
Hållbar stadsutveckling i praktiken – färdplan för kollektivtrafik i samhällsplanering



Dokumenttitel: Hållbar stadsutveckling i praktiken - färdplan för kollektivtrafik i samhällsplanering
Skapat av: Karolina Isaksson, Göran Ewald, Robert Hrelja, Anna Grönlund, Eva Hägglund, Fredrik Pettersson,
Joanna Dickinson, Ellen Albertsdóttir
Dokumentdatum: 2014-12-01
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID:
Ärendenummer: [Ärendenummer]
Projektnummer: [Projektnummer]
Version: 0.5

Publiceringsdatum:
Utgivare:
Kontaktperson:
Uppdragsansvarig:
Tryck:
Distributör:

Förord

Forum för innovation i transportsektorn har initierat ett arbete med färdplaner inom områden som är av strategisk vikt för att ställa om till ett hållbart transportsystem med radikalt minskad miljö- och klimatpåverkan. I detta sammanhang är kollektivtrafik en central fråga. Det finns redan mycket kunskap som visar betydelsen av att planera samhället och den fysiska bebyggelsen på ett sätt som stimulerar till en yt- och energieffektiva transporter. Men trots all kunskap är bilen fortfarande ofta norm i nationell, regional och lokal transportpolitik och planering.

En nyckelfråga för att skapa ett transportsystem som kan bidra till att förverkliga hållbara och attraktiva städer och regioner handlar om att göra kollektivtrafik och andra hållbara färdmedel till grundprinciper i samhällsplaneringen. Under hösten 2013 fick K2 och SKL uppdraget att leda ett arbete med fokus på denna fråga. Uppdraget grundades i "Färdplan för kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling" som Svensk kollektivtrafik och K2 hade tagit fram gemensamt under våren 2013.

I arbetet med denna färdplan har vi haft hjälp av en bred konstellation av personer med kompetenser inom till exempel fysisk planering, kollektivtrafik, byggindustrin, handel, hållbar design och fastighetssektorn. Mot bakgrund i befintlig forskning och resultat från workshopar har färdplanen tagits fram. De frågor som varit vägledande för vårt arbete är potentialen i en mer kollektivtrafik-anpassad samhällsplanering och vilka insatser och aktiviteter som är viktigast för att på kort tid komma framåt i denna fråga.

Arbetet har genomförts under perioden november 2013 till oktober 2014. Vi vill rikta ett varmt tack till alla som på något sätt har bidragit till arbetet. En förteckning över dessa personer återfinns i bilaga 3.

Färdplanen utmynnar i förslag på ett antal konkreta insatser som bör prioriteras här och nu för att komma vidare i arbetet för ett transportsystem med minskad miljö- och klimatpåverkan, som kan bidra substantiellt i förverkligandet av hållbara och attraktiva städer och regioner.

Lund och Stockholm november 2014

K2:s och SKL:s arbetsgrupp:

Göran Ewald, K2/MAH
Robert Hrelja, K2/VTI
Karolina Isaksson, K2/VTI
Sara Rhudin, SKL

Anna Grönlund, SKL
Eva Hägglund, SKL
Fredrik Pettersson, K2/LU
Joanna Dickinson, K2/VTI

Sammanfattning

Kollektivtrafik är en viktig fråga i arbetet för ett långsiktigt hållbart transportsystem och för utvecklingen av hållbara och attraktiva städer och regioner. För att realisera kollektivtrafikens potential behövs en samhällsplanering där kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva transportslag prioriteras på ett mer konsekvent sätt än vad som görs idag. Det handlar t ex om att skapa bebyggelse- och trafikstrukturer som möjliggör en snabb och effektiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad.

Det finns mycket kunskap om vilken typ av samhälls- och bebyggelseplanering som kan skapa förutsättningar för detta. Men trots all denna kunskap, och trots att kollektivtrafiken ofta har ett stort stöd i olika typer av planer och strategidokument både inom EU och på nationell, regional och lokal nivå, har det visat sig svårt att realisera i praktiken. De befintliga svårigheterna att förverkliga en samhällsplanering där kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva transportslag konsekvent prioriteras är en viktig bakgrund till denna färdplan.

Syftet med färdplanen är att identifiera insatser av central betydelse för att påskynda processen att göra kollektivtrafik tillsammans med andra yt- och energieffektiva transportslag till grundprincip i samhällsplaneringen. I rapporten riktas särskild uppmärksamhet mot kollektivtrafikens roll i fysisk planering, och vilka institutionella förutsättningar som finns att prioritera hållbart resande. Det är viktigt att förstå kopplingen mellan infrastrukturplanering, kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering på statlig, lokal och regional nivå.

Arbetet har genomförts av en projektgrupp med personer från K2 och SKL. Arbetet har grundats i befintligt forsknings- och utredningsarbete i kombination med input från ett brett nätverk av personer och organisationer med viktig kunskap inom området. Utifrån detta material har vi identifierat ett antal utvecklingsområden som är viktiga för att komma framåt i frågan. Mot denna bakgrund har vi sedan formulerat totalt sex konkreta insatser som har bedömts som de viktigaste och enklaste att gå vidare med här och nu. Dessa är:

- Mål om hållbar stadsutveckling med fokus på transporternas strukturerande verkan
- Översyn av regelverk och riktlinjer
- Översikt över kollektivtrafikens effekter + komplettering av befintligt planeringsstöd
- Program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte
- En starkare koppling till internationellt forsknings- och utvecklingsarbete
- Tävling om innovativa lösningar

De insatser som föreslås här är första steget i ett längre utvecklingsarbete, som behöver drivas vidare i en stegvis process och i nära samverkan mellan olika aktörer. Vi bedömer att de sex insatser som föreslås här är viktiga, men inte tillräckliga. I kapitel 4 finns exempel på ytterligare frågor som behöver hanteras om man ska kunna förverkliga en samhällsplanering som gör det möjligt att realisera kollektivtrafikens potential.

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	4
Innehåll	5
1. Inledning	6
2. Kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen – varför är det viktigt?	8
2.1 Kollektivtrafikens potential i relation till övergripande mål och trender.....	8
2.2 Mer än en miljöfråga	9
2.3 Visioner för framtiden	9
2.4 Betydelsen av fysisk planering	11
2.5 Trafik och bebyggelse	11
3. Nuläge och förutsättningar	13
3.1 Storstäderna växer	13
3.2 Bilen i centrum	13
3.3 Samverkan på olika nivåer.....	14
3.4 Främja kollektivtrafik.....	15
3.5 Exempel från andra länder	16
3.6 Fler åker kollektivt	17
3.7 Samarbete nödvändigt	18
4. Vilka insatser behöver göras, av vem och när?	19
4.1 Bakgrund om genomförda färdplaneworkshopar.....	19
4.2 Potentialen i en mer kollektivtrafikpassad samhällsplanering.....	19
4.3 Vad behöver göras?.....	20
4.4 Milstolpar	26
5. Rekommendationer för nästa steg: prioriterade insatser	28
1. Mål om hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan	28
2. Översyn av regelverk och riktlinjer.....	29
3. Översikt över kollektivtrafikens effekter + komplettering av befintligt planeringsstöd	30
4. Program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte.....	31
5. En starkare koppling till internationellt forsknings- och utvecklingsarbete.....	32
6. Tävling om innovativa lösningar	32
6. SWOT-analys	33
Referenser	35
Bilaga 1 Översikt över prioriterade insatser	38
Bilaga 2: Workshopinbjudan	40
Bilaga 3: Deltagare på workshopar m m	42

1. Inledning

Målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem har en central ställning i både europeiska och svenska transportpolitiska inriktningsdokument. Tillsammans med andra yt- och energieffektiva transportslag framhålls kollektivtrafik¹ ofta som ett viktigt medel för att uppfylla övergripande mål om hållbar lokal och regional utveckling, attraktiva städer, transportpolitiska mål och mål om ett energieffektivt transportsystem med radikalt minskat beroende av fossila drivmedel (European Commission 2011; Prop. 2008/2009:93; SOU 2013:84). I allt högre grad uppmärksammas hur en genomtänkt planering för yt- och energieffektiva transporter kan bidra till samhällsutvecklingen i stort, bland annat genom att frigöra ytor som kan användas till annat – till exempel bostäder, umgänge och lek, parker och odling samt service.

Forskning och praktiska erfarenheter har visat vikten av en samhällsplanering där kollektivtrafik prioriteras, tillsammans med andra hållbara transportslag som cykel och kollektivtrafik. Först då kan dessa färdmedel bli tillräckligt funktionella och attraktiva för merparten av resenärerna. Det handlar t ex om att skapa bebyggelse- och trafikstrukturer som ger ett stabilt resenärsunderlag och som möjliggör en snabb och effektiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad. Detta har framhållits i en rad internationella forskningsstudier (se t ex Banister 2005, 2008, Cameron et al 2004, Curtis et al 2009) och resonemanget återfinns även i nationella policydokument (se t ex Prop. 2008/09:93; SOU 2013:84 Del 1) samt i övergripande planer och strategier på lokal och regional nivå. Men trots all den kunskap som finns, och trots att kollektivtrafikens viktiga funktion ofta betonas i planer och strategidokument, visar det sig ofta svårt att realisera detta i praktiken. Detta har illustrerats i ett stort antal studier (för några aktuella exempel se t ex Hrelja och Nyberg 2012, SKL 2013, Svensk kollektivtrafik 2013, Thoresson och Isaksson 2013).

Utmaningen att förverkliga en samhällsplanering där kollektivtrafik och andra hållbara transportslag konsekvent prioriteras är en viktig bakgrund till denna färdplan. Syftet är att identifiera insatser av central betydelse för att påskynda processen med att göra kollektivtrafik till grundprincip i samhällsplaneringen. I rapporten riktas särskild uppmärksamhet mot kollektivtrafikens roll i fysisk planering. Kopplingen mellan kollektivtrafikplanering och bebyggelseplanering är särskilt viktig.

En viktig poäng är att kollektivtrafik inte är ett mål i sig. Snarare handlar det om att kollektivtrafik, tillsammans med andra hållbara transportslag, är ett viktigt strategiskt medel för att nå fram till mål om ett hållbart transportsystem och hållbara och attraktiva städer och regioner.

Arbetet har genomförts av en projektgrupp med personer från K2 och SKL. I arbetet med färdplanen har vi tagit avstamp i befintlig forskning och utredningsarbeten. Vi har också tagit hjälp av ett brett nätverk av personer och organisationer med viktig kunskap inom området. Drygt 30 personer har bidragit till färdplanen genom att medverka på våra workshoppar eller genom att på annat sätt ge input.

¹ Kollektivtrafik definieras här som ”i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler” (SIKA 2008:30, s. 9).

Rapporten är upplagd som följer:

- I kapitel 2 presenteras målet för arbetet mot bakgrund av befintligt kunskapsläge.
- I kapitel 3 följer en kort diskussion av nuläge och förutsättningar samt ett par internationella utblickar.
- I kapitel 4 redovisas vilka insatser som behöver göras, av vem och när.
- I kapitel 5 presenteras sex prioriterade insatser som har bedöms vara de viktigaste för att påskynda utvecklingen inom detta område.
- I kapitel 6 återfinns en kortfattad SWOT-analys.
- I bilagorna finns en översikt över åtgärder och incitament samt mer information om de workshopar som hållits samt en förteckning över medverkande personer.

2. Kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen – varför är det viktigt?

2.1 Kollektivtrafikens potential i relation till övergripande mål och trender

Det övergripande mål som väglett arbetet med denna färdplan är målet om långsiktigt hållbar samhällsutveckling med särskilt fokus transportsystemens strukturerande verkan. Viktiga uppgifter för framtiden är att göra transportsystemet mer energieffektivt och att minska utsläppen av koldioxid. Detta ligger i linje med de nationella transportpolitiska målen om att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart samtidigt som centrala funktions- och hänsynsmål tillgodoses.

Transportsystemet beräknas idag stå för cirka 25 till 30 procent av de klimatpåverkande utsläppen inom EU. I Sverige stod inrikes transporter år 2012 för ca 33 procent av de klimatpåverkande utsläppen (Diagram 1). Tar man även med utrikes sjöfart och flyg blir siffran 47 procent (Naturvårdsverket 2013).

