

RAPPORT

# Redovisning av uppdrag

Föreslå hur villkoren för statlig medfinansiering av samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

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

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Rapport – Regeringsuppdrag statlig medfinansiering steg 1 och 2

Författare: Josefin Tervo, Anna Hansson

Dokumentdatum: 2025-02-14

Ärendenummer: TRV 2024/73962

Kontaktperson: Lennart Kaland

Foto: Mattias Andersson

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>7</b>
<b>2 Bakgrund .....</b>	<b>8</b>
2.1 Fyrstegsprincipen .....	8
2.2 Det tidigare sektorsansvaret .....	9
2.3 Statsstödsregelverk .....	9
2.4 Samhällsekonomi och nytta .....	10
2.5 Tidigare studier .....	10
<b>3 Gällande förordningar med förslag på förtydliganden .....</b>	<b>13</b>
3.1 Förslag på förtydligande .....	13
<b>4 Avstämningar och workshop .....</b>	<b>19</b>
4.1 Workshop med kommuner och regioner .....	19
4.2 Avstämning med Boverket .....	21
4.3 Avstämning med Trafikanalys .....	21
4.4 Slutsatser efter workshop och avstämningar .....	22
<b>5 Samhällsekonomisk lönsamhet och kostnadseffektivitet. 23</b>	
5.1 Slutsatser kring samhällsekonomi .....	23
5.2 Tidigare verktyg .....	25
5.2.1 MESS .....	25
5.2.2 Elvägskalk .....	25
5.2.3 SAMBU .....	26
5.2.4 ESSET .....	26
5.2.5 GC-kalk .....	27
<b>6 Åtgärds katalog .....</b>	<b>28</b>
6.1 Steg 1 - Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt .....	29
6.2 Steg 2 - Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon .....	29
6.2.1 Vädskydd vid stationer och hållplatser .....	29
6.2.2 Hastighetssäkrade övergångsställen .....	29

6.2.3 Tillgänglighetsanpassade övergångställen.....	30
6.2.4 Gena gång- och cykelanslutningar till stationer och hållplatser .....	30
6.2.5 Separata kollektivtrafikkörfält (busskörfält).....	30
6.2.6 Reversibla körfält för busstrafik.....	30
6.2.7 Minskat trafikutrymme för biltrafik .....	31
6.2.8 Hastighetspåminnare (ITS) .....	31
6.2.9 Omfördelning av ytor inom befintliga gator och vägar, för att bredda gångbanor.....	31
6.2.10 Förbättrade cykelparkeringar vid hållplatser och stationer .....	32
6.2.11 Prioritering av cykelvägar i korsningar .....	32
6.2.12 Hastighetskameror.....	33
6.2.13 Bullerskydd.....	33
6.2.14 Variabla hastighetsgränser och trafikregleringar .....	33
6.2.15 Trafiksignal med signalprioritet för kollektivtrafik .....	34
<b>Bilaga 1 .....</b>	<b>35</b>
Frågeställningar i workshop med kommuner och regioner.....	35
Frågeställningar i avstämningarna med Boverket och Trafikanalys .....	36

# Sammanfattning

Trafikverket fick den 20 juni 2024 i uppdrag att föreslå hur villkoren för statlig medfinansiering av samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas i relevanta förordningar.

Trafikverket redovisar i denna rapport i enlighet med uppdraget förslag på förtydligande av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Förtydligandena innebär mindre justeringar.

Tidigare studier inom steg 1- och 2-åtgärder visar på att det finns fler hinder till att steg 1- och 2-åtgärder inte genomförs än finansieringen. Som exempel så framkom det i workshop med kommuner och regioner att de anser att det skulle skapas ett större incitament att prioritera dessa och att statusen för dessa skulle höjas om statlig medfinansiering kunde beviljas för dem.

I uppdraget ingår att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och 2, där åtgärderna bör vara inom kommuners och regioners ansvarsområden och som kommuner och regioner inte kan antas genomföra utan bidrag från staten. Trafikverket bedömer att samtliga åtgärder i steg 1 och 2 kan genomföras utan bidrag från staten och att det mer är en prioriteringsfråga än en finansieringsfråga. Trafikverket har ändå valt att redovisa en åtgärds katalog med åtgärder i steg 2 som är förenliga med gällande förordning.

Gällande samhällsekonomiska beräkningar för åtgärderna i åtgärds katalogen är Trafikverkets, tillsammans med andra aktörers, inställning att generella beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet för steg 1- och 2-åtgärder inte låter sig göras utifrån dagens förutsättningar. Detta beror bland annat på att lönsamheten beror på platsspecifika förutsättningar som råder där åtgärden genomförs, t.ex. befolkningsunderlag, antalet resenärer samt de geografiska förutsättningarna. Förutsättningarna behöver även omfatta detaljerad data om de trafikflöden, resvanor och kapaciteten som råder på platsen där åtgärden ska genomföras.

Inom stadsmiljöavtalen finns villkor för stödet som anger att kommuner och regioner ska genomföra motprestationer som bland annat bidrar till ökat hållbart resande. För alla åtgärder och motprestationer som ingår i ett stadsmiljöavtal ska uppföljning av effekter på hållbart resande göras.

En vanlig motprestation kopplad till steg 1- och 2-åtgärder är Mobility Management-insatser (MM-insatser). Av de MM-insatser som hittills slutrapporterats har det varit svårt att få fram kvantifieringar av effekter. Dels har variationen av MM-insatser varit stor vilket gjort det svårt att få en enhetlig uppföljning på aggregerad nivå och dels har kommuner och regioner inte kunnat göra de mätningar och uppföljningar som behövs för att överhuvudtaget kunna dra några slutsatser av effekterna. Trafikverket har justerat vilken information som efterfrågas i uppföljningsplanen för MM-insatserna till enbart beskrivning av motprestationen, målgruppen och en bedömd effekt på resande med olika färdmedel. Anledningen till nedskärningen av uppgifter var att vissa delar i uppföljningsplanen, exempelvis påverkan på resstandard, var för resurskrävande för kommunerna att följa upp. Uppföljningen har i de flesta fall ”bara” bestått av beskrivning av MM-insatsen (vad som genomförts), hur många de nått ut till (målgruppen) och en uppskattning hur de olika färsätten utvecklats (ökat, minskat eller oförändrat).

En vägledning för bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för åtgärderna i åtgärds katalogen ingår i uppdraget. Det har tidigare funnits ett antal beräkningsverktyg inom steg 1- och 2-åtgärder. Men endast ett verktyg, MESS, kvarstår som endast kan användas för investeringar i motorvägssystem. Anledningarna till att övriga verktyg tagits bort är i huvudsak en bedömning att de tveksamheter som funnits i beräkningarna innebär att det blir för låg kvalitet i resultatet. Sammantaget gör detta att det idag inte finns några verktyg att tillgå för att göra kvantitativa beräkningar av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för steg 1- och 2-åtgärder. Istället är man hänvisad till kvalitativa bedömningar. Men eftersom nyttan och den samhällsekonomiska kostnaden av en åtgärd är beroende av kontexten den ska göras i har Trafikverket kommit till slutsatsen att det med rådande situation så begränsas den vägledning som tas fram till detaljerade beskrivningar av specifika åtgärder som redovisas i åtgärds katalogen.

