



K2 WORKING PAPER 2019:12

Ekonomiska stöd och styrmedel för hållbar mobilitet –

Nordiska erfarenheter av statliga incitamentsupplägg

Ulrik Berggren



Datum: oktober 2019
ISBN: 978-91-986001-7-9
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2019:12

Ekonomiska stöd och styrmedel för hållbar mobilitet –

Nordiska erfarenheter av statliga incitamentsupplägg

Ulrik Berggren

Innehållsförteckning

Förord	5
1. Inledning	7
2. Styrmedel i respektive land.....	8
2.1. Finland	8
2.1.1. Historik	8
2.1.2. Nuläge	8
2.1.3. Uppföljning.....	9
2.1.4. Erfarenheter	9
2.2. Island	10
2.2.1. Nuläge	10
2.2.2. Uppföljning.....	10
2.2.3. Erfarenheter	10
2.3. Norge.....	11
2.3.1. Historik	11
2.3.2. Nuläge	11
2.3.3. Uppföljning.....	12
2.3.4. Erfarenheter	12
2.4. Danmark.....	13
2.4.1. Historik	13
2.4.2. Nuläge	13
2.4.3. Uppföljning.....	14
2.4.4. Erfarenheter	15
2.5. Sverige	15
2.5.1. Historik	15
2.5.2. Nuläge	16
2.5.3. Uppföljning.....	17
2.5.4. Erfarenheter	17
3. Sammanfattande diskussion	19

Förord

Den här rapporten är en del av K2:s arbete med att utvärdera stadsmiljöavtalet, ett styrmedel för att främja hållbara stadsmiljöer. K2:s arbete har syftat till att öka kunskapen om stadsmiljöavtalet som medel för att främja hållbara stadsmiljöer där en större andel persontransporter sker med kollektivtrafik och, för vissa avtal i senare omgångar, även med cykel. K2:s arbete har haft två inriktningar, en processutvärdering och en effektutvärdering av avtalens åtgärder och motprestationer. Inom processutvärderingen har studier genomförts kring hur kommuner, landsting och regioner, statliga myndigheter, m.fl. agerar och samarbetar och hur detta har påverkat avtalens inriktning och genomförande. Effektutvärderingen å sin sida har framförallt behandlat resande, förändringar i styrande och vägledande dokument, satsningar på hållbara transporter samt bostadsbyggande och bebyggd miljö. Projektet har avgränsats till de avtal som slöts mellan åren 2015 och 2017 (dvs i de fyra första ansökningsomgångarna), vilka sammanlagt utgör 65 stycken. Arbetet har främst bedrivits inom ramen för två doktorandprojekt, ett med utgångspunkt i processutvärderingen (doktorand från samhällsvetenskaplig fakultet) och ett inriktat på att studera effekter (doktorand från teknisk fakultet). Dessutom har seniora forskare och civilingenjörsstudenter medverkat i projektet.

Denna rapport baseras på ett underlags-PM inför, samt presentationer och diskussioner under, en seminarieworkshop som K2 anordnade den 11 april 2019 i Lund på uppdrag av Trafikverket. Tillställningen samlade planerare inom bebyggelse och transport från kommuner, regioner och nationella myndigheter runt om i de fem nordiska länderna. Seminarieworkshopen genomfördes inom ramen för projektet "Hållbara nordiska städer med fokus på klimatsmart mobilitet" och var en del i ett regeringsuppdrag som ingick i det svenska ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet. Trafikverket var ansvarigt för delprojektet om dialogmöten, erfarenhetsutbyte samt rekommendationer om att skapa förutsättningar för attraktiva och klimatsmarta transport i städer, inom vilket denna seminarieworkshop arrangerades.

Lund, oktober 2019

Ulrik Berggren

författare

Helena Svensson

projektledare K2

1. Inledning

Rapporten består inledningsvis av en kortfattad sammanställning över statliga ekonomiska incitament för främjande av hållbar mobilitet i städer i de nordiska länderna. Sammanställningen är tänkt att ge en överblick, men gör inte anspråk på att vara heltäckande. Följande aspekter redogörs kortfattat:

- Hur ges finansiellt stöd till förändringar som krävs för hållbar mobilitet?
- Hur används ekonomiska styrmedel och med vilka motkrav från mottagarna av stöd?
- Vilka fördelar och nackdelar har olika stöd och styrmodeller?
- Vad finns det för erfarenheter och vilka rekommendationer ges från respektive land?