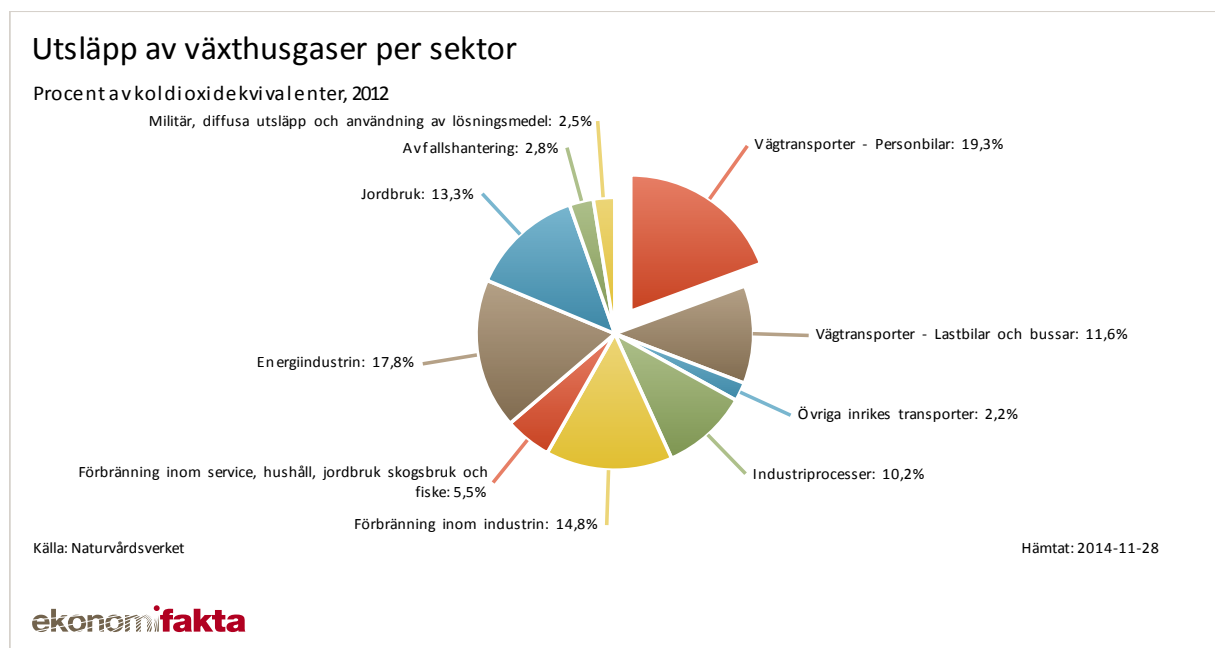


Diagram 1: Utsläpp av växthusgaser från olika sektorer

Källa: Ekonomifakta (2014) och Naturvårdsverket (2013)

Det finns hittills inget som tyder på någon radikal minskning av transportsektorns andel av utsläppen av klimatpåverkande gaser. Det pågår förvisso en omställning till nya bränslen och effektivare fordon, men till följd av ett snabbt ökande antal bilar i världen under kommande decennier väntas utsläppsnivåerna ändå ligga på en för hög nivå (www.transportinnovation.se). I Sverige har bilinnehavet ökat stadigt från knappt 3,6 miljoner personbilar 1994 till strax över 4,4 miljoner 2011 (SCB 2013). Det ökande bilinnehavet har flera negativa effekter, inte enbart för miljön. Bilen är till exempel orsak till en stor andel av olyckorna i urban miljö och bidrar till en ineffektiv markanvändning.

Samtidigt finns det trender som pekar på "peak car" och en minskad bilanvändning. På flera håll i världen och även på flera håll i Sverige har trender av ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel och minskat körkortsinnehav bilresande kunnat noteras (Millard-Ball & Shipper 2012, Newman & Kenworthy 2011, Trafikanalys 2013). I både nationella och internationella sammanhang finns idag ett stort intresse för hållbara transporter. Detta kan ses som en historisk chans att ändra inriktning i transportpolitiken.

Det är väl belagt att en ökad kollektivtrafikandel kan minska klimat- och andra utsläpp från transportsektorn. Trafikverket konstaterar att det som ger störst effekt är "att ersätta så många bilresor som möjligt med gång, cykel, buss eller tåg" (Trafikverket 2014). För att åstadkomma detta krävs dock sektorsövergripande insatser. På många håll i världen kommer kraftfulla åtgärder behöva genomföras för att åstadkomma förändring, vilket också framgår av aktuella EU-dokument på området (European Commission 2011, European Commission 2014). Det är en fråga där vi i Sverige – om vi lyckas – kan göra en betydande insats för att bidra till omställningsprocessen inom EU och även på andra håll i världen.

2.2 Mer än en miljöfråga

Fördelarna med en ökad andel kollektivtrafik handlar inte bara om minskade utsläpp. Även andra frågor är aktuella i forskningen och samhällsdebatten. En fråga är till exempel vilken typ av urbana kvaliteter som skulle kunna skapas om resandet med kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva färdmedel ökar på bekostnad av resandet med bil.

Kollektivtrafik ses alltmer som ett verktyg för att uppnå andra samhällsmål än de som direkt berör transporter och framkomlighet. Många städer och regioner har tagit sig an kollektivtrafik som ett strategiskt instrument för hållbar urban och regional utveckling, där frågor om social integration, lokal och regional ekonomi, trygghet, hälsa med mera också är centrala delar. Internationellt märks att städer som anses framgångsrika i detta avseende får mycket positiv uppmärksamhet. Detta är en stor och viktig potential som kan utvecklas vidare.

2.3 Visioner för framtiden

Ett aktuellt exempel där kollektivtrafikens strategiskt viktiga funktion för att uppnå breda samhällsmål framgår är Boverkets vision för Sverige 2025. Boverkets visionsarbete har tagit sin utgångspunkt i nationellt uppställda mål som rör fysisk samhällsplanering samt megatrenderna "ett ändrat klimat", "en globaliserad värld", "en urbaniserad värld" samt "en digitaliserad värld". Utifrån detta identifieras 12 Sverigebilder som sammanfattar viktiga vägval för samhällsplaneringen som behövs för att nå ett hållbart samhälle år 2050 (Boverket 2014).

Enligt Boverkets vision kommer storstadsregionernas roll att förstärkas under den kommande tioårsperioden. Boverket beskriver att det finns en stor potential i utvecklingen av flerkärniga storstadsregioner där mindre och större orter kopplas samman med hållbara transportsystem med tonvikt på kollektivtrafik och snabba cykelstråk (Bild 1). De framtidsbilder som Boverket skisserar i sin vision, och där kollektivtrafiken är central, handlar bland annat om behovet av att hantera växande stadsregioner, skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden, utveckla småorter och glesbygd hållbart samt regional utveckling understödd av effektiv kollektivtrafik med mera (Bild 2).

² Millard-Ball and Shipper (2011) grundar sin analys på data från åtta länder: USA, Kanada, Sverige, Frankrike, Tyskland, Storbritannien, Japan och Australien.

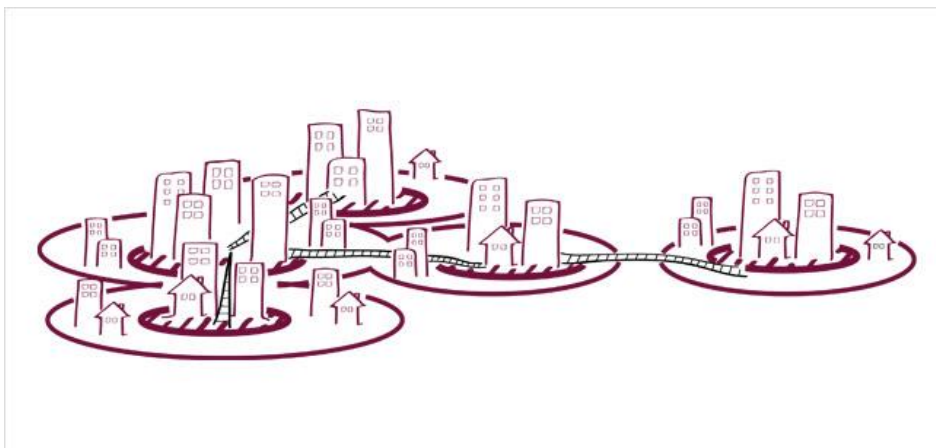
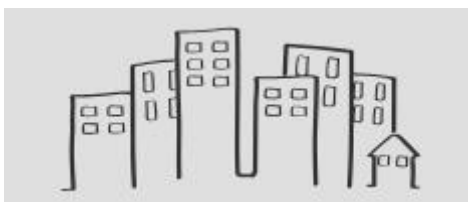


Bild 1: "På väg mot flerkärniga storstadsregioner" från Boverkets vision Sverige 2025

Källa: Boverket 2014

De framtidsbilder och de strukturer som Boverket presenterar ligger helt i linje med innehållet i denna färdplan. En grundläggande tanke, som grundas i forskningen om hållbara och attraktiva städer, är att mer yt- och energieffektiva transport- och bebyggelsestrukturer kan främja både klimatmål och andra miljömål samt bidra till ökad tillgänglighet och arbetet för andra sociala mål. För att lyckas är det dock av stor vikt att man tar ett "regionalt helhetsgrepp", och att de aktörer som driver planering och bebyggelseutveckling på regional och lokal nivå blir samspelta i arbetet för yt- och energieffektiva lösningar. Av stor vikt, enligt Boverket, är bland annat att göra strategiska satsningar på spårbunden infrastruktur som knyter samman olika orter och regioner, samt att genomföra kraftiga åtgärder för att minska biltrafiken i städerna. Nya infrastruktursatsningar ska främst göras för att "förbättra kollektiva lösningar med kompletterande gång- och cykelstråk" (Boverket 2014).



"Hantera växande stadsregioner"



"Skapa en hållbar livsmiljö i och kring staden"



"Utveckla småorter och glesbygd hållbart"



"Regional utveckling behöver utbyggd kollektivtrafik"

Bild 2: Urval av "Sverigebilder 2025" från Boverkets vision Sverige 2025.

Källa: Boverket 2014

2.4 Betydelsen av fysisk planering

En avgörande faktor för som påverkar kollektivtrafikens effektivitet, funktionalitet och attraktivitet ur resenärernas perspektiv är på vilket sätt den hanteras i relation till övrig samhällsplanering, särskilt bebyggelseplanering (Holmberg 2013, se även SOU 2013:84). Detta har framförts i internationellt forsknings- och utvecklingsarbete om hållbar mobilitet under lång tid, där bland annat kunskapsutvecklingen inom transit-oriented development (TOD) länge har pekat på vikten av att styra markanvändningen så att områden som genererar många resor utgår från kollektivtrafikens förutsättningar (se t ex Cervero 1998, Banister 2008, Curtis et al 2009, Næss et al 2013). Exempel på områden som genererar många resor är större bostadsområden och arbetsplatser samt centrum för service, handel, kultur och upplevelser.

Fysisk planering kan ses som ett betydelsefullt administrativt styrmedel på kommunal nivå för att göra kollektivtrafiken attraktiv i relation till andra färdmedel (Holmberg 2013 m fl). Fysisk planering sker med stöd av nationella lagar och regelverk. Det handlar till exempel om Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken samt lokalt beslutade policys, riktlinjer och strategier för parkering och liknande. Genom trafikplanering kan kommunerna påverka kollektivtrafikens restider genom att ge kollektivtrafiken prioritering och gena sträckningar i kommunens gatu- och vägnät. Kommunen ansvarar också för utformning av miljöerna i anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och stationer samt för anslutningsvägar på kommunal mark till och från dessa. Upplevelsen av komfort och trygghet i dessa miljöer, liksom restid för anslutningsresan, har betydelse för kollektivtrafikandelen (Holmberg 2013; SOU 2013:84, 2013; Dickinson och Wretstrand kommande; m fl).

Berg (2013) och Svensson et al (2010) framhåller parkeringsprissättning och tillgång till parkering som exempel på styrmedel som ger kommunerna stor möjlighet att påverka färdmedelsandelar och trafikvolym. Envall (2013) diskuterar kommuners möjlighet att styra bilparkeringens omfattning vid nybyggnad av hus. Det ställs inte i PBL krav på att en kommun ska ha miniminivåer för parkering. Kommuner och andra väghållare är inte heller ansvariga för att ordna parkering på gatumark i de fall det råder exempelvis en efterfrågan på parkering som överstiger utbudet på tomtmark i ett område (Envall 2013). Envall (2013) pekar på kopplingarna som finns mellan utbud och efterfrågan i de olika färdmedlen. Ett exempel som ges är att god kollektivtrafikförsörjning ofta är en viktig förutsättning för att kunna minska parkeringsytan utan att minska tillgänglighet och marknadsvärde på lokaler (ibid).

Sammantaget finns det ett stabilt kunskapsunderlag som visar på en rad faktorer och kriterier som kan gynna en omställning till hållbar mobilitet och därmed bidra väsentligt till en hållbar stads- och regionutveckling. Den internationella litteraturen har gjort avtryck i det svenska forsknings- och utvecklingsarbetet och det finns idag flera väl underbyggda och relevanta handböcker för planering för hållbart resande och för kollektivtrafik- och stadsplanering (se t ex Trafikverket och SKL 2010 och 2012).

2.5 Trafik och bebyggelse

SKL formulerade 2009 – tillsammans med en bredare arbetsgrupp – ett övergripande policy-papper som summerar viktiga principer. I pappret, som skrevs som en del av Fördubblingsprojektet, betonas att hela resan-perspektivet ska vara utgångspunkt för all trafikplanering samt att kollektivtrafiken i förhållande till bilen ska ha bäst tillgänglighet till viktiga målpunkter och bäst framkomlighet där konkurrensen om gaturummet är störst. Fokus riktas bland annat mot samverkan mellan trafik och bebyggelse. Detta handlar om struktur- och lokaliseringsfrågor för vilka det konstateras att:

”städer och tätorter ska byggas ut, omvandlas och förnyas så att kollektivtrafik-tillgängligheten ökar i de stråk som har störst förutsättningar för kollektivtrafik. Städer ska också bindas samman genom kollektivtrafiktäta stråk. På så sätt kommer allt fler bostäder och verksamheter att ligga där kollektivtrafiken bäst kan bedrivas” (SKL m fl 2009).

När det gäller mer konkret utformning av gaturummet och andra delar av stadsmiljön betonas i policyappret likaså vikten av att skapa strukturer som möjliggör hög frekvens, kort restid, hög tillförlitlighet och enkelhet i kollektivtrafiken. Uppmärksamhet riktas mot signalprioriteringar, användning av särskilda körfält och gator, hållplatsers placering och design och liknande. Vidare framhålls att bostads-, verksamhets- och handelsområden bör utformas så att kollektivtrafiken kan gå i så gena stråk som möjligt samt att närheten till hållplatser ska prioriteras (SKL m fl 2009). Liknande resonemang återfinns i Boverkets aktuella vision 2025 (Boverket 2014).

De planeringsmässiga förutsättningarna skiljer sig givetvis åt mellan olika kommuner. Storlek, invånarantal, befintlig bebyggelsestruktur, inklusive transportinfrastruktur, pendlingsmönster, var arbetsplatser och andra målpunkter finns, inkomstnivåer, koppling till andra städer och deras storlek och liknande kan förstås variera. Eftersom specifika mål och förutsättningar skiljer sig åt behöver generella principer ofta anpassas till lokala variationer.