# 1 Inledning

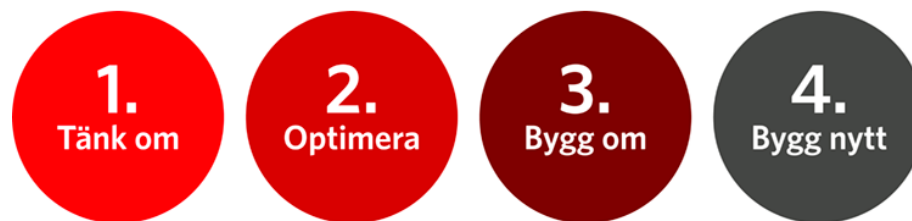
Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att lämna förslag på hur gällande villkor för statlig medfinansiering av kommunala och regionala åtgärder i steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas i relevanta förordningar. I uppdraget ingår att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och steg 2, med fokus på åtgärder i steg 2 som kan bidra till att minska behovet av mer kostsamma statliga infrastrukturåtgärder i steg 3 och 4. De åtgärder som identifieras bör vara åtgärder inom kommuners och regioners ansvarsområden som kommuner och regioner inte kan antas genomföra utan bidrag från staten och som är av den art att de är lämpliga för statlig medfinansiering, vilket bland annat omfattar att de är förenliga med gällande statsstödsregelverk. I uppdraget ingår att ta fram en vägledning för bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för dessa åtgärder. Regeringen skriver vidare att Trafikverket ska inhämta synpunkter från Boverket, Trafikanalys och ett urval av kommuner och regioner.

# 2 Bakgrund

## 2.1 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen bygger på en stegvis prövning av åtgärder utifrån en definierad brist och används för att selektera åtgärdsförslag. Lösningförslagen ska fokusera på att knyta ihop transportsystemet och skapa tillgänglighet och främja intermodalitet tillsammans med övrig samhällsutveckling.



Figur 2.1 Bilden visar de fyra stegen enligt fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen har följande lydelse:

### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transport och resor samt valet av transportsätt.

Exempel på åtgärder: lokalisering, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program etc.

### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare, ökade drift- och underhållsinsatser etc.

### **3. Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, planskilda korsningar, uppställningsspår etc.

### **4. Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, förbindelser till flygplatser, nybyggda busskörfält, etc.

## **2.2 Det tidigare sektorsansvaret**

De tidigare myndigheterna Vägverket och Banverket hade ett sektorsansvar som möjliggjorde stöd till kommuner och företag för att främja insatser som låg utanför myndigheternas ordinarie ansvarsområde. Sektorsansvaret kunde yttra sig genom samverkansavtal inom exempelvis alkohol och droger i trafiken, hastighetshållning, sparsam körning, men även mer informations- och kunskapsinriktat stöd genom erfarenhetsspridning från utvecklingsprojekt, samt direkta påverkansåtgärder. När Trafikverket bildades 2010 ingick inte sektorsansvaret i instruktionen och därmed fanns inget mandat för den breda stödverksamhet som tidigare. Det ansågs mer ändamålsenligt att vid behov ge Trafikverket avgränsade uppdrag istället för sektorsansvaret. Ett exempel på detta är det regeringsuppdrag som Trafikverket har att leda samverkan med aktörer och myndigheter för Nollvisionen i Sverige<sup>1</sup>.

## **2.3 Statsstödsregelverk**

Statsstöd är när det offentliga, det vill säga staten, kommuner eller regioner, stöttar en viss verksamhet med offentliga medel. Det är EU:s regler för statligt stöd som sätter ramarna för medlemsstaternas möjligheter att med offentliga medel kunna stödja en viss verksamhet om det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på

---

<sup>1</sup> [Nollvisionen - tillsammans räddar vi liv \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

marknaden. Reglerna finns i artiklarna 107–109 i EUF-fördraget. Där fastställs att statsstöd är förbjudet om det inte uppfyller vissa på förhand bestämda undantag. Syftet med reglerna är att se till att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids.

## 2.4 Samhällsekonomi och nyttor

På Trafikverket används samhällsekonomiska metoder för att analysera hur samhället kan använda sina begränsade resurser så att största möjliga välfärd skapas för samhället som helhet.

Varje år avsätter offentliga sektorn många miljarder kronor inom transportsektorn för att förbättra tillgängligheten för hushåll och företag och minska negativ påverkan på bland annat hälsa och miljö. Alla resurser som används för att underhålla och utveckla infrastrukturen har en alternativ användning som också skulle skapa nyttor för samhället. Det innebär att infrastrukturinvesteringar både skapar och tränger undan samhällsnytta. Samhället har naturligt ett intresse av att genomföra åtgärder som skapar mer nytta än de tränger undan. Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys är en metod för att väga de samhällsnyttor som en åtgärd ger mot dess kostnader, dvs. mäta åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet.

## 2.5 Tidigare studier

Flera studier har undersökt varianter av frågeställningarna i detta uppdraget tidigare.

I uppdraget ingår att förtydliga villkoren för statlig medfinansiering för steg 1- och 2-åtgärder i relevanta förordningar. Trafikverket fick ett uppdrag i regleringsbrev för budgetår 2022<sup>2</sup> att redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). I uppdraget redovisade Trafikverket typer av åtgärder som kan respektive inte kan finansieras genom nationell plan och länsplaner samt skälen till detta. I uppdraget drog Trafikverket slutsatsen att de statliga medlen som hanteras genom förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur syftar till investeringar i fysiska åtgärder i statlig infrastruktur.

---

<sup>2</sup> [Redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m. \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/Redovisning-av-steg-1-och-2-avgard-er-som-kan-paverka-efterfrag-an-pa-transporter-m.m.-trafikverket.se)

Även Klimaträttsutredningen har lämnat förslag angående justeringar i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Av Klimaträttsutredningens SOU 2022:21 "Rätt för klimatet"<sup>3</sup> redovisas förslag på ändringar av lagstiftningen så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag. Förslagen kopplade till förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. består i ett tillägg som innebär att statlig medfinansiering får beviljas för åtgärder som kan minska behovet av nybyggnationer eller större ombyggnationer av transportinfrastruktur genom att påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller genom en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur. I Trafikverkets remissvar<sup>4</sup> avstyrktes förslaget att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder. Trafikverket skrev att man ser positivt på att det genomförs åtgärder i hela transportsystemet, men att det inte är en självklarhet att staten ska medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder som kommuner och regioner ansvarar för. Trafikverkets uppfattning har inte ändrats.

I uppdraget ingår även att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiska lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och 2, med fokus på åtgärder i steg 2. Trafikanalys har tagit fram en rapport där de har fokuserat på Trafikverkets samhällsekonomiska modeller och effektsamband för analys av fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder<sup>5</sup>. I rapporten skriver Trafikanalys att Trafikverkets samhällsekonomiska modeller och effektsamband som är anpassade för steg 1- och 2-åtgärder ger svagt modellstöd för steg 1-åtgärder i åtgärdsvalsprocessen. För steg 2-åtgärder med fokus på traditionella trafiktekniska åtgärder är situationen bättre. I rapporten har Trafikanalys gått igenom olika steg 1- och 2-åtgärder för att se om de kan analyseras med hjälp av Trafikverkets samhällsekonomiska modeller. Trafikanalys huvudslutsats är att många steg 1-åtgärder saknar en tillämplig analysmodell och steg 2-åtgärder saknar också modeller för att analysera många åtgärder men det finns några specialmodeller som är bra.