Därefter följer ett kapitel som avhandlar slutsatser som drogs utifrån diskussioner som skedde under en seminarieworkshop i april 2019.

Begreppet ”hållbar mobilitet” tillämpas i denna text på förflyttningar som sker med färdssätten gång, cykel och kollektivtrafik och främst exempel på incitament som främjar hållbar urban mobilitet har tagits med.

2. Styrmedel i respektive land

2.1. Finland

2.1.1. Historik

Regional planering har en ganska kort historik i Finland. Först i början av 1990-talet upprättades de första planerna, vilka förnyades vart fjärde år. 2008 upprättades en första avsiktsförklaring om markanvändning och bostadsbyggande i Helsingforsregionen, vilket från 2012 sedan vidareutvecklades till de nuvarande MBT-avtalen (West, 2018).

2.1.2. Nuläge

Den finländska staten har genom de så kallade MBT-avtalen (Markanvändning, Boende och Trafik – MAL på finska) önskat stärka den hållbara tillväxten i de fyra storstadsregionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborg. Genom stärkt strategisk planering på stadsregionnivå, och förbättrat samarbete mellan parterna, syftar avtalen till att stärka dessa regioners konkurrenskraft och attraktivitet i ett brett perspektiv. Fokus i avtalen har legat på att samordna markanvändning, boende och trafik för att hejda splittring och utglesning av samhällsstrukturen i synnerhet i större stadsregioner. ”Avtalen”, egentligen en slags avsiktsförklaringar som tar ett helhetsgrepp på statens engagemang rörande bostadsförsörjning, transportinfrastruktur och digitala tjänster inom främst persontransportområdet, har slutits vart tredje år sedan år 2010 och omfattar nu 43 kommuner totalt. De nu gällande avtalen slöts mellan inblandade statliga organ samt regioner och kommuner år 2016 och gäller till och med 2019 (www.ymparisto.fi, 2018).

Ett viktigt syfte med avtalen är att stärka samordningen mellan markanvändning, i synnerhet bostadsplanering och -byggande, med planering av infrastruktur och transporter, såväl som samverkan mellan kommuner sinsemellan och gentemot regionerna. Avtalen ska stödja och styra mot uppfyllandet av regionala och nationella mål rörande långsiktig hållbarhet och bostadsförsörjning samt ta utgångspunkt i de regionala strukturmodeller och planer som finns. Ett exempel är att ny bebyggelse ska lokaliseras till där det redan finns en samhällsstruktur, såsom spårnät och annan infrastruktur, och service, och dessa områden ska vara täta, energieffektiva och baseras på kollektivtrafik. När det gäller bostadsförsörjning har staten en direkt möjlighet att påverka prisbilden genom de långfristiga räntestödslån samt borgenslån som tillhandahålls. Man har dessutom tillgång till det statliga bostadsbolaget A-Kruunu där man via ägardirektiv direkt påverkar byggandet som bolaget genomför.

I gengäld erbjuder staten att med 30 procent delfinansiera planering av spårväg och med 50 procent finansiera genomförande av så kallade små kostnadseffektiva trafikprojekt. Dessutom förbinder man sig att främja utvecklandet av den övergripande statliga infrastrukturen som berör storstadsområdena (större statliga infrastrukturobjekt som

berör respektive region listas i ”avtalen”, t ex åtgärder på järnvägen mellan Åbo och Helsingfors), men inga ”nya” pengar till dessa åtgärder ingår i ”avtalen”. Inriktningen på de mindre åtgärderna, som för avtalsperioden 2016-2019 uppgår till totalt 52 miljoner euro och där staten alltså bekostar halva summan i varje projekt, har varit att bidra till att uppfylla regionala mål, vilka exempelvis (såsom för Helsingforsregionen) berör tillgänglighet, utsläpp, områdesvisa socioekonomiska skillnader och ekonomisk effektivitet (West, 2018). Åtgärderna berör gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik (främst trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de senare). I Helsingforsregionens MBT-avtal ingår även vägavgifter¹ som styrmedel för att uppnå utsläppsmålet. Medlen utgör en del av den statliga så kallade bastrafikledshållningen, som ingår i den ordinarie budgeten för statliga infrastrukturinvesteringar.