3. Nuläge och förutsättningar

På en övergripande nivå tycks enigheten vara stor kring betydelsen av en mer kollektivtrafikanpassad bebyggelse- och trafikplanering. Det är dock viktigt att inse att dagens bebyggelseplanering i allmänhet fortfarande inte konsekvent gynnar yt- och energieffektiva transporter. Det omställningsarbete som krävs för att uppnå uppställda klimatmål och mål om hållbar urban och regional utveckling behöver gå snabbt. Tidsperspektivet för denna färdplan har varit 2030. Med endast 15 års tidshorisont blir det uppenbart att det framför allt handlar om att arbeta utifrån befintligt kunskapsläge, befintliga institutionella förutsättningar och befintliga urbana och regionala strukturer. Självklart finns det ett behov att även bedriva ett visions- och innovationsarbete för helt nya koncept för t ex urbana miljöer. Fokus i föreliggande arbete riktas dock mot vad som behöver göras här och nu. I föreliggande kapitel summeras nuläget och de centrala förutsättningarna att få igång ett förändringsarbete.

3.1 Storstäderna växer

En av de generella utmaningarna handlar om den kraftfulla urbaniseringstrenden, vilken både innebär svårigheter och möjligheter för kollektivtrafiken. Koncentrationen av företag och andra arbetsplatser och en växande befolkning i storstadsområdena genererar ett större behov av varor och tjänster och därmed transporter.

En central fråga är förstås hur man kan skapa strukturer som möjliggör yt- och energieffektiva transportlösningar. Det kommer att behöva göras stora satsningar på kollektivtrafikens kapacitet och framkomlighet om den ska kunna bli, och fortsätta vara, ett attraktivt alternativ. Att få fram en hållbar finansiering är en viktig framtidsfråga inom detta område.

3.2 Bilen i centrum

Kollektivtrafikens långsiktiga utveckling påverkas av i vilken mån markanvändningen (inklusive infrastruktursatsningar) förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafiken eller inte. Det behövs kontinuerligt stöd för en markanvändning och ett transportsystem som ökar gång-, cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet, och som ger goda förutsättningar för hållbara lösningar ur ett "hela resan"-perspektiv.

En generell utmaning är att infrastrukturinvesteringar och planering under årtionden har prioriterat kapacitet och framkomlighet för bilism. En planering mer anpassad till kollektivtrafik utgör en stor förändring i relation till det stads- och trafikplaneringsparadigm som har dominerat inom svenskt stadsbyggande och svensk trafikplanering under de senaste decennierna och som fortfarande i hög grad lever kvar (Gullberg 1990, Hagson 2004, Henriksson 2014, Holmberg 2011, Isaksson 2001, Lundin 2008, Richardson et al 2010, Pettersson 2014).

I linje med detta framhölls i den statliga utredningen "Fossilfrihet på väg" (SOU 2013: 84) att det saknas tydliga signaler från nationell nivå om vilka mål och principer som ska gälla. Utredningen föreslog ett nytt "stadsmiljömål" vars bärande tanke är att eventuella ökning av persontrafiken i städer och tätorter ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Sammantaget noteras att det finns behov av reviderade verktyg och processer för beslut och planering samt fördelning av ekonomiska resurser mellan transportslag. Internationella erfarenheter

visar att det är viktigt att arbeta med både "piska" och "morot" för att åstadkomma förändringar i linje med hållbar mobilitet (Hedegaard Sørensen et al 2014).

3.3 Samverkan på olika nivåer

Rent generellt är det kommunerna som genom sitt inflytande över markanvändningen har störst rådighet över de bebyggelsestrukturer som ger förutsättningar för attraktiv kollektivtrafik. Det strategiska ansvaret för kollektivtrafikens planering och finansiering ligger dock på regional nivå, hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikverket är ytterligare en berörd part, genom ansvar för en stor andel av transportinfrastrukturen och dess finansiering genom statliga medel. Det finns förstås fler aktörer, både offentliga och privata, som på olika sätt påverkar förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik. I praktiken innebär det att ansvaret för kollektivtrafiken, liksom kopplingen mellan kollektivtrafik- och bebyggelseplanering, sprids mellan flera olika aktörer vilket gör samordningen mellan dem till en helt avgörande fråga.

Det finns redan idag en stor potential att åstadkomma samlade incitament för att gynna kollektivt resande genom samverkan mellan olika planeringsnivåer. Kommunerna har genom PBL ansvar för den fysiska planeringen och samverkar med offentliga och privata aktörer i planeringsprocessers olika skeden. Staten deltar genom länsstyrelse, Trafikverket och andra berörda myndigheter i den kommunala planeringens tidiga skeden, liksom i samråd och remissförfaranden om översiktsplan, detaljplan och i många fall även bygglov (Trafikverket, 2013). Länsstyrelsen har som samordningsmyndighet ansvar för att förmedla och företräda statens samlade intressen i översikts- och detaljplanering i länets kommuner i enlighet med PBL (2010:900), 3 kap 10 §. Här förmedlar länsstyrelsen bland annat underlag för kommunens planering i form av riksintressen liksom statliga och regionala mål, planer och program som har betydelse för den fysiska planeringen (ibid.). Befintliga planeringsstöd och dessas användning har en central roll i detta sammanhang av samverkan på flera nivåer.

Ett konkret exempel på samordningsbehov är exempelvis Trafikverkets uttalade ambition att vara aktivt involverade genom hela den fysiska planeringsprocessen, från tidiga skeden till bygglovsnivå (Trafikverket 2013). Det är inte ovanligt att strategiska beslut som fastslår inriktningen för den fysiska planeringen fattas redan i informella skeden av planeringen (se t ex Isaksson och Storbjörk 2012) och Trafikverkets ambitioner omfattar även dessa (Trafikverket 2013). Genom dialog och samråd för översiktsplaner om bland annat vision och inriktning, exempelvis genom breda överenskommelser mellan en Trafikverksregion och berörd kommunledning, kan en gemensam plattform skapas, med förutsättningar att främja "en hållbar och effektiv bebyggelseutveckling och ett energieffektivt transportsystem som uppfyller klimatmål" (ibid.). Ett liknande intresse och behov finns hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som är beroende av en tät dialog med både kommuner och trafikverk för att kunna driva strategiska kollektivtrafikfrågor på ett adekvat sätt.

Den övergripande visionen och inriktningen behöver självfallet även avspeglas i detaljplaneskedet. För exemplet Trafikverket gäller att de i detta planeringsskede lämnar skriftliga synpunkter till länsstyrelsen på kommunens plan gällande exempelvis riksintressen, mellankommunala intressen och aspekter som rör hälsa och säkerhet (Trafikverket, 2013). Trafikverket utgör ofta sakägare i bygglovsprocesser och kan då som remissinstans tillföra synpunkter på vilka villkor som bör uppfyllas för att bygglovet ska beviljas eller anse att bygglov inte ska beviljas (ibid.). I alla dessa skeden, genom hela den fysiska planeringsprocessen, finns möjlighet för olika aktörer att framföra synpunkter och även formulera villkor som kan bidra till att stärka kollektivtrafikens roll som grundprincip i samhällsplaneringen. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas roll att driva strategiska

kollektivtrafikfrågor ska inte heller glömmas. Även om de själva inte kan råda över kommunernas bebyggelseplanering, finns det olika sätt att skapa arenor som kan stärka samsyn och strategiskt arbete mot gemensamma mål.

Andra exempel på arenor för samverkan där kollektivtrafikens roll kan behöva lyftas fram är inom nationell och regional transportplanering. På den regionala nivån ansvarar länsstyrelser, regioner eller regionala samverkansorgan som länsplaneupprättare för utformningen av länsplaner för transportsystemet. En dialog med kommuner och andra intressenter såsom näringslivet och resenärsorganisationer med flera är central i dessa processer. På den nationella nivån ansvarar Trafikverket för planeringen och för dialogen. I denna dialog och i resulterande planer finns möjlighet att prioritera kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik högre.

Sammantaget visar ovanstående exempel hur samverkan mellan olika planeringsnivåer har betydelse för den resulterande bebyggelseutvecklingens potential att bidra till en attraktivare kollektivtrafik. Samtidigt noteras att de institutionella förutsättningarna på detta område inte nödvändigtvis gynnar en kollektivtrafikanpassad bebyggelseplanering.

3.4 Främja kollektivtrafik

Det finns möjlighet att påverka bebyggelseutvecklingen så att kollektivtrafik och andra hållbara transportslag kan främjas i planeringens olika skeden. Ett exempel är de checklistor som Trafikverket (2013) tagit fram kring vilka frågor som är viktiga att ta hänsyn till. Statliga myndigheter kan därmed spela en viktig roll i den kommunala fysiska planeringens olika skeden som representanter för statens syn på inriktning för bebyggelseplaneringen och de mål som denna ska bidra till. Det finns goda möjligheter till en vidareutveckling av rådande praxis i detta avseende.

Samtidigt kvarstår institutionella stötestenar – en del i form av regleringar. Ett exempel är det ökade intresset hos länsplaneupprättare för att i länsplanerna för regional transportinfrastruktur kunna medfinansiera åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2, som handlar om beteendepåverkande åtgärder och/eller effektivisering av befintligt transportsystem (Dickinson, 2014). Sådana åtgärder har generellt betydelse för möjligheten att ställa om till ett hållbart transportsystem med ökad andel kollektiv- samt gång- och cykeltrafik. De lyfts också fram som prioriterade i den nya planeringsprocessen genom åtgärdsvalmetodiken (Trafikverket 2012).

Gällande förordningar³ tolkas dock i flera aktuella fall som att medfinansiering via länsplaner endast kan ske till fysiska åtgärder av karaktären infrastruktur (Dickinson, 2014). Detta missgynnar utvecklingen av andra åtgärder som skulle kunna göra kollektivtrafiken mer attraktiv men där till exempel kommuner och landsting kan ha svårt att själva fullt ut stå för finansieringen. Det finns en risk att nuvarande tolkningar av regelverket skapar incitament att i första hand satsa på nya infrastrukturåtgärder där det går att få statlig medfinansiering. Detta till nackdel för åtgärder som syftar till en mer effektiv användning av befintlig infrastruktur och beteendepåverkan i riktning mot mer hållbara färdmedelsval (ibid.).

³ Här avses Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. samt Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur.

3.5 Exempel från andra länder

Internationellt finns exempel på hur lagstiftning kan se ut för att bebyggelseplaneringen tydligare ska ske i linje med ambitionen om attraktiv kollektivtrafik (Boverket, 2009). I flera länder finns incitament och system för att nationella mål ska implementeras i den lokala planeringen. Incitament och system som i många fall saknas i Sverige. Ett exempel är tydligare planhierarkier – som i den franska planlagstiftningen där den lokala fysiska planeringen underordnas nationella och regionala perspektiv, och möjliggör samordnad planering av markanvändning över kommungränser (ibid.). Internationellt finns också exempel på uttalade mål på nationell nivå för hur den lokala bebyggelseutvecklingen ska se ut.

Storbritannien har sedan 2005 infört krav på att myndigheter med trafik som sitt ansvarsområde måste identifiera tätortsområden med bristande tillgång till basservice och i sådana fall vidta åtgärder för att förbättra tillgängligheten i dessa områden (Boverket 2009). I Nederländerna finns nationella regler som innebär grundprinciper för i vilken typ av områden det får byggas nytt. Maximalt 25 procent av nybebyggelsen får exempelvis ske på landsbygd. I Tyskland anger planlagstiftningen som explicit mål att utglesning av bebyggelsestrukturen och ströbebyggelse ska undvikas. I Tyskland tillåts ny bebyggelse som grundprincip endast som "förtätning eller i anslutning till redan bebyggda områden" (ibid.).

I Nederländerna ställs krav på genomförande av trafikkonsekvensbeskrivning vid utbyggnad av nya områden. Det ställs också krav på att det ska tas fram utvecklingsalternativ i de fall som denna trafikkonsekvensbeskrivning visar på för stora ökningsar av biltrafiken. Dessa krav är ännu inte obligatoriska men har i de fall de prövats bidragit till positiva effekter kopplade till nationella mål om trafikens energi- och klimatpåverkan (ibid.).

Andra exempel på instrument som brukas för att överföra nationella mål till lokal planering är klimatmål som är juridiskt bindande, samt ekonomiska incitament för att planeringen av transportsystemet ska bidra till uppfyllandet av nationella mål (ibid.). I Storbritannien har kommuner och i vissa fall länsstyrelser ansvar för att ta fram lokala trafikplaner (Local Transport Plans, LTP) vilka möjliggör en koppling mellan nationella mål och lokal trafikplanering. LTP är obligatoriska och godkänns av regeringen. De LTP som visar att de bidrar positivt till nationella mål prioriteras vid statlig medfinansiering (ibid.).

I trafikstrategiska dokument från olika länder förekommer ibland en figur som illustrerar den "hierarki" mellan trafikslag som behöver råda om ett hållbart transportsystem ska nås (figur 3). Principen, som återfinns även i svenska dokument, är att prioritera gång och cykeltrafik högst, därefter kollektivtrafik, taxi eller annat delat fordon och sist privatbilen. Städer som arbetar konsekvent med denna princip menar att den hjälper till att förverkliga en mer hållbar och attraktiv stad där ytor kan frigöras till annat än trafik och nya kvaliteter i stadsrummet kan utvecklas. Dessutom förbättras framkomligheten för nyttotrafik och godstransporter.