I WSP studie "Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering" som genomfördes på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting (nuvarande SKR) har de undersökt vilken efterfrågan, på kommunal och regional nivå, det finns på statlig finansiering och övrig statlig stöttning, och vilket mervärde sådant engagemang skulle kunna innebära för arbetet

---

<sup>3</sup> [Rätt för klimatet \(regeringen.se\)](https://www.regeringen.se/491010/1/20220601)

<sup>4</sup> [Trafikverkets remissvar gällande Slutbetänkande SOU 2022:21 - Rätt för klimatet \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/491010/1/20220601)

<sup>5</sup> [Trafikverkets modeller för steg 1- och 2-åtgärder - Trafikanalys följandearbete 2021 \(trafa.se\)](https://www.trafa.se/491010/1/20210601)

med steg 1- och 2-åtgärder. I studien har de genomfört intervjuer med utvalda kommuner och regioner. I intervjuerna framkom att de mindre kommunerna anser att ansökningsprocessen för statlig medfinansiering inte kan vara alltför tidskrävande för att det ska få genomslag. Det är inte bara åtgärdskostnaderna som är begränsande utan även personalresurserna som både kan bero på begränsat utrymme i budget och svårigheter i att hitta kompetent personal. I studien framkom även att om statlig medfinansiering skulle kunna gå till steg 1- och 2-åtgärder skulle det, förutom att förbättra de ekonomiska förutsättningarna att genomföra en åtgärd, även ha ett starkt signalvärde. Om det införs kommuniceras statens intention om vilka typer av åtgärder som är önskvärda att arbeta med. Studien menar att detta skulle ge steg 1- och 2-åtgärder högre dignitet, vilken kan underlätta genomförandet. I studien framkom att regionernas syn på nyttan av statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder skiljer sig från kommunernas. Vissa tjänstepersoner inom regionerna såg en stor nytta av statlig medfinansiering medan andra menade att det skulle få måttlig effekt. De som hävdade en begränsad effekt menade att åtgärderna ofta har en låg kostnad och att det därför är möjligt att hitta finansiering på regional och lokal nivå. Regionerna som hävdade att statlig medfinansiering skulle ha ett måttligt bidrag ansåg ändå att det skulle möjliggöra en utökning av deras verksamhet. De regioner som ansåg att statlig medfinansiering skulle få en betydande effekt menade att det är ett stort antal åtgärder som inte blir prioriterade och därmed inte blir genomförda. De upplevde att kommunerna vill börja arbeta mer med steg 1- och 2-åtgärder och anser att ett finansieringstillskott skulle öka antalet genomförda åtgärder. Även inom regionerna framhöll flera tjänstepersoner att statlig medfinansiering kan ha ett signalvärde, att det både ger högre dignitet till åtgärderna och kan bidra till att fler aktörer uppmärksammar steg 1- och 2-åtgärder.

## 3 Gällande förordningar med förslag på förtydliganden

I uppdraget ingår att Trafikverket ska lämna förslag på hur gällande villkor för statlig medfinansiering av kommunala och regionala åtgärder i steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas i relevanta förordningar. Trafikverket har gjort bedömningen att den förordning som är relevant är förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Uppdraget anger endast att Trafikverket ska göra förtydligande av gällande villkor. Trafikverkets ståndpunkt kring finansiering av steg 1- och 2-åtgärder som redovisades i uppdraget i Trafikverkets regleringsbrev för 2022 kvarstår<sup>6</sup>.

I förordningarna (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastrukturen och (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur finns under § 2 respektive § 3 följande skrivning *åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur*. Dessa omfattar vad nationell plan respektive länsplan får omfatta inom den statliga infrastrukturen. Trafikverket gör därmed bedömningen att dessa förordningar inte behöver förtydligas.

I budgetpropositionen för 2024 (Prop. 2023/24:1)<sup>7</sup> framgår att regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningen. Utfasningen sker genom att inga nya ansökningar har beviljats efter detta beslut. Därmed lämnar Trafikverket inga förslag på förtydligande i förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

I avsnitt 3.1 redovisas Trafikverkets förslag på förtydligande av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

### 3.1 Förslag på förtydligande

Den 26 mars 2009 utfärdade regeringen förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., där bidraget till investeringar i rullande material för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg ska avvecklas när de medel riksdagen tidigare beslutat om har förbrukats. Skrivningarna

---

<sup>6</sup> [Redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m. \(trafikverket.se\)](#)

<sup>7</sup> [Budgetpropositionen för 2024 - Utgiftsområde 22 Kommunikationer \(regeringen.se\)](#)

som är överstrukna i 1 § 1 p, 2 § 1 stycket punkt 9 och 3 stycket kan därmed tas bort då den avsatta summan är utbetalt. Det är således inte längre aktuellt att kunna bevilja och betala ut statlig medfinansiering för rullande material.

Tillägget i 1 § 1 b avser förtydligande om vad regional kollektivtrafik avser.

Den förordning som reglerar hanteringen av statlig medfinansiering är förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Nedan syns de justeringar som föreslås i kursivt och överstruket.

### **Förordningens tillämpningsområde**

**1 §** Denna förordning innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till

1. regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik för investeringar i

a) *fysiska åtgärder* i regionala kollektivtrafikanläggningar,

~~b) rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg med de begränsningar som framgår av 2 § 9, samt~~

c) fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods,

2. regionala kollektivtrafikmyndigheter för *fysiska* åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionsnedsattade resenärer utöver vad som följer av de föreskrifter om handikappanpassning som Trafikverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (2010:900),

3. kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten,

4. kommuner för *fysiska* åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar i dessa hänseenden. Förordning (2011:1130).

1 a § Det som gäller regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt 1 § gäller även, efter godkännande från sådana myndigheter, aktiebolag till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats enligt 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Förordning (2011:1130).

*1 b § Med regional kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som*

1. äger rum inom ett län eller,
2. om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

### **Objekt för vilka medfinansiering får beviljas**

#### **2 § Statlig medfinansiering får beviljas för**

1. byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
2. byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
3. byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
4. byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
5. transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
6. åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionsnedsattahindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionsnedsattashindrade resor,
7. byggande av kajanläggningar för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
8. investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
- ~~9. investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som faststälts för 2004–2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.~~

Medfinansiering enligt första stycket 6 får beviljas under förutsättning att nödvändig samordning skett mellan ett trafikförsörjningsprogram för den

regionala kollektivtrafiken och ett trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst.

~~Medfinansiering enligt första stycket 9 får beviljas för investeringar, miljöförbättrande åtgärder i fråga om emission och buller samt hyreskostnader.~~

Medfinansiering till anläggningar, kollektivtrafikfordon och fartyg får beviljas för investeringar, förbättringsåtgärder och hyreskostnader. Förordning (2011:1130).

3 § Statlig medfinansiering får beviljas för *fysiska* investeringar.

~~Medel betalas ut av Trafikverket. Förordning (2010:161).~~

### **Fördelning av anslagna medel**

4 § Trafikverket fördelar anslagna medel på grundval av de planer som upprättas och fastställs enligt

1. förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, och
2. förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Förordning (2010:161).

### **Medfinansieringsandel**

5 § Statlig medfinansiering får beviljas med upp till 50 procent av kostnaderna.

För investeringar enligt 2 § får Trafikverket, om det finns särskilda skäl, bevilja medfinansiering med upp till 75 procent av kostnaderna. Förordning (2010:161).

6 § I de kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för transportinformatik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet, flygplatsanläggningar, kajanläggningar, väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik samt stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, informationsanläggningar och andra liknande anläggningar ingår

1. alla kostnader som är direkt hänförliga till objektet,
2. ersättningar som ska utges för mark och intrång,
3. förvaltningskostnader.

Om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl, får även ersättningar som ska utges för skador räknas in i kostnaderna.

Förordning (2011:1130).

**7 §** I de byggkostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för spåranläggningar ingår

1. kostnaderna för banvallar, tunnlar, broar och viadukter,
2. kostnaderna för ballast, sliprar, spår, signal- och säkerhetsanläggningar samt anläggningar för strömförsörjning,
3. ersättningar som ska utges för mark och intrång,
4. förvaltningskostnader.

Om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl, får även ersättningar som ska utges för skador räknas in i byggkostnaderna.

**8 §** Vilka kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av den statliga medfinansieringen beslutas i de enskilda fallen av Trafikverket.