Utöver MBT finns även statligt stöd för påverkansåtgärder och en ny pott för gång- och cykel (utan krav på motprestationer). Gemensamt för dessa stöd, vilka fördelas utifrån ansökningar på samma sätt som i Sverige, är att de genererat många bra ansökningar – många fler än det funnits medel tilldelat.

2.1.3. Uppföljning

Den statliga miljöförvaltningen fokuserar i sin halvtidsöversyn av avtalen på effekterna på bostadsförsörjningen och, i viss mån, andelen hållbara resor och utvecklingen av hållbara transportsystem (ymparisto.fi, 2018). Således rapporterar man om att målen för bostadsbyggande i stort uppnåtts (99 procent av regionens två-års mål uppnåddes första året 2016, 25 procent av de tillkommande bostäderna är med ”överkomlig hyresnivå”), att merparten av de nya bostäderna har förlagts till lägen med hög tillgänglighet med kollektivtrafik och att antalet kollektivtrafikresor därmed ökat. Exempelvis har avtalet med Tammerfors innefattat ett kommunalt åtagande om bostadsbyggande längs en spårväg under utbyggnad, och 71 procent av den tillkommande bostadsytan förläggs centralt eller kollektivtrafiknära. Signifikanta effekter på utsläpp har dock inte kunnat uppmätas.

2.1.4. Erfarenheter

Enligt en utvärdering genomförd på uppdrag av finska Trafikverket (Rand, 2018), så har de egentliga MBT-åtgärderna inte kunnat följas upp på ett konsistent sätt beroende på sin småskalighet. Utvärderingens intervjuer med berörda statliga, regionala och kommunala tjänstemän, visar dock på en främjande effekt av avtalen på den stadsregionala planeringen i berörda områden.

Det finns planer på att framtida avtal ska gälla längre tid och ha ett större mått av bindande åtaganden. Det finns också högre ambitioner för att utsläppen inom områdena markanvändning, boende och trafik ska minska – målet i klimat- och energistrategin är att utsläppen inom trafiken ska minska med 50 procent före år 2030.

¹ I avtalet förutsätts den reella nivån på intäkterna från vägavgifterna inte inverka på det statliga anslaget belopp.

2.2. Island

2.2.1. Nuläge

Den isländska staten har sedan 2012 ett testprogram för hållbart resande i Reykjaviksområdet. Programmet, som är tänkt att pågå i tio år, har som huvudsyfte att under perioden fördubbla andelen resor med kollektivtrafik av det totala antalet resor i huvudstadsområdet, för att därmed motverka en förväntad ökning av biltrafikarbetet. Parallellt finns mål om ökad trafiksäkerhet, minskade koldioxidutsläpp samt mer samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet än i referensläget. Regeringen (Vägverket) ska ge finansiellt stöd med 900 miljoner isländska kronor, i 2012 års penningvärde, varje år i 10 år till Strætó, som ägs av kommunerna i huvudstadsområdet och bedriver kollektivtrafiken därstädes. Motkravet på kommunerna är att de inte minskar sin budget till Strætó under perioden (totalt ca 2 600 miljoner isländska kronor år 2012). Strætó har å sin sida uppdragits att förstärka och förbättra kollektivtrafikutbudet i främst högtrafiktid. Utöver detta ingår nya fordon i syfte att locka nya resenärer.

2.2.2. Uppföljning

Programmet utvärderas från och med år 2014 med två års intervall och den senaste utvärderingen, för åren 2011-2015, publicerades år 2016. En utvärderingsrapport för 2018 publiceras inom kort. I utvärderingarna följs nio indikatorer som beskriver marknadsandel, antal resor, driftskostnader, restider med kollektivtrafik i förhållande till bil, attityder till kollektivtrafiken, biltrafikarbete, hushållens reskostnad och bilinnehav, utsläpp av växthusgaser från transportsystemet samt ekonomisk effektivitet. Man har även följt upp det årliga bidraget från staten, i 2012 års penningvärde. Under tre år har det utbetalade beloppet inte nått upp till de utlovade 900 miljoner isländska kronor trots att kommunerna uppfyllt sin andel. I övrigt visar den senast publicerade utvärderingen på ett signifikant ökat kollektivtrafikresande, och att ökningen är större än ökningen i bilresandet, samtidigt som kollektivtrafikutbudet, mätt i körda kilometer, ökat. Totalt sett har således andelen kollektivtrafikresor ökat med ett par procentenheter, dock från en mycket låg nivå sett till övriga nordiska storstäder. Restiderna i förhållande till bil har också sjunkit. Man når dock än inte upp till målsättningar om minskade koldioxidutsläpp. Det finns heller inga styrmedel mot minskad biltrafik i upplägget utan de incitament som finns styr mot förbättrad kollektivtrafik (Mannvit, 2016).