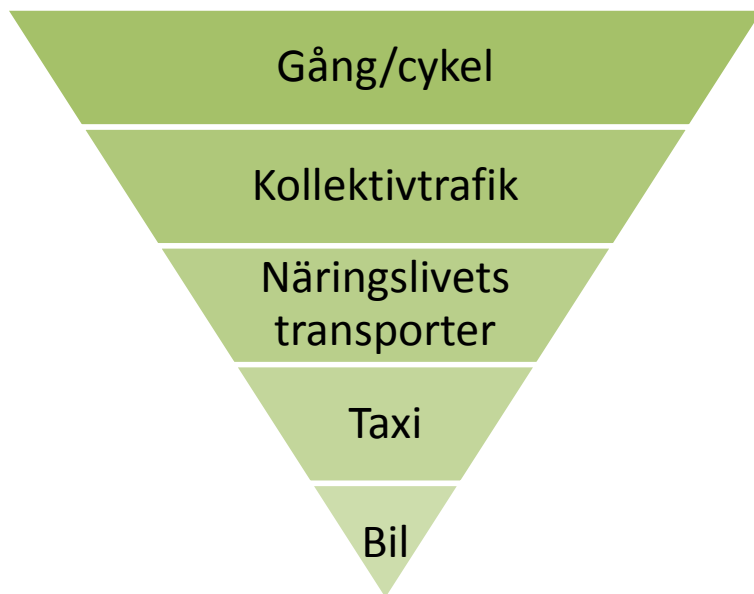


Bild 3. Trafikslagshierarki med fokus på kapacitetsstarka och energisnåla färdmedel

Källa: bearbetning från Stockholms stad, trafikkontoret (2012)

3.6 Fler åker kollektivt

I Sverige finns i dagsläget trender som tycks peka åt olika håll. Samtidigt som bilinnehav och bilanvändning över tid har fortsatt att öka kan man på flera håll också se tecken på att både körkortsinnehav och bilanvändning har stagnerat samtidigt som kollektivtrafikresandet relativt sett ökat (Trafikanalys 2013). En viktig förklaring till detta är att många, framförallt ungdomar i storstadsområdena, skjuter upp eller väljer bort att ta körkort eftersom det upplevs som bekvämt och effektivt att använda sig av kollektivtrafiken (Trafikanalys 2012). Sannolikt finns det flera förklaringar, som kan kopplas till både ekonomi, bebyggelseutveckling m m. Fenomenet bör förstås i relation till det som internationellt diskuteras utifrån begreppen "peak car" och "peak travel" (Millard-Ball & Shipper 2014, Newman & Kenworthy 2011).

Dessa utvecklingstendenser är viktiga eftersom de innebär att privatbilismen idag framstår som mindre strukturellt förutbestämd än vad som länge varit den rådande normen i planeringssammanhang (Frändberg & Vilhelmson 2011). En slutsats är att det i dagsläget finns ett relativt stort handlingsutrymme för beslutsfattare som vill förändra det rådande planeringsparadigmet. Mycket händer inom detta område. Ett exempel är de många kommuner som valt att satsa på koncept för bilsnål planering och liknande (se t ex Johansson et al 2012). Det pågår även i flera sammanhang ett brett metodutvecklingsarbete som syftar till att effektivisera implementeringen av övergripande transportpolitiska mål och hållbarhetsmål i transportpolicy och planering (se t ex Länsstyrelsen i Stockholm 2014, SKL 2013).

Sammantaget är det en komplex och delvis motsägelsefull bild som framträder när man försöker identifiera förutsättningarna att göra kollektivtrafik till grundprincip i samhällsplaneringen.

⁴ Millard-Ball and Shipper (2011) grundar sin analys på data från åtta länder: USA, Kanada, Sverige, Frankrike, Tyskland, Storbritannien, Japan och Australien.

Kollektivtrafik är en strategisk fråga ur ett flertal perspektiv – alltifrån miljö till ekonomi och sociala frågor. Komplexa rumsliga, sociala och ekonomiska samband styr efterfrågan på transporter och val av färdmedel. Vid formuleringen av åtgärder måste man ta hänsyn till denna komplexitet.

Viktigt att notera är att det fortfarande finns trögheter, hinder och motstånd mot initiativ som tydligt styr mot minskad privatbilism. Att dagens höga bilanvändning är problematisk i flera avseenden är knappast ett kontroversiellt påstående. Ändå visar det sig i princip alltid kontroversiellt att införa konkreta åtgärder som utmanar privatbilismen. En mer kollektivtrafikanpassad bebyggelseplanering utmanar normer, riktlinjer och maktrelationer som präglar både transport- och bebyggelsepolitik samt bebyggelseplanering under lång tid.

En högre prioritering av kollektivtrafik aktualiserar dessutom en rad klassiska implementeringsproblem. Inte minst med tanke på den flora av aktörer med olika position, mandat och fokus som behöver samverka om nya kollektivtrafiklösningar ska kunna realiserars.

3.7 Samarbete nödvändigt

Den nya kollektivtrafiklagstiftningen har inneburit skapandet av regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa kan dock enbart arbeta med de trafikeringsmässiga delarna av kollektivtrafiken, som stomlinjestrukturer och integration mellan lokala och regionala nät.

Bebyggelsens utformning och placering i relation till kollektivtrafiken ansvarar kommunerna för. Parallellt växer antalet kommersiella aktörer. En mer kollektivtrafikanpassad samhälls- och bebyggelseplanering ställer höga krav på samordning mellan privata och offentliga aktörer på nationell, lokal och regional nivå men även mellan de olika kulturer och kompetensområden som kan finnas inom till exempel fysisk planering och trafikplanering (se t ex Vägverket 2008; Nordlund 2010; Tornberg 2011; Engström och Hansen 2011; Hrelja och Nyberg 2012 m fl). Även här finns internationella exempel på hur ökad samordning kan åstadkommas mellan olika aktörer. Japan koordineras nationell och lokal planering genom till exempel utlåning av medarbetare från statliga myndigheter till kommuner (Raj Suraya 2013).

Framgångsrikt arbete med kollektivtrafik förutsätter strategier och argument som förmår olika aktörer och organisationer att samarbeta och agera gemensamt (Hrelja et al 2013). Det krävs långsiktiga visioner om vad som ska uppnås med kollektivtrafiken. Sådana visioner kan visa sig avgörande för en samordnad regional och lokal planering. Det är bland annat därför kollektivtrafiken inte enbart ska ses som en fråga att hantera i fysisk planering utan som en fråga för den övergripande samhällsplaneringen i stort.

4. Vilka insatser behöver göras, av vem och när?

4.1 Bakgrund om genomförda färdplaneworkshoppar

De workshoppar som anordnades inom ramen för detta färdplanearbete var halvdagsarrangemang med fokus på gemensam diskussion och reflektion. Vi eftersträvade att få deltagare med olika erfarenheter och perspektiv. Deltagarna var forskare, konsulter och tjänstemän i kommuner eller bransch- och intresseorganisationer. Workshoparna utgick från den målbild som beskrevs i kapitel 2. Tyngdpunkten lades vid att identifiera vilken typ av insatser som behöver genomföras här och nu och på lite längre sikt för att nå de uppställda målen.

De frågor som har utgjorde stomme för workshoparna var:

1. Vilken potential ser du/ni i en mer kollektivtrafikanpassad samhälls- och bebyggelseplanering?
2. Vilka är de viktigaste insatserna och aktiviteterna för att komma framåt i denna fråga? Vad behöver göras, av vem och när (fokus framför allt på perioden 2014–2030).
3. Vilka förutsättningar påverkar möjligheten att åstadkomma en mer kollektivtrafikanpassad samhälls- och bebyggelseplanering?
4. Vilka är styrkorna, svagheter, möjligheterna och hoten med den förändring vi talar om?

I detta kapitel summeras det som framkom under workshoparna med fokus på frågorna 1 och 2.

4.2 Potentialen i en mer kollektivtrafikanpassad samhällsplanering

Workshoppedeltagarna uttryckte sig alla positivt till att ge kollektivtrafiken prioritet i samhälls- och bebyggelseplaneringen och hade lätt att tala om flera fördelar som detta skulle medföra. Mycket fokus lades på att lyfta frågan om vilka urbana kvaliteter som skulle kunna skapas om mark som idag används till trafikytor och parkering kunde frigöras till andra ändamål. Flera av workshoppedeltagare menade att kollektivtrafik är ett centralt medel för att utveckla stadsområden med mer utrymme för social samvaro, natur och grönska.

Samtidigt är det uppenbart att ambitionen att göra kollektivtrafik till grundprincip i samhällsplaneringen också innebär intressekonflikter. Ett exempel handlar om bilparkeringar. Flera workshoppedeltagare nämnde att minskat antal parkeringsplatser för bil å ena sidan är ett effektivt sätt att stödja hållbara transporter. Samtidigt visar det sig å andra sidan ofta vara politiskt svårhanterligt då ambitioner att minska antalet parkeringsplatser ofta leder till protester från grupper av invånare och lokalt näringsliv. Det finns dock många exempel på städer och fastighetsägare som har minskat antalet parkeringsplatser med gott resultat. För att underlätta en mer faktabaserad diskussion i de lokala kontroverser som ofta uppstår är det viktigt att sammanställa de erfarenheter som finns inom detta område.

Andra svårigheter som nämndes vid workshoparna handlade om konsekvenser för olika grupper. Kommer en högre andel kollektivtrafik innebära en generellt ökad tillgänglighet till vardagens målpunkter för merparten av invånarna? Finns det negativa effekter som ännu inte har dokumenterats och upptäckts? Diskussionen om dessa frågor visar vikten av att arbeta med breda konsekvensanalyser där olika gruppers förutsättningar och perspektiv uppmärksammas, helst utifrån ett intersektionellt perspektiv.

Sammanfattningsvis var dock workshopdeltagarna överens om att en samhälls- och bebyggelseplanering som är anpassad utifrån kollektivtrafik eller andra yt- och energieffektiva transportslag i huvudsak kan ses som en stor möjlighet i relation till hållbar stads- och regionutveckling.

4.3 Vad behöver göras?

I detta avsnitt presenteras ett antal frågeområden som våra workshopdeltagare lyfte fram som viktiga för att göra kollektivtrafik till en grundprincip i samhällsplaneringen, nämligen:

1. Principer för hållbar stadsutveckling
2. Institutionella förutsättningar, lagar och regelverk
3. Lokal och regional bebyggelsepolitik och -planering
4. Utvecklade planerings- och analysmetoder
5. Utbildning och forskning
6. Transportpolitisk styrning och finansiering
7. Teknikutveckling

I workshopdiskussionerna riktades uppmärksamheten både mot vilken typ av insatser som behövs för att komma vidare på respektive område och mot frågor om vem som har ansvaret och mandatet att genomföra dem. Vi försökte även få klarhet i rimliga tidsperspektiv.

I efterhand kan noteras att medan det i varje workshop var lätt att få igång kreativa diskussioner om nödvändiga förändringar och åtgärder så var det svårare att nå fram till precisa formuleringar om ansvar och tidsramar. Detta får ses som en naturlig effekt av den komplexa organisations- och ansvarsstruktur som råder när det gäller frågor om kollektivtrafikens roll i samhällsplaneringen. Det finns sällan en enskild organisation som ensam kan initiera förändring eller genomföra de typer av insatser som identifieras. I texten nedan är det därför ofta en samling aktörer som föreslås agera tillsammans. En generell reflektion kring detta är att det än en gång blir tydligt att det finns ett stort behov av ökad samverkan inom detta område. Flera insatsområden förutsätter dessutom varandra.

Dessa områden och insatser kan ses som en bruttolista (sammanfattad i kapitel 5). Utifrån denna har vi valt ut ett antal insatser som bör prioriteras här och nu. Dessa presenteras närmare i kapitel 6.

Vidare bör noteras att flera av de aktörer som identifieras som "ansvariga" i detta skede inte har tillfrågats om sina förutsättningar att ta tag i de föreslagna insatsområdena. Vårt förslag ska ses som ett underlag för fortsatt diskussion.

4.3.1 Principer för hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan

En av de frågor som diskuterades vid workshoparna handlade om den ”övergripande policynivån” och vilka övergripande målbilder, visioner och kategoriseringar som kan stötta lokal och regional planering. Vid workshoparna framkom att det upplevdes finnas ett behov av att utveckla mer handfasta *principer och definitioner av hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan*. Av stor vikt är att dessa principer görs konkreta och uppföljningsbara.

En idé som fördes fram var att nationella satsningar på lokala och regionala projekt bör förenas med krav på att projekten i leder tydligt mot mål om hållbarhet och att uppföljningar och utvärderingar görs. Eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mycket mellan till exempel större och mindre städer bör detta också vägas in. Detta är en fråga för regeringen, departement och myndigheter som Trafikverket och Boverket.

Vidare efterlystes bättre konsekvensanalyser av beslut som fattas här och nu samt en mer transparent hantering av målkonflikter mellan transportslag i transportpolitiken och i den nationella infrastrukturplaneringen. Flera workshopdeltagare framhöll att regeringen borde ge tydligare riktlinjer för statliga myndigheters arbete och efterfrågade en mer målstyrd, snarare än prognosstyrd, transportpolitik och planering.

Ett aktuellt exempel inom detta område är att EU-kommissionen har föreslagit EU:s medlemsländer att erbjuda processtöd som kan underlätta arbetet för hållbar stadsutveckling. I Sverige har detta lett till att regeringen gett Boverket i uppdrag att tillsammans med Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Tillväxtverket och Trafikverket skapa en nationell plattform för hållbar stadsutveckling. Plattformen ska bidra till en ökad samverkan, samordning, kunskapsutveckling och kunskapspridning och ett ökat erfarenhetsutbyte.

Insatser:

2014–2018 Formulering av generella principer/definitioner av hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan.

Ansvar: Regeringen och berörda myndigheter.

2014–2016 Översyn över vilka kunskapsunderlag som tillämpas inom nationell transportpolitik och planering. Här finns det eventuellt behov av justeringar och kompletteringar givet de övergripande målen.

Ansvar: Regeringen, statliga myndigheter, forskare från olika discipliner.