Trafikverket fastställer därefter ett preliminärt belopp för den statliga medfinansieringen. När det objekt som beviljats medfinansiering är färdigbyggt, beslutar verket beloppet för den slutliga medfinansieringen. ~~Förordning (2010:161)~~. Medel betalas ut av Trafikverket. Förordning (2010:161).

**9 §** Till sådana större objekt som avses i 4 § 3 förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt objekt som avses i 3 § 3 förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur får statlig medfinansiering beviljas endast om

1. objektet tagits upp i en länsplan för regional transportinfrastruktur eller i den nationella planen för transportinfrastruktur, och
2. Trafikverket i det enskilda fallet fastställt ett preliminärt belopp för statlig medfinansiering, såvida inte verket meddelat särskilt tillstånd att påbörja arbetena dessförinnan.

Om det finns särskilda skäl, får regeringen i ett enskilt fall besluta om undantag från första stycket. Förordning (2010:161).

**10 §** Medel för statlig medfinansiering ska betalas ut allteftersom byggnadsarbetet fortgår.

## **Bemyndiganden**

**11 §** Trafikverket får meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställigheten av denna förordning i övrigt.

Föreskrifter som avser sådana anläggningar som avses i 2 § 4 får endast meddelas efter samråd med Transportstyrelsen.

Föreskrifter som avser sådana åtgärder som avses i 2 § 6 får endast meddelas efter samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Föreskrifter som avser sådana anläggningar eller fartyg som avses i 2 § 7 och 8 får endast meddelas efter samråd med Sjöfartsverket. Förordning (2010:161).

## **Tillsyn**

**12 §** Trafikverket ska se till att statlig medfinansiering som beviljats enligt denna förordning används på lämpligt sätt och för avsedda ändamål. Vid medfinansiering till sådana anläggningar som avses i 2 § 4 ska tillsynen ske i samråd med Transportstyrelsen. När det gäller medfinansiering till åtgärder som avses i 2 § 6 ska tillsynen ske i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. När det gäller medfinansiering till sådana anläggningar och fartyg som avses i 2 § 7 och 8 ska tillsynen ske i samråd med Sjöfartsverket. Förordning (2010:161).

## **Överklagande**

**13 §** Trafikverkets beslut enligt denna förordning får överklagas hos regeringen. Förordning (2010:161).

## 4 Avstämningar och workshop

I detta kapitel beskrivs vad som framkommit när Trafikverket inhämtat synpunkter från Boverket, Trafikanalys och ett urval kommuner och regioner och vilka mötesformer som använts för insamlandet av synpunkter. I bilaga 1 finns de frågeställningar som ställdes vid respektive workshop och avstämning.

### 4.1 Workshop med kommuner och regioner

För insamlandet av information från kommuner och regioner anordnades en digital workshop. För att få en bra spridning av deltagare dels över landet och dels storleken på kommuner och regioner hjälpte SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) till. Tabellen nedan visar vilka aktörer som deltog på workshopen.

**Tabell 1 Deltagare på workshop**

<b>Deltagare</b>	<b>Organisation</b>
Gävle kommun	Kommun
Eskilstuna kommun	Kommun
Stockholms stad	Kommun
Varbergs kommun	Kommun
Luleå kommun	Kommun
Östersunds kommun	Kommun
Svensk kollektivtrafik	Branschorganisation
Region Uppsala	Regional kollektivtrafikmyndighet
Västtrafik	Regional kollektivtrafikmyndighet
Region Stockholm	Planupprättare
Region Gävleborg	Planupprättare
Region Uppsala	Planupprättare
Västra Götalandsregionen	Planupprättare
Region Skåne	Planupprättare
Sveriges kommuner och regioner	Medlems- och arbetsgivarorganisation

Inför workshopen fick deltagarna ett antal frågor som var utgångspunkten i diskussionen på workshopen, se vidare i bilaga 1.

Flera deltagare på workshopen berättade att de, i varierande grad, arbetar med olika former av steg 1- och 2-åtgärder. Till exempel genom beteendepåverkande kampanjer, marknadsföring, tillköp av kollektivtrafik, parkeringsavgifter, miljözoner och busskörfält.

Deltagarna framhöll att fler åtgärder skulle genomföras om det fanns möjlighet få statlig medfinansiering. De anser att det idag saknas incitament för kommunerna att genomföra steg 1- och 2-åtgärder. Runt om i landet har flera piloter genomförts men det skapas sällan en systematik eftersom utförarna inte har finansieringsmöjligheter för fullskaliga åtgärder.

Vissa steg 1- och 2-åtgärder sträcker sig över flera kommuner och nyttan av åtgärden är mer av regional karaktär. De enskilda kommunerna är därmed inte motiverade att genomföra dessa åtgärder. För att råda bot på detta skulle de regionala deltagarna vilja ge kommunerna medfinansiering för åtgärder som behövs kopplat till en större geografi.

Deltagarna i workshopen betonar att statusen för att genomföra steg 1- och 2-åtgärder inte är hög. Men om möjligheten fanns att få statlig medfinansiering till åtgärder skulle det ge ett signalvärde att de är viktiga. Deltagarna menar att det då blir tydligt att aktörerna tillsammans kommer genomföra åtgärder, vilket är mer naturligt när de gemensamt har identifierats inom en åtgärdsvalsstudie.

Gällande fyrstegsprincipen generellt lyfter deltagarna att om den ska fungera i verkligheten behöver Trafikverket kunna finansiera och genomföra åtgärder i steg 1 och 2. I åtgärdsvalsstudier identifieras steg 1- och 2-åtgärder men det finns ingen uppföljning om de genomförs och inget inträffar om åtgärder inte genomförs.

Deltagarna lyfter behov av en större organisation som arbetar med steg 1- och 2-åtgärder. I dagsläget finns ingen part som tar ett paraplyansvar för dessa åtgärder.

Deltagarna berättar att även om statlig medfinansiering kan ges är det ett tidskrävande arbete med steg 1- och 2-åtgärder. Det kan behöva anställas personer som ska arbeta med dessa åtgärder. Den politiska viljan att genomföra steg 1- och 2-åtgärder kan variera mellan olika mandatperioder och därmed viljan att avsätta budget för dessa åtgärder.

När det gäller effekter menar vissa deltagare att det kan finnas behov att se samhällsekonomi och effekter för att belysa för politiken att det är bra åtgärder att genomföra. Om det finns underlag som visar på nyttan kan åtgärder status öka. Andra deltagare betonar att effekter är väldigt kontext- och platsberoende. Det går inte att ta fram en modell som visar

på effekter generellt. De menar även att samhällsekonomiska analyser kan slå fel och att åtgärder behöver genomföras oavsett lönsamhet.

Beräkningar är en sak men regionerna kan ha andra regionala mål. Steg 1- och 2-åtgärder behöver även ses i ett större sammanhang och inte bara till den enskilda åtgärden, vilket inte görs i beräkningar.

## 4.2 Avstämning med Boverket

Trafikverket genomförde en avstämning med Boverket där frågor skickades i förväg, se bilaga 1. På avstämningen gick även resultatet från workshopen med kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och planupprättare igenom.

Boverket ansåg att det vore bra med en sammanhållande roll kopplat till steg 1- och 2-åtgärder men att det är viktigt att den passar in i det system som redan finns med exempelvis det kommunala planmonopolet. Boverket lyfte även det som står i Miljöbalken 3 kap 1 § *Mark- och vattenområdena skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning*<sup>8</sup>. Det finns idag länsstyrelser som använder denna paragraf till att säkerställa att åtgärder i steg 1 och 2 har övervägts innan större åtgärder byggs för att säkerställa att marken blir användbar på bästa sätt. Länsstyrelserna kan då ha den sammanhållande roll som kommuner och regioner efterfrågade.

Boverket ansåg även att det är svårt att göra samhällsekonomiska beräkningar av steg 1- och 2-åtgärder. Alla åtgärder är plats- samt kontextberoende.