2.2.3. Erfarenheter

Reykjavik kan inte få statligt stöd om de inte inkluderar kringliggande kommuner, vilket enskilda kommuner i Sverige kan. Överenskommelser bryts/misslyckas då mindre kommuner inte ser några positiva drivkrafter/incitament i avtalen. På Island är det regionerna som driver frågan om bostadsbyggande mot staten. Det finns ingen nationell överenskommelse, utan initiativen kommer från regionalt håll. Ur isländskt perspektiv är det viktigt med både drifts- och investeringsstöd eftersom systemet på Island är utformat så att pengarna delas mellan båda, och de bör inte konkurrera om pengar.

2.3. Norge

I Norge har staten tillämpat ett icke juridiskt bindande avtalsförfarande gentemot kommuner och regioner, där staten fordrar vissa motprestationer från de som erhåller ekonomiskt stöd.

2.3.1. Historik

I de så kallade belöningsordningarna från år 2004 och framåt slöts ettåriga avtal mellan staten och de större städerna där målet var att stimulera till förbättrad kollektivtrafik och minskad bilanvändning. I dessa ingick även stöd till drift av trafik, förutsatt att vissa resultatmål uppnåddes. Från 2009 utvidgades avtalen till att bli fyraåriga, och man inkluderade även gång- och cykelåtgärder. Från 2016 integrerades bymiljöavtalen – belöningsordningarnas efterföljare – i den nationella infrastrukturplanen, för att täcka tyngre infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafik, och en tydligare koppling gjordes till det så kallade nolltillväxtnålet ("nullvekstmålet") – att all ökning i resandet i de kommuner där avtal sluts ska tillgodoses genom gång, cykel och kollektivtrafik. Vägavgifter ("bompeng") används såväl för att finansiera åtgärder som att styra mot nolltillväxtnålet. Fler städer har också ingått i de förhandlingar som föregår dessa avtal, jämfört med belöningsordningarna inom ramen för tidigare infrastrukturpaket. Här bör tillfogas att Norge har lång erfarenhet av vägavgifter, vilka tidigt användes för att finansiera dyrbara väginvesteringar. Acceptansen har generellt varit högre än i övriga nordiska länder, då de nya vägförbindelserna i många fall ersatta färjeförbindelser, som varit än dyrare och framför allt långsammare. I storstäderna har man sedan 1980-talet arbetat med åtgärdsprogram, vilka delvis varit vägavgiftsfinansierade. Till en början har dessa främst finansierat vägutbyggnader, men successivt har en större andel kollektivtrafikåtgärder blivit finansierade. Dessutom har den statliga delen av finansieringen successivt sjunkit. Intressant nog finns upprinnelsen till bymiljöavtalen att finna hos Norges motsvarighet till Svenskt Näringsliv – NHO. De lanserade "nullvekstmålet" för biltrafik i de större städerna för knappt tio år sedan, främst utifrån en oro för ökade framkomlighetsproblem på vägarna beroende på trängsel. Norska kommunförbundet tog strax därpå fram en rapport där ett antal scenarier skisserades utifrån det framtida, ökande, transportbehovet i städerna. För varje scenario tog man fram kostnadsuppskattningar för att bemöta transportbehovet på olika sätt. Analyserna visade att en bilbaserad transporttillväxt skulle kosta 290 miljarder norska kronor i investeringar fram till 2030 medan en tillväxt i högre grad baserad på kollektivtrafik, gång och cykel skulle kräva ungefär halva det beloppet i investeringar. Mot bakgrund av rapporten beslutade Stortinget om att bymiljöavtalen skulle ingå i den nationella transportplaneringen från 2014 (Norheim, 2018)

2.3.2. Nuläge

Bymiljöavtalen har nu utvecklats till så kallade byvekstavtal, där samhällsplanering och markanvändning, som stöd för att uppnå transportpolitiska mål, ingår som bärande delar. Avtalen är att betrakta som avsiktsförklaringar och saknar juridiska tvångsmedel men innehåller i gengäld statliga ekonomiska incitament gentemot kommuner och regioner. Geografiskt avgränsas avtalen av regionala eller interkommunala områden för markanvändning och transportplaner. Kravet för samhällsplaneringen är att kommunerna

har en kommuneplans arealdel (motsvarande översiktsplan) med mål om koncentrerad utbyggnad, strukturerad av kollektivtrafikens knutpunkter, och som därmed gynnar kollektivtrafik, gång och cykel.