4.3.2 Institutionella förutsättningar, lagar och regelverk

Institutionella förutsättningar, lagar och regelverk var ett annat tema som diskuterades. Generellt framhölls att organisationer på olika samhällsnivåer måste enas och arbeta mot samma mål om kollektivtrafik och andra hållbara transportslag ska kunna bli en grundprincip i samhällsplaneringen. Frågan om det gemensamma ansvaret betonades. Ett framgångsrikt arbete förutsätter samverkan på olika led, mellan olika administrativa nivåer och mellan offentliga och privata aktörer. Samverkan behöver dels ske ”vertikalt” det vill säga mellan aktörer på olika administrativa nivåer (internationell/ EU, nationell, regional, lokal), dels ”horisontellt” mellan till exempel aktörer i en lokal planeringskontext samt mellan olika sektorer och kompetensområden inom befintliga organisationer.

Den nya kollektivtrafiklagen var ett återkommande exempel som kom upp flera gånger i diskussionerna. I dagsläget är det förstas svårt att uttala sig om de långsiktiga konsekvenserna av den nya lagen och hur den samspelar med annan lagstiftning och regelverk. Det upplevs finnas ett behov av en översyn över hur gällande nationella regelverk och ansvarsförhållanden mellan olika aktörer bidrar till att stärka kollektivtrafiken i samhällsplaneringen. Ett par frågor av särskild vikt är till exempel kopplingen mellan Regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommunernas bebyggelseplanering, samt länsstyrelsens förutsättningar att utöva översyn och främja samordning som leder till ökad uppfyllelse av nationella och regionala mål.

Det finns idag lagstiftning och normer som upplevs försvåra utvecklingen av kollektivtrafik, Det handlar exempelvis om gränsvärden för buller. Även riksintressen försvårar ibland etablering av kollektivtrafik i attraktiva lägen. Här har nationella politiker och statliga myndigheter som Trafikverket, Boverket, Naturvårdsverket och länsstyrelser ett ansvar för samordning, helhetssyn och vägledning. Det finns regelverk på kommunal nivå som kan behöva förändras. Ett exempel är lokala parkeringsnormer som garanterar ett visst utbud av parkeringsplatser för bil per fastighet. Det finns sällan motsvarande normer som styr tillgänglighet till kollektivtrafik. Noteras bör dock att flera kommuner under de senare åren börjat arbeta innovativt med parkeringsnormerna för bil och att parkeringsnormer för cykel i vissa fall införts.

Sammanfattningsvis framhölls behovet av att se över lokala normer och riktlinjer så att bättre incitament kan skapas för hållbart resande. I denna typ av förändringsarbete är det viktigt att ha en nära dialog med till exempel fastighetsägare och byggföretag.

Insatser:

2014–2016 Översyn över hur gällande regelverk och ansvarsförhållanden mellan olika aktörer ger förutsättningar att stärka kollektivtrafiken i samhällsplaneringen.

Ansvar: Regering, departement och statliga myndigheter, t ex Trafikverket och Boverket.

2014–2017 Översyn över normer och riktlinjer gällande t ex bebyggelse, parkering, buller. Hur kan de vidareutvecklas och kompletteras för att styra mer mot hållbart resande?

Ansvar: Kommuner och SKL – gärna i samråd med representanter för fastighetsägare, byggindustri, hyresgästföreningar.

4.3.3 Lokal och regional bebyggelsepolitik och -planering

Att göra kollektivtrafik till grundprincip i samhällsplaneringen är i slutändan alltid avhängigt de konkreta bebyggelsestrukturerna. I forskning och samhällsdebatt är det lätt att fokus hamnar på utveckling av *nya* bebyggelsestrukturer, till exempel nya "hållbara stadsområden". Det är viktigt att inte glömma bort betydelsen av att arbeta med vidareutvecklingar och kompletteringar också av *befintliga* strukturer. Den kommunala bebyggelseplaneringen är avgörande för att skapa strukturer som genererar ett bra resenärsunderlag, vilket i sin tur bäddar för snabb och effektiv kollektivtrafik till en rimlig kostnad. Frågan kan dock inte hanteras enbart på lokal nivå – det krävs också en regional planering och mellankommunal samverkan.

Bland workshopdeltagarna rådde en samstämmighet om att kollektivtrafik och andra hållbara transportslag fortfarande endast i undantagsfall behandlas som grundprincip och ges en strukturerande roll i samhällsplaneringen. Det finns goda exempel men dessa är fortfarande alltför få. Även i de "goda exemplen" skulle ambitionen ofta kunna höjas ännu mer. Mycket inspiration finns

att söka i exempel från andra länder som har kommit längre i sitt arbete med detta. Sammanfattningsvis finns det ett behov av nya och mer innovativa lösningar som kan inspirera både mindre och större orter.

Här är det förstås viktigt att kollektivtrafiken inte endast ses som ett tekniskt system utan som ett brett strategiskt instrument vilket kan användas som ett medel i relation till flera olika typer av samhällsutmaningar. Dessa utmaningar kan röra välfärd, tillgänglighet, social integration, hållbar utveckling, stadsutveckling, energieffektivisering och liknande. Det behövs även systematiska uppföljningar av de nya lösningar som genomförs.

Insatser:

2015–2020 Tävling om innovativa lösningar för kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen.

Ansvar: Forum för innovation i transportpolitiken i samarbete med relevanta aktörer på området.

4.3.4 Utvecklade analysmetoder och planeringsunderlag

Workshopdeltagarna framhöll att det finns ett behov av att utveckla bättre analysmetoder för att förstå kollektivtrafikens effekter på kort och lång sikt, samt även vilken bebyggelse- och transportinfrastruktur som ger förutsättningar för en högre andel kollektivtrafik och andra yt- och energi-effektiva transporter. Befintliga metoder och kunskapsunderlag upplevs som begränsade och i vissa fall problematiska eftersom de inte är trafikslagsneutrala. Det kan till exempel handla om hur Trafikverket hanterar kollektivtrafiken i prognosverktyg och andra kunskapsunderlag. Ett exempel är de tidvärden som används för kollektivt resande jämfört med bil i samhällsekonomiska analyser. Att tidvärdet för kollektivt resande generellt är lägre än för resande med privatbil innebär att satsningar på kollektivtrafik har svårare att uppnå samhällsekonomisk lönsamhet i kostnads- och nyttokalkyler.

Workshopdeltagarna pekade på att det finns skäl att se över hur befintliga kunskapsunderlag och analysmetoder ger olika förutsättningar för olika transportslag. *Konkret efterfrågas utvecklade analysmetoder och planeringsunderlag* till exempel när det gäller hur kollektivtrafik kan bidra till jämställdhet, folkhälsa och social välfärd – men också vidare effekter för tätorters utveckling på kort och lång sikt utifrån ett helhetsperspektiv. Hur påverkas till exempel fastighetsvärden, lokal handel, företagsliv, gatuliv och andra kvaliteter i det offentliga rummet? Hur kan kollektivtrafik och andra hållbara transportlösningar bidra till lokal och regional ekonomisk utveckling? Till vissa delar är detta kunskap som redan finns – denna behöver föras ut hos de berörda planerande myndigheterna och till beslutsfattare. Det kan också finnas ett behov av att komplettera befintliga analysmetoder och planeringsstöd. Alla konsekvenser går inte att översätta i kvantitativa mått utan måste vara möjliga att hantera på andra sätt. *En nationell analyshandbok är efterfrågad.*

En specifik aspekt som diskuterades handlade om behovet av vidareutvecklingar av de planeringsmetoder och underlag för dialog och samråd som tillämpas inom kollektivtrafik- och bebyggelseplanering idag. Det efterfrågades innovativa och djärva koncept som kan driva på mot en mer målstyrd, snarare än prognosstyrd, planering (se även område 1 ovan).

Här framhölls bland annat visualiseringar som viktiga redskap. Att visualisera olika lösningar och deras konsekvenser i olika skalor kan ge underlag för diskussioner om tätorters utveckling. En visualisering kan också illustrera hur vistelsen i ett gaturum byggd på kollektivtrafikens premisser

upplevs. *Visualiseringar används redan i många planeringsprocesser, men framstår fortfarande som en till stor del outnyttjad potential.*

Det finns stora möjligheter till mer interaktiva arbetssätt och att lägga in olika kriterier som man kan laborera med i en visualisering. Visualiseringar kan även användas i dialog mellan olika aktörer – till exempel planerare, politiker och allmänhet. Denna typ av underlag bör vidareutvecklas och tillämpas i högre grad i en samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Så kan till exempel samtal om hur stadsrummets kvaliteter utvecklas. Det kan också göra det lättare att skapa en gemensam målbild och mobilisera stöd för kollektivtrafiksatsningar bland viktiga organisationer och allmänheten.

Insatser:

2015–2016 Steg 1 (2015-2017): Sammanställning av befintlig kunskap samt viss kompletterande forskning om kollektivtrafikens effekter i ett helhetsperspektiv.

Ansvar: Nationella forskningscentrum inom område, till exempel K2, CTS och Samot i samråd med Trafikanalys, SKL och andra aktörer från branschen.

Steg 2 (2017): Publicering av en nationell analyshandbok för planering och utvärdering av kollektivtrafik.

Ansvar: Nationella forskningscentrum inom området till exempel K2, CTS och Samot.

2015–2016 Översyn och analys av potentialen med visualiseringar i planeringsprocessen.

Ansvar: Trafikverket och Boverket med stöd av experter inom området visualiserade planeringsprocesser.

4.3.5 Utbildningsinsatser och forskning i samproduktion

Ytterligare ett tema i workshopdiskussionerna handlade om utbildningsinsatser av olika slag. För att kollektivtrafiken ska hanteras som en grundprincip i samhällsplaneringen behöver kunskapsnivån bland politiker och tjänstemän höjas. *Det handlar både om en kunskapshöjning om kollektivtrafik generellt, men också om ett behov av att öka den tvärsektoriella kompetensen inom svensk samhällsplanering, samt förändra och vidareutveckla traditionella arbetsprocesser och normer i planeringssammanhang.*

Ett flertal studier de senaste åren har visat att det trots alla intentioner om integrerad planering fortfarande ofta råder starka sektorsperspektiv i planeringen (se t ex Tornberg 2011, Thoresson och Isaksson 2013). Utbildningsinsatser kan vara en viktig insats för att stärka de sektorsövergripande perspektiven och angreppssätten. Det är centralt att personer som sitter på centrala positioner i samhällsplaneringsprocesser har viss grundläggande kunskap om andra kompetenser och perspektiv. Om detta saknas finns det en stor risk att relevant kunskap och kompetens inte kommer in i avgörande skeden i en planeringsprocess.

En viktig aspekt av utökade utbildningsinsatser är att man på så vis kan skapa en mer ömsesidig förståelse baserad på gemensamma begrepp och terminologi, till exempel förmedlad via den ovan nämnda analyshandboken (se område 4). Detta förbättrar förutsättningarna för samverkan i planeringen. Utbildningsinsatser kan även skapa nätverk samt ge planerare och andra tjänsteman tillfälle att diskutera problem och strategier med andra i samma sats.

Flera deltagare i workshoparna uttryckte en frustration över att kollektivtrafikforskningen befann sig fjärran från praktikerna. Forskningens kanaler för kommunikation, till exempel vetenskapliga artiklar, upplevs som oåtkomliga för många praktiskt verksamma planerare och tjänstemän. Att tillgängliggöra kunskapsläget inom forskningen är viktigt. Det handlar då inte bara om en ensidig kommunikation utan också om att ge praktiken möjlighet till inflytande över forskningen, d v s forskning i samproduktion.

Insatser:

2014–2015 Utveckling och initiering av ett program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte mellan nyckelaktörer inom kollektivtrafik- och bebyggelseplanering.

Ansvar: K2 i nära samverkan med branschen. Delaktiviteter inom detta område är redan på gång inom ramen för Public Transport Innovation Network (PTIN) där bl a Samot, Trafikverket, Svensk kollektivtrafik, X2AB, Värmlandstrafik m fl ingår.

2016- ”Ny” planerarutbildning som kombinerar teknisk trafikplanering och samhällsvetenskapligt inriktad samhällsbyggnadsplanering med fokus på kollektivtrafik för hållbar urban och regional utveckling.

Ansvar: K2 i samarbete med andra relevanta aktörer.

4.3.6 Transportpolitisk styrning och finansiering

I Sverige har det utvecklats en tradition av att hantera större investeringar och andra förändringar i storstäder i form av paketlösningar som tas fram i förhandlingar mellan staten, företrädd av en av staten utsedd förhandlingsman, regioner och kommuner. Detta kan beskrivas som en ad-hoc mässig planeringsmodell med negativa såväl som positiva effekter.

Paketlösningar innehåller ofta stora objekt med mycket långsiktiga konsekvenser. Stora, ibland extremt stora, projekt kan förhållandevis snabbt bli förverkligade och finansieringen lösas utan en längre förberedande planering. Problemet är att det i kraftigt politiserade förhandlingsprocesser ofta är otydligt om valda lösningar är det bästa sättet att nå fram till övergripande mål om till exempel hållbar utveckling. Ofta finns det brister i beslutsunderlagen.

Paketmodellen kan jämföras med en mer reguljär planeringsmodell med tydligare regler och ramar för hur projekt/objekt ska tas fram och hur finansieringen ska hanteras. De återkommande paketlösningarna illustrerar att den reguljära planeringsmodellen inte fullt ut har lyckats hantera de stora utmaningar som kännetecknar utvecklingen i storstäderna. Inte minst kopplat till transportsystemens långsiktiga kapacitet.

Sammantaget visar detta behovet av en bred översyn av vilka kriterier och principer som ska styra stora offentliga beslut och vilka finansieringsformer och lösningar som säkerställer att man kan arbeta framgångsrikt mot övergripande samhällsmål, klara behovet av ny kapacitet och även ha råd med drift och underhåll.

Detta är en viktig framtidsfråga som kräver engagemang från både offentliga och privata aktörer. Ett särskilt ansvar ligger emellertid hos regering och nationella myndigheter.

