	12856	5,60
Västerås	Framkoml./tillg. kollektivtrafik (tätort)	4 100	3 400	3 400	0	110877	0,03
Älvsbyn		4 000				8162	

Övriga

Falun har sökt medfinansiering för planskild gångförbindelse mellan resecentrum/centralstationen och Tiskens strand samt för cykelgarage och cykelparkering vid resecentrum. Åtgärderna kan genomföras under perioden 2015-2017. Eftersom det enbart handlar om cykel- och gångåtgärder har Trafikverket bedömt det ligga utanför det stadsmiljöavtalen bör finansiera.

Tabell 9 Kommuner med cykel och gång som enda åtgärdstyp (tkr)

Kommun	Övrig sökt medfinansiering	Sökt medfinansiering				Antal invånare tätorten	kr/invånare (uppfyller skullkrav)
		Totalt sökt	Uppfyller skullkrav	Varav 2015	Fordonskostnader		
Falun		12 750				37291	

Förslag på fortsatt process för 2015 års projekt

Trafikverkets initiala bedömning är att det inte finns något befintligt regelverk att stötta sig emot vid tecknande av stadsmiljöavtal. Förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. är inte direkt anpassad för idén kring statsmiljöavtalen med åtgärder och motprestationer. Det kan därför behövas utvecklas en ny förordning. Om en ny förordning behöver tas fram kommer förslag till den att presenteras vid slutredovisningen 20 maj vilket innebär att det kan bli svårt att få den beslutad av regeringen före augusti 2015. Om man först därefter inleder förhandlingar med kommunerna om avtal utifrån de förslag som nu finns framme kommer det sannolikt bli mycket svårt att hinna påbörja några åtgärder inom ramen för statsmiljöavtalen under 2015.

För att kunna komma igång med projekt i år förutsätts därför att Regeringen ger Trafikverket bemyndigande att gå vidare och teckna avtal för det urval av kommuner som Trafikverket kommer att ta fram utifrån redovisade skullkrav och utvärderingskriterier. Trafikverkets bedömning är att en rimlig nivå för 2015 är att avsätta 100-300 miljoner. Om det tecknas avtal för denna volym skulle det innebära att 400-700 miljoner intecknats för hela perioden 2015-2018.

Det är viktigt att också relativt snart kunna göra en återkoppling till de kommuner som har visat intresse för att få medel till stadsmiljöavtal i den kartläggning som genomförts. Hur snabbt detta kan göras är till stor del avhängigt hur snabbt Trafikverket kan få ett besked från Regeringen.

Fortsatt arbete i uppdraget fram till 20 maj

Förutsatt att Trafikverket får ett förordnande att gå vidare med att förhandla om avtal med ett urval av kommuner så kommer detta arbete pågå parallellt med arbetet att ta fram ett ramverk för stadsmiljöavtalen som ska användas för framtida ansökningar och avtal. Redan under den inledande kartlägningsprocessen har ett antal relevanta frågeställningar kommit upp och en del lärdomar kunnat dras som kommer hjälpa till i arbetet fram till

slutredovisningen. Positivt är också att man i Norge kommit ytterligare en bit och snart kommer ha tecknat de första avtalen. Detta kommer ingå i den omvärldsbevakning som kommer göras inom ramen för uppdraget.

Det finns förstås ett stort engagemang från olika aktörer och intressenter för stadsmiljöavtalen som kommer fångas upp bl.a. genom samrådsmyndigheterna och genom den hearing som planeras genomföras under april. Till Trafikverkets samrådsgrupp har även SKL inbjudits vilket ger bl.a. kommunerna ytterligare en ingång i arbetet.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se