## 4.3 Avstämning med Trafikanalys

Trafikverket genomförde en avstämning med Trafikanalys där frågor skickades i förväg, se bilaga 1. På avstämningen gick frågorna och resultatet från workshopen med kommuner, RKM och planupprättare igenom.

Trafikanalys hade till avstämningen inte hunnit samla in myndighetens samlade synpunkter utan lämnade endast egna reflektioner. Det framkom under mötet att Trafikanalys kvarstår vid tidigare bedömning av Trafikverkets nuvarande tolkning av finansiering till steg 1- och 2-åtgärder, dvs. att de anser att det, mot bakgrund av dagens oklarhet i styrningen, inte finns anledning att invända mot Trafikverkets hållning

---

<sup>8</sup> [Miljöbalk \(1998:808\) \(riksdagen.se\)](#)

principiellt. Trafikanalys hänvisar därför till sitt förslag i underlaget till den klimatpolitiska handlingsplanen att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering till steg 1- och steg 2-åtgärder<sup>9</sup>. Angående samhällsekonomiska beräkningar anser Trafikanalys att man kan göra kvalitativa bedömningar/analyser av dessa åtgärder om det inte är möjligt att göra dem kvantitativt.

## 4.4 Slutsatser efter workshop och avstämningar

Under workshopen med kommuner, RKM och planupprättare berättade flera deltagare att de, i varierande grad, arbetar med olika former av steg 1- och 2-åtgärder. De ansåg att fler åtgärder skulle genomföras om det fanns möjlighet till statlig medfinansiering. Det skulle skapa ett större incitament att prioritera dessa och statusen för dessa skulle höjas. Även om statlig medfinansiering skulle erhållas krävs en politisk vilja att prioritera och avsätta budget för dessa åtgärder. Mötesdeltagarna såg ett stort behov av någon form av central samordning, behov av en större organisation som arbetar med den typen av åtgärder.

Även Boverket ansåg att en sammanhållande roll för steg 1- och 2-åtgärder vore klokt. Länsstyrelserna lyftes som potentiella aktörer att ta en sådan roll med hänsyn att det, enligt Miljöbalken 3 kap 1 §, ska säkerställas att marken blir användbar på mesta sätt.

Boverket ansåg att det är svårt att göra generella samhällsekonomiska beräkningar då de är plats- och kontextberoende. Trafikanalys ansåg att det går att göra kvalitativa bedömningar/analyser av steg 1- och 2-åtgärder, om det inte är möjligt att göra dem kvantitativt.

Trafikanalys står kvar vid tidigare bedömning att det inte finns något att invända mot Trafikverkets nuvarande tolkning av finansiering av steg 1- och 2-åtgärder. Trafikanalys hänvisar vidare till sitt förslag i underlaget till den klimatpolitiska handlingsplanen.

---

<sup>9</sup> [Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning \(trafa.se\)](https://trafa.se)

# 5 Samhällsekonomisk lönsamhet och kostnadseffektivitet

I uppdraget framgår att Trafikverket ska ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder. I uppdraget ingår även att ta fram en vägledning för bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för dessa åtgärder.

I nedanstående avsnitt beskrivs Trafikverkets slutsatser kring samhällsekonomi kopplat till steg 1- och 2-åtgärder, samt kalkylmetoder och modellverktyg.

## 5.1 Slutsatser kring samhällsekonomi

Det har tidigare funnits flera beräkningsverktyg inom steg 1- och 2-åtgärder där endast ett verktyg, MESS, kvarstår. Beskrivning av de tidigare verktygen finns under avsnitt 5.2.

Att göra generella beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet för steg 1- och 2-åtgärder låter sig inte göras. Detta beror bland annat på att lönsamheten beror på de specifika förutsättningar som råder på den plats där åtgärden genomförs, t.ex. befolkningsunderlag, antalet resenärer samt de geografiska förutsättningarna. Det behöver även omfatta detaljerad data om de trafikflöden, resvanor och kapacitet som råder på platsen där åtgärden ska genomföras.

Steg 1- och 2-åtgärder genomförs ofta tillsammans med andra åtgärder. Ett exempel kan vara att det anläggs både busskörfält och pendlarparkering i syfte att öka kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att utvärdera vilka nyttor som kommer av vilken åtgärd och renodla nyttorna från respektive åtgärd.

I rapport "Effektsamband och kostnader för steg 1 och 2-åtgärder - En förstudie om utvärderingsmetoder, TRV 2021/52874"<sup>10</sup>, som tagits fram av Trafikverket framgår att metoder och verktyg för att utvärdera effekten av steg 2-åtgärder kan vara datainsamling, mätning, trafiksimulering mm. Dessa metoder och verktyg förutsätter platsspecifika egenskaper.

I WSP studie "Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering" som genomfördes på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting (nuvarande SKR) står det att kunskapsläget kring nyttor av steg 1- och 2-

---

<sup>10</sup> [Effektsamband och kostnader för steg 1 och 2-åtgärder - En förstudie om utvärderingsmetoder \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/diva/handle/2027.1/17111)

åtgärder är begränsat. Det finns flera orsaker till detta. En orsak är att det ofta rör sig om små investeringskostnader, och i flera fall är det personalresurser som utgör kostnaden. En annan orsak är att det finns svårigheter att räkna på nyttor/effekter, samt att värdera hur de utvecklas över tid. Eftersom det är svårt att isolera effekten av en enskild steg 1- och 2-åtgärd, är det också svårt att jämföra dem mot steg 3- och 4-åtgärder. Flera steg 1- och 2-åtgärder genomförs i kombination med större åtgärder, vilket även det gör det svårt att härleda effekten av just steg 1- eller 2-åtgärden. Studien poängterar även att det är svårt att göra generaliserade nyttoberäkningar eftersom flera åtgärder är väldigt kontextberoende.

Kommuner och regioner har under perioden 2015–2023 kunnat söka medfinansiering till cykel- och kollektivtrafikåtgärder i städer genom stadsmiljöavtal. Som villkor för stöd ska kommuner och regioner även genomföra motprestationer som bland annat bidrar till ökat hållbart resande. För alla åtgärder och motprestationer som ingår i ett stadsmiljöavtal ska uppföljning av effekter på hållbart resande göras. Nuvarande modell för uppföljningsplan, framtagen av K2 (Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik) och inspirerad av MaxSumo, har använts sedan 2018. En vanlig och viktig motprestation kopplad till steg 1- och 2-åtgärder är Mobility Management-insatser (MM-insatser). Av de MM-insatser som hittills slutrapporterats i uppföljningsplanen har det varit svårt att få fram kvantifieringar av effekter. Dels har variationen av MM-insatser varit stor vilket gör det svårt att få en enhetlig uppföljning på aggregerad nivå och dels har kommuner och regioner inte kunnat göra de mätningar och uppföljningar som behövs för att överhuvudtaget kunna dra några slutsatser av effekterna. Trafikverket har efter något år justerat vilken information som efterfrågas i uppföljningsplanen för MM-insatserna. Från att i början ha bestått av alla steg i modellen kvarstår nu bara beskrivning av motprestationen, målgruppen och en bedömd effekt på resande med olika färdmedel. Anledningen till nedskärningen av uppgifter var att vissa delar i uppföljningsplanen, exempelvis påverkan på resstandard, var för resurskrävande för kommunerna att följa upp. Uppföljningen har i de flesta fall ”bara” bestått av beskrivning av MM-insatsen (vad som genomförts), hur många de nått ut till (målgruppen) och en uppskattning hur de olika färdsattnen utvecklats (ökat, minskat eller oförändrat). I och med att det är bidragsmottagarna själva som står för genomförandet av motprestationen samt insamling och redovisning av data har det inte skett enligt samma rutin och standard i alla avtal, något som även försvårar uppföljningen på aggregerad nivå. Bland motprestationerna i stadsmiljöavtalen finns också andra typer av steg 1- och 2-åtgärder, men problematiken kring uppföljning ser likadan ut.