Insatser:

2014–2020 Befäst de kriterier som ska styra stora transportpolitiska beslut. Se över vilka finansieringsformer som ger en långsiktig grund för hållbara lösningar avseende både nyinvesteringar samt drift och underhåll.

Ansvar: Regering och nationella myndigheter i samverkan med forskning.

4.3.7 Teknikutveckling

Frågan om nya tekniska lösningar var också ett återkommande tema vid workshoparna som vi anordnade. Det framhölls att det finns gott om "teknikvisionärer" som fäster stor vikt vid ny teknik och menar att den helt kan ändra förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Workshopdeltagarna såg stora möjligheter i till exempel nya och förbättrade informationstjänster – både för att styra färdmedelsval och minska resandebelånen. Det fanns dock en viss skepticism mot alltför "teknikoptimistiska" förhållningssätt. Tekniken kommer inte att revolutionera kollektivtrafikens grundläggande utmaningar. Människor behöver ta sig till en gemensam uppsamlingspunkt, tillbringa tid tillsammans med andra, inte självalda, människor och eventuellt göra ett eller flera byten för att slutligen ta sig till sitt mål.

En stor potential med teknikutveckling gäller dock reseupplevelsen som sådan – dels avseende information, service och hur man kan nyttja tiden på resande fot, dels avseende komfort, design och estetik. Ett hot mot kollektivtrafikens utveckling är som en workshopdeltagare uttryckte det, "fula, slitna och smutsiga bussar". Det finns en potential att med modernare, renare och tystare fordon klara exempelvis luftkvalitetsnormer och bullergränsvärden i tätbebyggda miljöer. Det är svårare att göra kollektivtrafiken till ett verktyg för attraktiva stadsmiljöer med gamla och slitna fordon. Design är därför, tillsammans med förnyad fordonspark, ett viktigt utvecklingsområde.

Teknikutveckling diskuterades under workshoparna ofta i perspektivet av implementering av befintliga tekniker och transportsystem som "superbussar", spårvägar och el-minibussar. Vidare diskuterades nya tekniker för trafikplanering, till exempel teknik för optimering av trafikflöden och att ge kollektivtrafik företräde i befintlig trafikstruktur. En annan aspekt av detta tema handlade om att göra kollektivtrafiken mer estetiskt tilltalande.

Insatser:

2014-2018 Vidareutveckla kunskap om vilken typ av informationstjänster som styr mot hållbart resande. Vidareutveckla kunskapen om design och estetik och hur det påverkar reseupplevelsen.

Ansvar: Här pågår mycket forskning i nära samarbete med IT-bransch, kollektivtrafikaktörer och fordonsindustri. Forum för innovation skulle kunna ta ett initiativ för att samla denna kunskap och identifiera vilka åtgärder som behövs för att öka tempot i omställningen mot hållbara transporter.

4.4 Milstolpar

Workshopdiskussionernas tidsperspektiv var från idag, 2014, till 2030. Vi försökte skapa en bild av hur Sverige kan tänkas se ut 2030 då dagens 20-åringar är mitt i livet. För många av de förändringar som deltagarna ansåg viktiga är 16 år en kort tid. Samtidigt noteras att en hel del förmodligen kommer att se annorlunda ut 2030. Dagens 16-åringar har värderingar som skiljer sig avsevärt från

dagens makthavares och planerares. Teknik, bränslepriser, livsstil och liknande kommer att se annorlunda ut 2030 än idag.

Samtidigt kommer mycket att vara detsamma. Den transportinfrastruktur som finns och som vidareutvecklas idag, liksom den nya infrastruktur som byggs, kommer fortsätta att strukturera beteenden och påverka livskvaliteten i urbana och regionala miljöer för lång tid framöver. Dagens beslutsfattare och väljare har ett stort ansvar gentemot kommande generationer.

Trots att de frågor som diskuterades i viss mån hade ett långt framtidsperspektiv och i flera fall fokuserar på frågor med långa ledtider och komplexa institutionella sammanhang hamnade mest fokus ändå på vad som kan göras "här och nu".

Samtliga av de områden och insatser som skisseras ovan har en koppling till dagsläget och förutsätter att initiativ tas idag eller åtminstone inom de närmaste åren om en förändring ska kunna realiseras till 2030.

5. Rekommendationer för nästa steg: prioriterade insatser

I detta kapitel presenteras sex prioriterade insatser som bör initieras här och nu för att påskynda processen med att göra kollektivtrafik och andra hållbara transportslag till grundprincip i samhällsplaneringen. Valet av just dessa insatser motiveras av de övergripande målen för detta område, befintligt kunskapsläge och av de förutsättningar som redovisats i kapitel 2 och 3 tillsammans med vad som har framkommit vid våra workshoppar (se kapitel 4).

Flera av insatserna är relativt enkla, men har ändå en stor potential att bidra till en ökad förändringskraft. Både här och nu och på lite längre sikt. Det handlar i hög grad om att få igång processer som inte behöver vara så omfattande i dagsläget men som kan vidareutvecklas och växa till större initiativ – beroende på hur lovande de ter sig i ett första steg. De prioriterade åtgärderna redovisas i tabellform i bilaga 1.

1. Mål om hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan

Kollektivtrafik och andra hållbara transportslag behöver genomgående lyftas fram och prioriteras mer konsekvent i politik och planering på nationell, regional och lokal nivå. Eftersom det svenska planeringssystemet är relativt komplext, med många aktörer på olika administrativa nivåer, finns det behov av att formulera en samlad politisk agenda för hållbar stadsutveckling som bygger på en medvetenhet om transporters strukturerande verkan.

Det behövs övergripande nationella mål för hållbar stadsutveckling som klargör att planeringen ska bidra till en ökad andel kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik i städer, tätorter och pendlingsstråk. Övergripande mål bör kopplas till de transportpolitiska målen genom ett utvecklat funktionsmål. Målen behöver preciseras i konkreta ansvarsområden, delmål och indikatorer – vilket är nödvändigt för en effektiv implementering. Målen behöver genomsyra de styrande dokumenten för berörda statliga myndigheter – till exempel instruktioner, regleringsbrev och interna styrdokument – samt de handledningar som ges ut som stöd i planeringen av bebyggelse och infrastruktur (t ex TRAST, Kol-Trast, GCM-handbok, handledning åtgärdsvalsstudier). Det finns också behov av att se över vilka incitament som kan främja en effektiv implementering, gärna med utrymme för lokala initiativ.

Ansvar: Regeringen, relevanta myndigheter, forskare. Forum för innovation inom transportsektorn skulle kunna initiera denna process i dialog med Boverket m fl myndigheter som redan är involverade i den nationella plattformen för hållbar stadsutveckling.

Tidsram: 2015-2016

2. Översyn av regelverk och riktlinjer

I denna färdplan har flera institutionella stötestenar identifierats som angelägna att åtgärda för att kollektivtrafik i högre grad ska kunna bli grundprincip i planeringen. Det har framgått att befintlig lagstiftning, regelverk och riktlinjer inte fullt ut främjar yt- och energieffektiva transporter. I praktiken behövs en översyn av de regelverk som styr planeringen från informella skeden till konkret plangenomförande. En översyn bör uppmärksamma både hur regeringens instruktioner och regleringsbrev till statliga myndigheter är formulerade, men också hur dessa förs vidare i interna styrdokument och rutiner (t ex checklistor⁵ och handledningar). Preciseringar kan behöva göras. Det handlar även om att skapa processer som säkerställer samverkan och styrning mot övergripande mål.

De förordningar som utgör ramverket för statlig finansiering av transportinfrastruktur⁶ behöver justeras så att det framgår att medfinansiering via statliga transportplaner endast ska ske i de fall som färdmedelsandelen för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik i städer, tätorter samt i pendlingsstråk påverkas positivt eller, i andra hand, inte berörs negativt. Det finns ett fortsatt behov av att de över hur fyrstegsprincipen tillämpas i praktiken och se över befintliga förordningar så att en korrekt tillämpning säkerställs. Det behövs klargöranden om att statlig medfinansiering är möjlig även för icke fysiska åtgärder.⁷

Det handlar även om att i PBL klargöra att översikts- och detaljplaner ska främja ett energieffektivt transportsystem med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik för persontransporter. Planeringshandböcker (t ex TRAST, Kol-Trast, GCM-handbok) innehåll och tillämpning kan behöva ses över för att tydliggöra denna inriktning. Tydliga principer behöver fastställas för att säkerställa lokalisering av ny bebyggelse och arbetskraft- och besöksintensiva verksamheter till platser med bra kollektivtrafik. Parkeringsnormer för bil och cykel är en central del i detta arbete.

Införande av trafikkonsekvensbedömning och -beskrivning i översikts- och detaljplanearbete samt vid bygglovshandläggning i städer och tätorter (på liknande sätt som finns i t ex Nederländerna) framstår som ytterligare en lämplig åtgärd. Detta skulle kunna utgöra ett villkor för regional och/eller nationell medfinansiering. Länsstyrelsens roll att samordna statens intressen och se över att övergripande mål på detta område uppfylls bör stärkas. Inspiration kan även sökas i den franska planlagstiftningen där den lokala fysiska planeringen behöver relateras tydligt till nationella och regionala perspektiv. Mellankommunal samverkan är viktig en fråga som behöver hanteras. Den regionala nivån är viktig för att utveckla kollektivtrafiken.

Ansvar: Regeringen, departement, relevanta myndigheter och andra organisationer t ex SKL. Forum för innovation inom transportsektorn skulle kunna ta initiativet till att starta en dialog om hur dessa förändringar kan komma till stånd, till exempel genom en utredning.

Tidsram: 2015-2016

⁵ När det gäller Trafikverket t ex checklistan 5.10.2 och 6.12.2 (Trafikverket 2013).

⁶ Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar samt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

⁷ Fyrstegsprincipen är en planeringsinriktning som syftar till att uppnå bättre resurshushållning genom att alternativ till nyinvesteringar i infrastruktur skall utredas i första hand. Det innebär beteendepåverkande åtgärder som kan minska transportefterfrågan samt åtgärder som leder till effektivare användning av befintlig infrastruktur. Först därefter ska om- och nybyggnad av transportinfrastruktur prövas som åtgärdsalternativ.

3. Översikt över kollektivtrafikens effekter + komplettering av befintligt planeringsstöd

Det finns redan en hel del kunskap om hur kollektivtrafik kan bidra till ekonomisk utveckling, fastighetsvärden, social integrering, folkhälsa m m, även om kunskapsläget varierar mycket beroende på vilka frågor som avses. Det finns i dagsläget ett behov av att sammanställa befintlig kunskap samt identifiera eventuella behov av kompletteringar. Befintlig kunskap behöver kommuniceras till planerande myndigheter och beslutsfattare.

Det finns även behov av komplettering och vidareutveckling av de analysmetoder som vanligen tillämpas i transport- och bebyggelseplanering. Syftet bör vara att få ett bättre grepp om sådana effekter som är svåra att fånga med etablerade kvantitativa analysmetoder och modelleringsverktyg – exempelvis social integration, trygghet, attraktivitet. Det är viktigt att fundera över vilka metoder som passar till vilken sorts effektanalyser. Alla effekter låter sig inte enkelt översättas i kvantitativa och monetära mått, utan kan behöva hanteras på andra sätt.

I linje med vad som framhållits under insats 1 och 2 behövs det även en genomgång och eventuella kompletteringar av befintliga handledningar och handböcker som används i fysisk planering och trafikplanering (t ex Handledningen för åtgärdsvalsstudier, TRAST, Kol-Trast och GCM-handboken) så att inriktningen om ökad färdmedelsandel för kollektiv-, gång- och cykeltrafik lyfts fram. Ett aktuellt exempel på en ny handbok som redan är under utveckling rör Bus Rapid Transit (BRT) i Sverige.

Ansvar för detta insatsområde bör läggas på befintliga forskningsmiljöer och förutsätter ett fokuserat metodutvecklingsarbete utifrån en tvärvetenskaplig ansats. Ett gynnsamt arbete inom detta område förutsätter god samverkan med olika branschaktörer för att bland annat säkra tillgången till data. Resultatet bör sammanfattas i en nationell analyshandbok.

Denna åtgärd kan genomföras i tre steg:

- Steg 1: Översikt/sammanställning om hur olika typer av effekter för och av kollektivtrafik hanteras i befintliga analysverktyg. Identifiering av brister och utvecklingsbehov.
- Steg 2: Ett begränsat forsknings- och utvecklingsarbete med syfte att på kort tid utveckla och komplettera befintliga metoder.
- Steg 3: Publicering av en nationell analyshandbok (översikt över befintliga metoder samt kort presentation av metoder som är under utveckling) som kan användas i kollektivtrafikplaneringen.

Ansvar: Nationella forskningscentrum inom området till exempel K2, CTS, Samot, med flera i samarbete med Trafikanalys, SKL och relevanta konsult- och utvecklingsföretag. Samverkan behöver ske med de som driver arbetet med insatsområde 1 och 2.

Tidsram: 2015-2017

4. Program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte

Flera aktörer i branschen bedriver redan egna aktiviteter med syfte att stärka samverkan och erfarenhetsutbyte mellan centrala aktörer inom kollektivtrafikområdet. Som exempel kan nämnas Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) som har ett antal etablerade nätverk kring samhällsplanering, kollektivtrafik och regional tillväxt. På flera universitet, högskolor samt konsult- och utbildningsföretag runtom i landet ges kurser som riktar sig till yrkesverksamma i branschen. K2 gör 2014 dels en översyn över befintliga grund- och vidareutbildningar på kollektivtrafikområdet, dels en översyn över utbildningsbehov inom branschen. K2 har en central målsättning att bygga kunskap i samproduktion och bidra till ökad samverkan och erfarenhetsutbyte mellan olika aktörer på kollektivtrafikområdet. Det finns ett behov av kraftsamling inom detta område.

Den enskilda insats som lyfts fram här utgörs av ett program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte mellan nyckelaktörer inom kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Syftet är att stärka den ömsesidiga kunskapen och förståelsen mellan olika kunskapsperspektiv och expertkompetenser som alla är betydelsefulla för utvecklingen av kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen.

Vi föreslår initieringen av ett samlat program med olika nätverks- och utbildningsinsatser, innefattande till exempel:

- Nischade seminarier, konferenser, workshoppar för nyckelaktörer.
- Sammanhållna utbildningar som syftar till att redan yrkesverksamma ska kunna vidareutbilda sig, lära sig av varandra, bygga nätverk och kontakter över sektors- och professionsgränser.
- På grundnivå öka det tvärvetenskapliga innehållet i centrala utbildningar på området – på sikt inrätta en disciplinöverskridande grundutbildning.
- Utveckling av branschgemensamma trainee-program.
- Tidsbegränsade "utlånings-" och "bytesprogram" där t ex trafik- och samhällsplanerare från Trafikverket eller andra statliga myndigheter kan få komma och arbeta i kommunal och regional verksamhet eller vice versa.

Det finns en potential att utveckla denna sorts aktiviteter som en sorts demonstrationsexempel som kan börja i en liten skala som utvärderas och sedan vidareutveckla till större initiativ och program.

Ansvar: K2 i nära samverkan med branschen. Delaktiviteter inom detta område är redan på gång inom ramen för Public Transport Innovation Network (PTIN) där bl a Samot, Trafikverket, Svensk kollektivtrafik, X2AB, Värmlandstrafik med flera ingår.

Tidsram: 2015-2018

5. En starkare koppling till internationellt forsknings- och utvecklingsarbete

Internationellt pågår sedan en relativt lång tid flera olika arbeten och initiativ om hållbar stadsutveckling och hållbar mobilitet, detta är till exempel viktiga teman i Civitas och H2020.

Under de senaste åren och med anledning av den nya programperioden för finansiering har urbana frågor blivit mer aktuella inom EU, vilket bland annat märks i EU-kommissionens arbete med en Agenda för städer/Urban Agenda. Även UN-Habitat ska ta fram en urban agenda (Habitat III). Vidare noteras att UITP lyft frågan om "integrated mobility plans" som ligger nära de frågor som fokuseras i denna färdplan. Samma sak gäller EU:s arbete inom "Urban mobility" och annat som pågår med koppling till SUMP (sustainable urban mobility plans), som är ett planeringsverktyg som styr mot hållbart resande och hållbar urban och regional utveckling.

Av allt det som är på gång internationellt är det uppenbart att det finns gott om erfarenheter från andra länder som Sverige borde bli bättre på att ta del av. Vi ser ett behov – och en stor potential – i att Sverige skulle kunna arbeta mer aktivt för att hitta bättre former för internationellt erfarenhetsutbyte. Det finns mycket kunskap i internationell forskning och policyarbete som vi kan lära av. Vi bör också bli bättre på att sprida kunskap om sådant som händer i Sverige, till exempel genom ELTIS. Som exempel bedriver K2 under 2014 och 2015 ett utvecklingsarbete med syfte att utveckla en nationell webbportal som kan stötta erfarenhetsutbyte både nationellt och internationellt.

Ansvar för detta insatsområde behöver definieras. I den fortsatta processen kan bland annat Vinnovas påverkansplattform ses som en intressant möjlighet.

Tidsram: 2015-

6. Tävlning om innovativa lösningar

Denna insats syftar till att skapa uppmärksamhet kring frågan hur kollektivtrafik tillsammans med andra hållbara transportslag kan lyftas fram och prioriteras i praktiken. Tävlningen syftar till att inspirera till innovativa lösningar när det gäller kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen. Bidragen ska vara på konceptuell nivå och ha en tydlig koppling till hållbar stadsutveckling i stort. I tävlingen finns olika klasser – en som avser centrala delar i stor eller medelstor stad, en som avser förort/ytterstad och en som avser mindre samhälle/pendlingsort.

Det vinnande bidraget kommer att presenteras i samband med någon av de större nationella transport- och planeringskonferenserna. Det kommer att kommuniceras till media och andra intressenter. En projektsammanfattning översätts till engelska, för vidare förmedling och marknadsföring inom europeiska nätverk som till exempel ELTIS.

Ansvar: Forum kan ta initiativet och föreslå en grupp aktörer, t ex K2 tillsammans med andra från akademi och bransch, som får i uppdrag att organisera tävlingen. Tävlningen kan annonseras t ex i samband med Transportforum 2015. Insatsen kräver ny finansiering. Vinnovas koncept för innovationstävlingar kan vara en intressant möjlighet.

Tidsram: 2015-

6. SWOT-analys

Vilka styrkor och svagheter finns med det förändringsarbete och de utvecklingsprocesser som fastställs i denna färdplan? Det finns förstås många olika aspekter på detta. Nedan har vi endast listat några av de mest uppenbara styrkorna, svagheter, möjligheterna och hoten som kan förknippas med att arbeta med kollektivtrafik som grundprincip i samhällsplaneringen.

Styrkor:

- Hållbar utveckling står högt på den politiska agendan. Medvetenheten om behovet av ett förändringsarbete och en konsekvent prioritering av kollektivtrafik som ett av flera yt- och energieffektiva transportslag är generellt hög.
- I flera delar av landet finns ett bra resenärsunderlag som kan förstärkas med samordnade planeringsinsatser. Den kraftfulla urbaniseringen skapar ytterligare möjligheter.
- Det finns en medvetenhet inom olika sektorer och organisationer både nationellt och internationellt, som EU om att kollektivtrafik och bebyggelseplanering behöver hanteras gemensamt.
- Det finns en medvetenhet om att kollektivtrafik kan användas som ett strategiskt instrument för att utveckla hållbara attraktiva städer och regioner.
- Det finns mycket kunskap om dessa frågor inom både inom akademi och praktik – mycket grundarbete är gjort.
- Fokus på incitament i planeringsprocessen stärker förutsättningarna för hållbar stadsutveckling genom ökad tillgänglighet för samhällets olika grupper, bättre matchning på arbetsmarknaden och potential för minskad segregation och utanförskap.
- Förslagen innebär utveckling av testarenor för innovativa lösningar inom kollektivtrafiken. Den svenska marknaden för hållbara och yt- och energieffektiva transportlösningar, kollektivtrafiktjänster och kollektivtrafikprodukter stimuleras, vilket i sin tur öppnar upp för export av svenska produkter och tjänster. Det bedöms även finnas goda möjligheter att sprida den svenska modell för integrerad planering som är under utveckling.

Svagheter:

- På många håll i landet finns en utspridd och gles geografisk struktur. Stora arbetsmarknadsregioner innebär ett stort transportberoende. För många som pendlar är bil fortfarande det primära alternativet. Det tar tid att skapa attraktiva alternativ.
- Bilinnehavet fortsätter generellt att vara högt, och har även om det skiljer sig mellan olika grupper och mellan stad och land ökat på flera håll under det senaste decenniet.
- Det går att se en politisk tvetydighet gällande färdmedelsval och vilka principer som ska råda i planeringen.
- En fragmenterad aktörs- och organisationsstruktur försvårar det strategiska arbetet för ett hållbart transportsystem och en hållbar urban och regional utveckling.
- Det finns brister i nyttjandet av internationell erfarenhet och kunskap.

Möjligheter:

- Det finns ett stort intresse för hållbar urban och regional utveckling och för den roll som kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva transportslag kan spela för utvecklingen av hållbara, attraktiva städer.
- En alltmer tydlig tendens till att transportarbetet med bil har stagnerat under en längre tid ("peak car") talar för ett fortsatt ökat intresse för kollektivtrafik tillsammans med andra yt- och energieffektiva transporter.
- Det pågår både nationellt och på EU-nivå en kraftsamling för hållbart resande och kollektivtrafik i stort.
- Nya tekniska lösningar, till exempel IKT, som kan användas för olika ändamål, som realtidsinformation, nya möjligheter att använda restid på ett meningsfullt sätt men även generera data som behövs för en optimerad trafikplanering.

Hot:

- En fortsatt utspridd geografisk struktur, större arbetsmarknadsregioner och liknande ställer stora krav på ett effektivt och pålitligt kollektivtrafikutbud utifrån ett "hela resan"-perspektiv. Att skapa strukturer som möter resenärernas behov innebär i de flesta fall ett behov av nyinvesteringar. Klarar den offentliga ekonomin att göra de satsningar som behövs?
- En fortsatt hög levnadsstandard samt höga och ökande medelinkomster kan motverka hållbart resande.
- Det råder en brist på lösningar och planeringskoncept som passar för landsbygd och mindre orter, vilket motverkar samordningen för hållbart resande mellan olika geografiska sammanhang.
- I vissa fall finns en övertro på tekniska lösningar. Det är viktigt att inse transportinfrastrukturens strukturerande verkan.

Referenser

- Banister, D. (2005) *Unsustainable transport: city transport in the new century*. Routledge.
- Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15, pp. 73–80. Cameron et al. 2004
- Berg, J. (2013) *Parkering för hållbar stadsutveckling*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.
- Boverket (2009) *Planer som styrmedel för att minska samhällets klimatpåverkan*. Redovisning av uppdrag 8 enligt regleringsbrev för Boverket 2009. Boverkets d.nr. 2243-3110/2009, 2009-12-01. Boverket: Karlskrona.
- Cervero, R. (1998) *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington, D.C.: Island Press.
- Curtis, C., Renne, J. L. & Bertolini, L. (2009) *Transit Oriented Development. Making it Happen*. Ashgate.
- Dickinson, J. (2014) *Uppföljning av länsplaner för transportinfrastruktur 2014-2015. Förslag på indikatorer för uppföljning*. VTI PM. Stockholm: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Dickinson, J. & Wretstrand, A. (kommande) *Att styra mot ökad kollektivtrafikandel*. Stockholm: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Engström, C-J & Hansen, M. (2011) *Nya vägar för kollektivtrafiken: tre kommuners strategier för att fördubbla kollektivtrafiken*. Stockholm: Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan.
- Envall, P. (2013) *Parkering i täta attraktiva städer: Dags att förändra synsätt*. Stockholm: Trafikverket.
- European Commission (EC) (2011) *White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a competitive and resource efficient transport system*. Brussels, Belgium: European Commission.
- European Commission (EC) (2014) *Urban Mobility package*
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/ump_en.htm
- Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2011). More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing on gender and cohort, in *Journal of transport geography*, 19, 6, 1235 – 1274.
- Gullberg, A. (1990) *Bilen som första stadsmakt: Hypoteser om en efterkrigshistoria i Miljö, media, makt*, red. Svante Beckman (Stockholm, 1990).
- Hagson, A (2004). *Stads- och trafikplaneringens paradigm: en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*. Diss. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Hedegaard Sørensen, C., Isaksson, K., Macmillen, J., Åkerman, J., Kressler, F. (2014) *Strategies to manage barriers in policy formation and implementation of road pricing packages*, *Transportation Research Part A* 60 (2014) 40–52.
- Henriksson, M. (2014) *Att resa rätt är stort, att resa fritt är större: kommunala planerares föreställningar om hållbara resor*. Diss. Linköping: Linköpings universitet, 2014
- Holmberg, B. (2011) *Bebyggelsestruktur och transporter: en litteraturinventering*. Lund: Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola.
- Hrelja, R. & Nyberg, J. (2012) *Samordning av trafik- och bebyggelseplanering: förutsättningar för hållbar mobilitet*. Linköping: VTI.
- Hrelja, R., Hansson, L., Richardson, T., Svensson, T., Lissandrello, E., Næss, P., Tennøy, A. & Longva, F. (2013) *Innovations for sustainable public transport: experiences and challenges in the Scandinavian countries*. VTI Report 799. Linköping: VTI.

Isaksson, K. (2001) Framtidens trafiksystem? Maktutövningen i konflikterna om rummet och miljön i Dennispaketets vägfrågor. Diss. Linköping: Linköpings universitet.

Isaksson, K. & Storbjörk, S. (2012) "Strategy making and power in environmental assessments. Lessons from the establishment of an out-of-town shopping centre in Västerås, Sweden", *Environmental Impact Assessment Review*, Vol 34, April 2012, Pages 65–73.

Johansson, S., Solér, P. & Wretstrand, A. (2012) Bilsnål samhällsplanering i praktiken. Utvärdering av Lunds satsningar på hållbar samhällsbyggnad. Lund: Trafik och väg, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds universitet.

Länsstyrelsen i Stockholm (2014) Metod för jämställdhetskonsekvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län. Fakta 2014:3.

Lundin, P. (2008) Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige. Stockholmia.

Millard-Ball, A., & Shipper, L. (2011) Are we reaching peak travel? Trends in passenger transport in eight industrialized countries. *Transport Reviews*, 31(3), 357–378.

Næss, P., Hansson, L., Richardson, T. & Tennøy, A. (2013) Knowledge-based land use and transport planning? Consistency and gap between "state-of-the-art" knowledge and knowledge claims in planning documents in three Scandinavian city regions. *Planning Theory & Practice*, 14:4, 470-491.

Naturvårdsverket (2013) National Inventory Report Sweden 2013. Stockholm: Sweden Environmental Protection Agency.

Newman, P., & Kenworthy, J. (2011) "Peak car use": Understanding the demise of automobile dependence. *World Transport, Policy, & Practice*, 17(2), 31–42.

Nordlund, J. (2010) Delrapport 2: Integrerad åtgärdsplanering i Storbritannien och Sverige. Kort beskrivning av tre planeringssituationer. Lund: Trivector Rapport 2010:23.

Pettersson, F. (2014) Swedish infrastructure policy and planning – Conditions for sustainability. Lund: Miljö- och energisystem (IMES), institutionen för teknik och samhälle, Lunds Tekniska Högskola.

Proposition 2008/09:93 (2009) Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm: Sveriges riksdag.