Rapporten ”Trafikverkets modeller, dokumentation och effektsamband för analyser av steg 1- och 2-åtgärder”<sup>11</sup> som är skriven på uppdrag av Trafikanalys konstateras att det inte finns någon modell internationellt som på ett bättre sätt kan hantera steg 1- och 2-åtgärder än Trafikverkets modeller. Trots detta har Trafikverket vid analys sett att de modeller som tagits fram innehåller allt för många brister och valt att ta bort dem.

## 5.2 Tidigare verktyg

De kalkylmetoder och modellverktyg som Trafikverket använder idag är i första hand inriktade på nyinvesteringar samt reinvesteringar och är väl utvecklade. Det som saknas är modeller för steg 1- och 2-åtgärder.

Det har tidigare funnit flera verktyg inom steg 1- och 2-åtgärder. Nedan presenteras de tillsammans med nuvarande status.

### 5.2.1 MESS

Verktyget MESS är ett excelbaserat verktyg för samhällsekonomiska beräkningar av investeringar i motorvägsstyrningssystem (MCS), vilket är att betrakta som en steg 2-åtgärd. Verktyget kan hantera MCS-åtgärder som innebär komplettering med kövarning/rekommenderad hastighet på befintliga motorvägar eller andra flerfiliga vägar samt uppgradering av befintligt MCS-system med föreskriven hastighet/hastighetsharmonisering. Verktyget används för att beräkna effekter avseende framkomlighet (restid), säkerhet (olyckor) och miljö (koldioxidutsläpp). Verktyget har tagits bort från Trafikverkets webbsida men går att få tillgång efter förfrågan<sup>12</sup>.

### 5.2.2 Elvägskalk

Verktyget Elvägskalk implementerades 2019. Det användes för företags- och samhällsekonomisk kalkylering för investeringar i elvägar för den tunga trafiken. I kalkylen ingick förändrade kostnader för transportföretagen (minskade drivmedelskostnader, ökade kostnader för inköp av ellastbil samt eventuella brukaravgifter), förändrade kostnader för staten till följd av ändrade skatteintäkter, externa effekter i form av minskat utsläpp av koldioxid och andra emissioner samt kostnader för investering samt drift och underhåll för elvägar.

---

<sup>11</sup> [Trafikverkets modeller, dokumentation och effektsamband för analyser av steg 1- och 2-åtgärder \(trafa.se\)](https://trafa.se/trafikverkets-modeller-dokumentation-och-effektsamband-for-analyser-av-steg-1-och-2-atgarder)

<sup>12</sup> [Information om MESS \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/information-om-mess)

Under 2021 togs beslut<sup>13</sup> om att inte tillämpa Elvägskalk längre. Motivet till detta var att utvecklingen inom området med såväl dynamisk som stationär laddning går väldigt snabbt vad gäller förutsättningar, kostnader etc. Därför är det svårt att ha ett uppdaterat verktyg öppet för utomstående att använda.

### 5.2.3 SAMBU

Verktyget SAMBU var ett excelbaserat verktyg som användes för att beräkna den samhällsekonomiska nyttan av att anlägga busskörfält. De effekter som innefattades i beräkningen var trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö (i form av minskad bränsleförbrukning och därmed minskat koldioxidutsläpp) samt producentöverskott (i form av den nytta som uppkommer i och med att restiden för bussar minskar).

Under 2024 togs beslut<sup>14</sup> om att SAMBU utgår och inte längre ska användas för samhällsekonomiska kalkyler i Trafikverket. Detta efter att vissa tveksamheter med verktyget upptäcktes, bl.a. att

- resultatet tycks vara okänsligt för turtäthet och beläggning
- nyttorna för bussresenärer/kollektivtrafik inte fångas upp på ett tillfredsställande sätt
- det är tveksamt stora resultatförändringar när endast marginella förändringar i kalkylen görs.

### 5.2.4 ESSET

Verktyget ESSET var ett excelbaserat verktyg som beräknade den samhällsekonomiska effekten av bostadsetablering, handelsetablering, parkeringsavgifter vid arbetsplats samt cykelprogram. De effekter som beräknades var förändring av olyckor samt emissioner av olika slag (kväveoxider, kolväten, svaveloxid, partiklar och koldioxid). ESSET hade som utgångspunkt i det befintliga verktyget ”Energianvändningseffekter steg 1- och 2-åtgärder” som med hjälp av Lönkalk (nu Diskonteringsverktyg) kompletterats med en samhällsekonomisk beräkning.

---

<sup>13</sup> [Beslut om Elvägskalk \(trafikverket.se\)](#)

<sup>14</sup> [Beslut om SAMBU \(trafikverket.se\)](#)

Under 2024 togs beslut<sup>15</sup> om att ESSET utgår och inte längre ska användas för samhällsekonomiska kalkyler i Trafikverket. Detta efter att vissa tveksamheter med verktyget upptäcktes, bl.a. att:

- endast en liten delmängd av de effekter som uppstår vid en åtgärd beräknas
- förändringar i boendemiljö inte beräknas
- påverkan på restider och reskostnader beräknas inte
- effekter på företags lönsamhet inte beräknas
- förändringar av intäkter till den offentliga sektorn, såsom skatt, inte beräknas
- effekterna beräknas endast för det första året åtgärden är i drift.

### 5.2.5 GC-kalk

GC-kalk var ett excelbaserat verktyg som användes för samhällsekonomiska beräkningar av gång- och cykelåtgärder.

Under 2020 togs beslut<sup>16</sup> att GC-kalk skulle utgå och inte längre ska användas för samhällsekonomiska kalkyler i Trafikverket. GC-kalk var främst tänkt att användas för åtgärder som innebär separering mellan bil- och cykeltrafik, vilket kalkylverktyget inte gjorde med ett tillfredsställande resultat. Nedan följer ett antal begränsningar som upptäcktes i verktyget:

- Tidigare riktlinjer har beskrivit att GC-kalk bör enbart användas för enklare cykelåtgärder på landsbygd, och bör inte användas i stadstrafik. Även vid enklare cykelåtgärder på landsbygd fanns brister.
- Då nygenerering av cykelresor vid en åtgärd sker så är det negativt i kalkylen. GC-kalk indikerar således att det är bättre att inte fler börjar cykla.
- Vid förbättringar av befintliga cykelbanor fångas inte de nyttor som en standardhöjning innebär och kalkylresultaten riskerar därmed att snedvridas.

---

<sup>15</sup> [Beslut om ESSET \(trafikverket.se\)](#)

<sup>16</sup> TRV ärendenummer TRV 2020/3593

## 6 Åtgärds katalog

I uppdraget ingår att ta fram en åtgärds katalog med samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva åtgärder i steg 1 och 2, med fokus på åtgärder i steg 2 som kan bidra till att minska behovet av mer kostsamma statliga infrastrukturåtgärder i steg 3 och 4. De åtgärder som identifieras bör vara åtgärder inom kommuners och regioners ansvarsområden som kommuner och regioner inte kan antas genomföra utan bidrag från staten och som är av den art att de är lämpliga för statlig medfinansiering, vilket bland annat omfattar att de är förenliga med gällande statsstödsregelverk.

Trafikverket bedömer att samtliga åtgärder i steg 1 och 2 kan genomföras utan bidrag från staten. Trafikverket anser att det mer är en prioriteringsfråga än en finansieringsfråga. Men för att ge kommuner och regioner vägledning i vilka steg 1- och 2-åtgärder som kan få statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) finns nedan en åtgärds katalog, med exempel på åtgärder tillsammans med effekter och nyttor. Åtgärds katalogen innehåller exempel på åtgärder. Eftersom varje åtgärd är kontextberoende är det inte möjligt att ge generella beskrivningar av kostnader och effekter. Varje åtgärd kommer att behöva hanteras och värderas specifikt.

I uppdraget ingår även att ta fram en vägledning för bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för dessa åtgärder. Det har tidigare funnits ett antal beräkningsverktyg inom steg 1- och 2-åtgärder. Men endast ett verktyg, MESS, kvarstår. De verktyg som tidigare funnits var begränsade i vad de kunde användas till för typer av steg 1- och 2-åtgärder, (för mer information se kapitel 5). Anledningarna till att verktygen tagits bort är i huvudsak en bedömning att de tveksamheter som funnits i beräkningarna innebär att det blir för låg kvalitet i resultatet, se avsnitt 5.2. MESS som är det enda kvarstående verktyget kan endast användas för investeringar i motorvägssystem. Sammantaget gör detta att det idag inte finns några verktyg att tillgå för att göra kvantitativa beräkningar av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för steg 1- och 2-åtgärder. Istället är man hänvisad till kvalitativa bedömningar. Eftersom nyttan och den samhällsekonomiska kostnaden av en åtgärd är beroende av kontexten den ska göras i har Trafikverket kommit till slutsatsen att den vägledning för bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för steg 1- och 2-åtgärder som kan tas fram i nuläget är den beskrivning som finns i avsnitt 6.1 och 6.2 där respektive åtgärd beskrivs mer detaljerat.

## **6.1 Steg 1 - Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt**

Inom steg 1-åtgärder finns ingen identifierad åtgärd som är förenlig med gällande förordning om statlig medfinansiering och EU:s regelverk om statsstöd.

## **6.2 Steg 2 - Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon**

Nedan följer identifierade steg 2-åtgärder som är förenlig med gällande förordning om statlig medfinansiering och EU:s regelverk om statsstöd.

### **6.2.1 Väderskydd vid stationer och hållplatser**

Väderskydd vid stationer och hållplatser kan bidra till ökad attraktivitet för kollektivtrafiken, genom att det skyddar resenärerna mot väder. Rätt utformade väderskydd, med exempelvis belysning, kan ge ökad trygghetskänsla för personer som åker kollektivt när det är mörkt. Väderskydd kan bidra till en effektivare på- och avstigning då dessa tydligt markera platsen för bussens angoringspunkt. Resenärerna samlas då automatiskt vid denna punkt. Detta kan leda till kortare restider vilket ytterligare ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Väderskydd vid stationer och hållplatser omfattas av 2 § 1p *byggande av väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov*, samt av 2 § 3p *byggande av stationer, terminaler, vänthallar och hållplatser för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov*.

Statlig medfinansiering kan inte beviljas för väderskydd som innehåller reklamvitriner. Då det inte är förenligt med EU:s regler om statligt stöd.

### **6.2.2 Hastighetssäkrade övergångsställen**

Hastighetssäkrade övergångsställen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Det är viktigt att inte bara motverka dödsfall utan även allvarliga skadefall vid övergångsställen. För att ett övergångsställe ska vara hastighetssäkrat bör det inte vara möjligt för fordon att överstiga en hastighet på 30 km/h.

Hastighetssäkrade övergångsställen omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad (...) trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator*.

### **6.2.3 Tillgänglighetsanpassade övergångsställen**

Tillgänglighetsanpassade övergångsställen bidrar till förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för personer med funktionsnedsättning. Detta bidrar till att de har lättare att röra sig i samhället på egenhand, vilket i sin tur kan leda till sänkta kostnader för färdtjänst och hemtjänst.

Tillgänglighetsanpassade övergångsställen omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad (...) trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.*

### **6.2.4 Gena gång- och cykelanslutningar till stationer och hållplatser**

Genom att förbättra anslutningarna för fotgängare och cyklister till stationer och hållplatser kan attraktiviteten för kollektivt resande öka. Om fler väljer att åka kollektivt och går eller cyklar till stationen/hållplatsen leder det till hälsovinster. Att fler väljer att åka kollektivt minskar även bilåkande vilket leder till mindre buller och luftföroreningar.

Gena gång- och cykelanslutningar till stationer och hållplatser omfattas av 2 § 3p *byggande av stationer, terminaler, vänthallar och hållplatser för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.*

### **6.2.5 Separata kollektivtrafikkörfält (busskörfält)**

Man kan skapa separata kollektivtrafikkörfält utan stora investeringar genom att omfördela befintligt vägnät. Eftersom busskörfälten leder till att bussarna kan passera bilköer ger det kortare restider för bussarna och mer tillförlitlighet i att de kommer enligt tidtabell. Om fler reser kollektivt minskar utsläpp och trängsel. Även bilisterna kan få kortare restider genom att fler väljer bussen och det blir färre bilar på vägen.

Separata kollektivtrafikkörfält (busskörfält) omfattas av 2 § 1p *byggande av väg- och gatuanläggning för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.*

### **6.2.6 Reversibla körfält för busstrafik**

Reversibla körfält är vändbara körfält där färdriktningen ändras efter behov. För busstrafiken innebär detta t.ex. att det under rusningstid kan förbättra framkomligheten för bussarna genom att anpassa körfälten efter trafikflödet. Detta leder till kortare restider och ökad pålitlighet vilket i sin tur kan få fler att välja kollektivt resande. Om fler reser kollektivt minskar

utsläpp och trängsel. Även bilisterna kan få kortare restider genom att fler väljer bussen och det blir färre bilar på vägen.

Reversibla körfält för busstrafik omfattas av 2 § 5p *transportinformatik* (...).

### **6.2.7 Minskat trafikutrymme för biltrafik**

Om den minskade ytan för biltrafiken leder till att fler går, cyklar eller åker kollektivt ger det hälsovinster, mindre luftföroreningar och buller.

Om ytan som frigörs är stor nog kan den få ett nytt användningsområde och t.ex. omvandlas till bostadsyta eller grönområde. Internationella underlag visar på ökade fastighetsvärden i sådana stråk<sup>17</sup>. Genom att det blir lättare att röra sig i staden uppfattas den som mer välkomnande och studier visar att handelns försäljning generellt ökar i aktuella områden, både i stadsdelar med låg respektive medelinkomst<sup>17</sup>.

En minskning av vägytan kan leda till samhällsekonomiska kostnader genom att framkomligheten för bilar och lastbilar minskar och därmed ökar transporttiden.

Minskat trafikutrymme för biltrafik omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator*.

### **6.2.8 Hastighetspåminnare (ITS)**

Hastighetspåminnare kan bidra till ökad trafiksäkerhet genom att minska riskerna för olyckor eftersom att de påminner förarna om att sänka hastigheten vilket kan skydda både fotgängare och cyklister.

Reversibla körfält för busstrafik omfattas av 2 § 5p *transportinformatik* (...).

### **6.2.9 Omfördelning av ytor inom befintliga gator och vägar, för att bredda gångbanor**

Det ökade utrymmet för fotgängarna kan leda till ökad trafiksäkerhet för dem genom att avståndet ökar till fordonen. Internationella studier visar att omfördelning av gator och vägar för att minska bilkörfälten minskat antalet bilresor med ca 10 %<sup>17</sup>. Om antalet bilresor sjunker när utrymmet minskar för trafiken ökar trafiksäkerheten ytterligare. Även buller och

---

<sup>17</sup> [Exempel och effekter av att minska ytor för biltrafik \(naturvardsverket.se\)](http://naturvardsverket.se)

luftföroreningar minskar om biltrafiken minskar och eventuellt väljer fler att promenera istället för att ta bilen om gångbanor breddas.