Raj Suraya, A. (2013) Policy Coordination in Urban Transport Planning: Some Experience from Asia – Nepal and Japan. Presentation at Regional Expert Group Meeting on Policy Options for Sustainable Transport Development. 27-29 November 2013, Incheon. ESCAP Consultant.

Richardson, T., Isaksson, K. & Gullberg, A. (2010) Changing Frames of Mobility through Radical Policy Interventions? The Stockholm Congestion Tax. *International Planning Studies*, 15 (1): 53.

SCB Statistiska Centralbyrån, Statistisk Årsbok 2013, Transporter och Kommunikation.

SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) (2008) Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007. SIKA statistik kollektivtrafik. SIKA Rapport 2008:30.

SKL, Uppsala kommun, Sundsvalls kommun, Karlstadbus, UL, BR, Branschföreningen Tågoperatörerna, Taxiförbundet, Banverket, Vägverket & Boverket. (2009) "Kollektivtrafiken som norm i samhällsplaneringen", policypaper från SKL/Avd för tillväxt och samhällsbyggnad 20090902.

SKL (2013) Bygg för attraktiv kollektivtrafik. Tre kommuner som kan lära oss läxan. Stockholm: SKL publikation 2013.

SOU (Statens offentliga utredningar) 2003:67 (2003) Kollektivtrafikkommittén (2003). Kollektivtrafik med människan i centrum: slutbetänkande. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer.

SOU (Statens offentliga utredningar) 2013:84 (2013) Fossilfrihet på väg. Del 1. Betänkande av Utredningen om fossilfri fordonstrafik. Stockholm: Fritzes offentliga publikationer.

Stockholms stad, trafikkontoret (2012) Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Augusti 2012. På väg mot ett Stockholm i världsklass. Stockholm: Stockholms Stad

Svensk Kollektivtrafik (2013). Färdplan för kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling. Stockholm: Svensk Kollektivtrafik.

Svensson, T. & Hedström, R. (2010) Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. VTI notat 23-2010. Linköping: VTI

Thoresson, K. & Isaksson, K. (2013) Kommunala erfarenheter av Samordnad kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.

Tornberg, P. (2011) Making sense of integrated planning: challenges to urban and transport planning processes in Sweden, Kungliga Tekniska Högskolan.

Trafikanalys (2012) Bekvämt och effektivt om unga får välja.

Trafikanalys (2013) Transportarbete 1950 – 2012.

Trafikverket (2012) Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar,Handledning. Trafikverket Publikation 2012:206. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2013) Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen. Publikationsnummer: 2013:121. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket, Boverket & SKL. (2007) TRAST – Trafik för en attraktiv stad.

Trafikverket & SKL (2010) Hållbart resande i praktiken: trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. Stockholm: SKL Kommentus Media.

Trafikverket & SKL (2012) Kol-TRAST. Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

Trafikverket och SKL. (2010) GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus.

Vägverket (2008) KOLL framåt huvudrapport 2007-12-21. Borlänge: Vägverket.

Internetbaserade referenser

Boverket (2014) vision 2025 sverige2025.boverket.se (Besökt 2014-10-28 samt 2014-12-01)

Ekonomifakta (2014) <http://www.ekonomifakta.se/sv/Fakta/Miljo/Utslapp-i-Sverige/Vaxthusgaser/> (Besökt 2014-11-28)

Trafikverket (2014) Jämför trafikslag <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/Jamfor-trafikslag/> (Besökt 2014-04-17).

Forum för innovation i transportsektorn www.transportinnovation.se (Besökt 2014-04-28)

Innovativ parkering (2014) projekthemsida <http://www.innpark.se/> (Besökt 2014-05-05)

Bilaga 1 Översikt över prioriterade insatser

De områden och insatser som presenterades i kapitel 4 utgör tillsammans med litteraturoversikten i kapitel 3 en viktig grund till de insatser som föreslås. För varje område konkretiseras mål, tidsramar, konkreta åtgärder och incitament samt huvudsakligt ansvar.

Insats	Vad ska uppnås	Tidsram	Konkreta åtgärder och incitament	Ansvar
1. Införande av mål om hållbar stadsutveckling med fokus på transporters strukturerande verkan.	En konsekvent prioritering av kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva transportslag.	2015-2016	Införande av ett nytt "stadmiljömål" som kopplas till de transportpolitiska målen genom ett utvecklat funktionsmål.	Regeringen, relevanta myndigheter, forskare. Forum för innovation i transportsektorn skulle kunna initiera denna process i dialog med Boverket m fl myndigheter som redan är involverade i den nationella plattformen för hållbar stadsutveckling.
2. Översyn av regelverk och riktlinjer	En mer koherent sammansättning av lagar, regler, rutiner och principer som främjar kollektivtrafik och andra yt- och energieffektiva transportlösningar. En ökad tydlighet avseende vilka kriterier och mål som ska styra transportpolitiska beslut.	2015-2017	Identifiera de viktigaste lagarna, reglerna och andra styrinstrumenten (t ex PBL, förordningar avseende nationell och regional transportplanering, regeringens instruktioner, direktiv, regleringsbrev till Trafikverk, länsstyrelser m m) som påverkar nationell, regional och lokal trafik- och bebyggelseplanering. <i>Obs se till att täcka hela planeringsprocessen från tidiga skeden till översiktsplane-, detaljplane- och byggskede.</i> Identifiera behov av förändringar och kompletteringar av befintliga lagar, regler och styrinstrument. Inför t ex trafikkonsekvensbedömning och -beskrivning i översikts- detaljplanering i städer och tätorter. Statlig och regional medfinansiering villkoras av i vilken mån åtgärder bedöms bidra till att nå fram till uppställda mål.	Regeringen, departement och relevanta myndigheter. Forum för innovation i transportsektorn skulle kunna sätta igång processen t ex genom att initiera en utredning.
3. Översikt över kollektivtrafikens effekter + komplettering av befintligt planeringsstöd	Befintlig kunskap görs tillgänglig och genomsyrar planeringsstöd på området.	2015-2018	Översikt över hur olika typer av effekter för och av kollektivtrafik hanteras i befintliga analysverktyg. Identifiering av brister och utvecklingsbehov. Ett begränsat FoU-arbete för att på kort tid utveckla och komplettera befintliga metoder. Publicering av en nationell analyshandbok för planering och utvärdering av kollektivtrafik.	Ansvar: Nationella forskningscentrum inom området till exempel K2, CTS, Samot med flera i samarbete med Trafikanalys, SKL och relevanta konsultföretag.

4. Program för ökad samverkan och erfarenhetsutbyte	Fördjupad och breddad kunskap inom och mellan centrala aktörer inom kollektivtrafik- och bebyggelseplanering. Ökad tvärssektoriell kompetens och djupare insikter om vikten av samverkan.	2015-2018	Ett samlat program med olika nätverks- och utbildningsinsatser, innefattande t ex: <ul style="list-style-type: none"> • Nischade seminarier, konferenser, workshoppar för nyckelaktörer • Sammanhållna utbildningar som syftar till att redan yrkesverksamma ska kunna vidareutbilda sig, lära sig av varandra, bygga nätverk och kontakter över sektors- och professionsgränser • På grundnivå öka det tvärvetenskapliga innehållet i centrala utbildningar på området – på sikt inrätta en disciplinöverskridande grundutbildning • Utveckling av branschgemensamma trainee-program • "Utlånes"- och "bytesprogram" mellan olika yrkesgrupper 	K2 i nära samverkan med SKL, Trafikverket, Svensk kollektivtrafik, X2AB, Samot, m fl.
5. En starkare koppling till internationellt forsknings- och utvecklingsarbete	Ökad grad av erfarenhetsutbyte och kunskapsöverföring Sverige – internationella sammanhang	2015-	Ta aktivt del av internationellt utvecklingsarbete, medverka i EU-projekt m m. Använd ELTIS och liknande forum för att utbyta erfarenheter. Skapa finansieringsmöjligheter för internationella nätverk och samarbeten. (Vinnovas påverkansplattform är en intressant möjlighet.)	Ansvaret behöver definieras.
6. Tävlning om innovativa lösningar	Inspiration och spridning av "good practice" för hur kollektivtrafik och andra hållbara transportslag kan prioriteras i ny och befintlig bebyggelsestruktur.	2015-	Nationell tävling för att lyfta frågan, sprida kunskap och inspiration och bidra till att goda exempel sprids.	Forum för innovation i transportsektorn tar initiativet

Bilaga 2: Workshopinbjudan



Färdplan för kollektivtrafik som grundförutsättning i samhällsplaneringen – inbjudan till workshop 16 januari i Lund⁸

Forum för innovation i transportsektorn (www.transportinnovation.se) har initierat ett arbete med att ta fram färdplaner inom områden som är av strategisk vikt för att ställa om till ett hållbart transportsystem med radikalt minskad miljö- och klimatpåverkan. Ett av dessa områden rör kollektivtrafikens roll i samhällsplaneringen. Forskningscentret K2 – kunskap och kompetens för attraktiv kollektivtrafik – och SKL har fått i uppdrag att leda detta arbete. Centrala utgångspunkter för arbetet är att det kommer att krävas ändrade arbets- och beslutsprocesser hos alla planerande organ på lokal, regional och nationell nivå för att säkerställa att kollektivtrafiken och inte bilen ska vara normerande i samhällsbyggnadsprocessen. Sannolikt behöver regelverk och lagstiftning ses över för att påskynda en sådan utveckling. Insatsområdet finns beskrivet lite fylligare i den färdplan som togs fram av Svensk kollektivtrafik och K2 gemensamt tidigare under 2013 (bifogas denna inbjudan).

Inbjudan till workshop

Du inbjuds härmed till en workshop där vi samlar cirka 10 personer som har viktiga kunskaper och erfarenheter i relation till huvudfrågan – hur kan kollektivtrafik bli en grundprincip i lokal bebyggelseutveckling och i samhällsplaneringen i stort?

Workshopen kommer att hållas i Lund den 16 januari 2014 kl 11.30-16.30 (lokal meddelas senare).

Workshopen är ett sätt för oss att samla kunskaper och erfarenheter för att vi ska kunna ta fram en färdplan som stakar ut den viktigaste vägen framåt inom detta område. Färdplanen ska bl.a. resultera i en beskrivning av de viktigaste aktiviteterna som bör genomföras när, och av vem för att kollektivtrafiken ska få en normerande status.

⁸ Samma inbjudningstext användes till workshopen i Stockholm 23 januari

Workshopens upplägg och innehåll

Vi har valt ett workshopupplägg med få deltagare. Tanken med detta är att det ska finnas förutsättningar för fördjupande diskussioner och erfarenhetsutbyte. Den typ av frågor som kommer att stå i fokus på workshopen är t ex följande:

1. Vilken potential ser du i en mer kollektivtrafikanpassad samhällsplanering?
2. Vilka är de viktigaste åtgärderna och aktiviteterna för att på kort tid komma framåt i denna fråga? Handlar det om mer kunskap, ändrad lagstiftning, teknikutveckling, ändrade beteendemönster eller vad?
3. Vilken erfarenhet har du av offentliga och/eller privata aktörers överväganden och ageranden i relation till denna fråga? (Kan gälla både organisationer och individer)
4. Hur kan man utveckla effektivare samverkansprocesser mellan kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter, exploatörer, fastighetsbolag m.fl.?
5. Vilka incitament behöver skapas – och hos vem – för att påskynda omställningsprocessen?

Vi hoppas att just du ska ha möjlighet att medverka!

Med förhoppningar om ett positivt svar,

K2s och SKLs arbetsgrupp

Göran Ewald, K2/Malmö högskola (goran.ewald@mah.se, tel 040-66 58367)

Anna Grönlund, SKL (anna.gronlund@skl.se)

Robert Hrelja, K2/VTI (robert.hrelja@vti.se, tel 070 883 27 40)

Eva Hägglund, SKL (eva.hagglund@skl.se)

Karolina Isaksson, K2/VTI (karolina.isaksson@vti.se, tel 076 6334328)

Fredrik Pettersson, K2/Lunds tekniska högskola (fredrik.pettersson@miljo.lth.se, tel 046 222 86 41)

Bilaga 3: Deltagare på workshopar m m

Deltagare Färdplaneworkshop 16/1 2014 i Lund

Stephan Bösch, Trivector
Mattias Schiöth, Skånetrafiken
Daniel André, Boverket
Sven-Allan Bjerkmemo, Bjerkmemo konsult
Sören Bergerland, Karlstadbus
Moa Åhnberg, Region Skåne
Jack Barström, Trafikverket
Anders Siversson, Kristianstad kommun

Deltagare Färdplaneworkshop 21/1 2014 i Stockholm

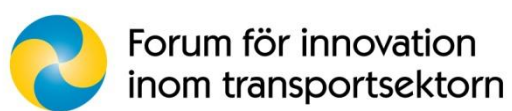
Göran Hallén, Bussföretagarna
Susanne Ingo, Trafikverket
Karin Bagge, SIS
Karin Habermann, Green Leap
Björn Öhman, WSP
Lars Redtzer, Sveriges Byggindustrier
Linda Billberg, Västra Götalandsregionen
Sara Nordenskjöld, SLL
Fredrik Johansson, Jernhusen

Deltagare på uppföljningsworkshop 5/3 2014 i Stockholm

Ulla-Britt Wickström, Uppsala kommun
Stefan Sedin, Svensk kollektivtrafik
Sara Rhudin, SKL
Jan Söderström, SKL
Michaela Wollter, SKL/studerande vid Stockholms universitet

Synpunkter på innehållet har också inkommit från:

Lars Bull, Värmlandstrafiken
Bo Enquist, Samot
Margareta Friman, Samot
Kjell-Åke Lantz, X2AB
Malena Möller och Emma Norrhede, Gatukontoret Malmö stad
Einar Tufvesson, Trafikverket
Charlotte Wäreborn-Schultz, X2ab,
Stenerik Ringqvist, RTM-konsult



Forum för innovation inom transportsektorn
Telefon: 070-161 38 20.

www.transportinnovation.se