Omfördelning av ytor inom befintliga gator och vägar, för att bredda gångbanor omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.*

### **6.2.10 Förbättrade cykelparkeringar vid hållplatser och stationer**

Genom att förbättra cykelparkeringarna vid hållplatser och stationer genom t.ex. tak eller ramlåsning kan attraktiviteten öka för kollektivt resande. Om fler väljer att åka kollektivt och går eller cyklar till stationen leder det till hälsovinster. Att fler väljer att åka kollektivt minskar även bilåkande och man får mindre buller och luftföroreningar.

Förbättrade cykelparkeringar vid hållplatser och stationer omfattas av 2 § 3p *byggande av stationer, terminaler, vänthallar och hållplatser för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.*

### **6.2.11 Prioritering av cykelvägar i korsningar**

För att statlig medfinansiering ska kunna beviljas för denna typ av åtgärd krävs det att fysiska åtgärder genomförs som t.ex. en cykelöverfart.

Genom att prioritera cykelvägar i korsningar minskar antalet väjningar. Hur stor ökningen blir beror bland annat på hur cykelöverfarten utformas och hur väjningsbeteendet såg ut innan överfarten byggdes. En väl utformad cykelöverfart har stor potential att minska väjningsgraden mycket<sup>18</sup>. Minskad väjningsgrad leder till ökad trafiksäkerhet. Ökad trafiksäkerhet kan i sin tur leda till att fler väljer att cykla. Idag undviker många, framförallt kvinnor, att cykla pga. att de känner sig rädda<sup>18</sup>. Prioriterade cykelvägar kan leda till bekvämare och snabbare cykelresor vilket ökar dess attraktivitet.

Om fler väljer att cykla kan det leda till bättre folkhälsa, mindre utsläpp och buller samt mindre slitage på vägarna. Genom att antalet väjningar sjunker ökar trafiksäkerheten. Prioritering av cykelvägar i korsningar omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.*

---

<sup>18</sup> [Examensarbete: Effekter av att prioritera cyklande i korsningar - Cykelcentrum \(vti.se\)](http://vti.se)

## 6.2.12 Hastighetskameror

Hastighetskameror ökar trafiksäkerheten genom att de får fler att följa hastighetsgränserna och inte köra för fort. Detta bidrar till färre olyckor och att de som trots allt sker blir mindre allvarliga. Eftersom hastigheten sänks på vägarna minskar dessutom bullret och utsläppen av koldioxid och andra skadliga partiklar<sup>19</sup>.

Uppsättning av hastighetskameror är ofta en kostnadseffektiv åtgärd eftersom alternativet inte sällan är att bygga om vägen eller göra en mittseparering.

Hastighetskameror omfattas av 2 § 5p *transportinformatik (...)*.

## 6.2.13 Bullerskydd

Buller påverkar människor på olika sätt och har stor betydelse för hälsa och livskvalitet. De negativa effekterna av buller kan vara att det blir svårt att uppfatta tal samt vila och sova. Detta kan leda till att man blir trött och nedstämd. Ytterligare negativa effekter som buller kan ge är stress, minskad koncentrationsförmåga och försämrad inlärningsförmåga. Nya studier visar att trafikbuller dessutom ger högt blodtryck hos människor som bott länge i bullriga områden vilket i sin tur kan leda till hjärt-kärlsjukdom<sup>20</sup>.

Om bullerskydd sätts upp på rätt platser kan de minska hälsorelaterade kostnader för samhället som kan uppkomma vid bullerexponering, så som sjukvårdskostnader och produktionsbortfall<sup>21</sup>. De kan även ge förbättrad livskvaliteten för dem som bor i bullerutsatta områden.

Införa bullerskydd omfattas av 2 § 5p (...) *fysiska åtgärder för förbättrad miljö (...)* på kommunala vägar och gator.

## 6.2.14 Variabla hastighetsgränser och trafikregleringar

Variabla hastighetsgränser och trafikregleringar är ett system där den högsta tillåtna hastigheten på en vägsträcka kan ändras beroende på trafikförhållandena. Detta gör att trafikanterna bättre kan anpassa hastigheten till trafiksituationen.

---

<sup>19</sup> [Trafiksäkerhetskameror - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<sup>20</sup> [Bulleråtgärder längs väg och järnväg - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

<sup>21</sup> [Samhällsekonomiska värderingar av luft- och bullerrelaterade hälsoproblem – en sammanställning av underlag för konsekvensanalyser \(konj.se\)](#)

På sträckor där variabla hastighetsgränser finns har olycksrisken minskat, tempot har blivit lugnare och framkomligheten har förbättrats. Miljöeffekterna är dock mycket små<sup>22</sup>.

Variabla hastighetsgränser omfattas av 2 § 5p *transportinformatik (...)*.

### **6.2.15 Trafiksignal med signalprioritet för kollektivtrafik**

Signalprioritet för kollektivtrafik är en åtgärd för att hjälpa kollektivtrafiken att lättare ta sig fram i vägsystemet. När bussarna ges företräde i trafiksignaler bidrar det till ökad framkomlighet och restidsvinster. Det i sin tur kan leda till att öka attraktiviteten för kollektivt resande. Om fler reser kollektivt minskar utsläpp och trängsel.

Trafiksignal med signalprioritet för kollektivtrafik omfattas av 2 § 1p *byggande av väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.*

---

<sup>22</sup> [Variabla hastigheter \(trafikverket.se\)](http://trafikverket.se)

# Bilaga 1

## Frågeställningar i workshop med kommuner och regioner

- Vilka steg 1- och 2-åtgärder har ni genomfört de senaste åren?
  - Om ni inte har arbetat med steg 1- och 2-åtgärder eller arbetat med färre än ni önskat, vad är orsaken till det?
  - Vad ser ni för åtgärder som ni inte kan genomföra/har kunnat genomföra utan statligt stöd och som är inom kommuners och regioners ansvar?
- Hur jobbar ni idag med steg 1- och 2-åtgärder
  - Har ni särskilda personer som arbetar med dessa åtgärder?
  - Hur skulle ni vilja arbeta med steg 1- och 2-åtgärder?
  - Har ni öronmärkta medel för dessa typer av åtgärder?
- Skulle ni arbeta mer med steg 1- och 2-åtgärder om ni fick bidrag
  - Om ja, vad är anledningen till det?
  - Om nej, vad är anledningen till det?
- Har ni tittat på vilka effekter steg 1- och 2-åtgärder har haft/kommer få?
  - Hur har ni uppmätt/bedömt resultatet
- Skulle ni arbeta mer med steg 1- och 2-åtgärder om det gick att påvisa samhällsekonomisk lönsamhet?
  - Tvingas dessa typer av åtgärder stå tillbaka för steg 3- och 4-åtgärder där det finns beräkningsmodeller?
- Hur skulle ni bli hjälpt av en vägledning kopplat till bedömning av samhällsekonomiska kostnader och nyttor för dessa åtgärder?
  - Vad behöver en vägledning innehålla för att hjälpa er i bedömningen?

## Frågeställningar i avstämningarna med Boverket och Trafikanalys

- Hur ser ni på Trafikverkets tidigare tolkning inom förordningen för statlig medfinansiering kopplat till steg 1- och 2-åtgärder?
- Har ni samma bild som framgick från workshopen i era dialoger med kommuner och regioner, om ni har några?
- Har ni någon bild av varför steg 1- och 2-åtgärder inte genomförs i en större utsträckning?
  - Tror ni att bidrag skulle hjälpa till att få fler åtgärder genomförda?
  - Har ni förslag på något annat som skulle hjälpa till att få steg 1- och 2-åtgärder genomförda?
- Har ni några viktiga inspel till vårt arbete med uppdraget?
- Hur ser ni på samhällsekonomiska beräkningar på steg 1- och 2-åtgärder?

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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