Det finns i nuläget nio stycken byvektstavtal – Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Drammen, Skien + Porsgrunn, Fredrikstad + Sarpsborg samt Tromsø. Fyra av dessa är hittills klara och underskrivna, medan förhandlingar fortsatt pågår för resterande fem (april 2019). I den nationella infrastrukturplanen för 2018–2029 har totalt 66 000 MNOK anslagits för byvektsavtalens åtgärder (förhandlingarna är indelade utifrån fyra kategorier – kollektivtrafik, gångtrafik, belöningsordning för kollektivtrafikdrift samt utveckling av bytespunkter och stationer), men då ingår även en större åtgärd i Oslo – Fornebu-banan (men inte ett antal större åtgärder på det nationella järnvägsnätet som innebär ökad kvalitet eller kapacitet i lokal spårtrafik).

2.3.3. Uppföljning

Uppföljning av avtalen görs, utöver avseende resande och trafik, även utifrån olika förtätningskriterier, samt beträffande lokalisering av arbetsplatsområden och besöksintensiva verksamheter. Mål- och resultatstyrningen är en tydlig del av såväl bymiljö- som byvektstavtalen, och de är portföljbaserade d v s de baseras på de totala effekterna av hela paket av åtgärder. Mål och delmål ska vara kvantifierbara och uppföljningsbara, tidsatta och harmoniera med nationella mål. Staten prioriterar medel till paket som till störst del uppfyller de nationella målen. Vanliga uppföljningsindikatorer är trafikarbete, antal påstigande i kollektivtrafik, utsläpp av klimatgaser baserade på nedbruten nationell statistik, tillgänglighet till kollektivtrafikknutpunkter mätt i gångavstånd, parkeringsantal, varav antal gratis parkeringsplatser för anställda samt parkeringsnorm. ”Nullvektmålet”, att persontrafikökningen inte ska tas med bil och som är centralt bland de nationella målen som ska uppfyllas som resultat av varje byvektstavtal, är uppnått om trafikarbetet är på samma nivå vid avtalsperiodens slutår som vid referensåret. Det finns hittills inte så mycket uppföljningsresultat från bymiljöavtalen, men erfarenheter från deras föregångare, belöningsordningarna, visar att betydande ändringar av färdmedelsfördelning åstadkommit i städer som Trondheim, Oslo och Bergen (även om de hållbara trafikslagets andelar fortfarande ligger en bit under svenska storstäders– exempelvis är kollektivtrafikandelen 13–24 procent av samtliga resor).

2.3.4. Erfarenheter

Vid seminarieworkshoppen framkom att bilden är något splittrad mellan berörda kommuner när det gäller hur befolkningen har tagit emot de olika paket som avtalen omfattar. I Trondheim, där åtgärderna är relativt modesta (ett exempel är mindre åtgärder för förbättrad gångframkomlighet) och det ingår tydliga miljöförbättringar (miljöpakke) vilka inte kräver så höga vägavgifter, har avtalet i huvudsak tagits väl emot, medan Bergen och Stavanger har upplevt ett större motstånd på grund av kraftigt höjda vägavgifter då det krävts mycket pengar för dyra kollektivtrafikinvesteringar. För Oslos del, där motsvarande upplägg funnits under närmare 30 år, har det skett en tillvänjning i och med att medborgarna uppskattat de förbättringar, med resulterande positiva effekter, som medlen från vägavgifterna kunnat finansiera. I Trondheim förhandlades, och

förankrades, avtalet ”under radarn”, medan man i Bergen i princip förhandlade via media vilket inte har underlättat processen.

Något som har hänt på sistone vid framtagandet av byvekstavtalen är att de större kommunerna försöker få med sig sina kranskommuner i förhandlingarna med staten, något som har gett gott resultat ibland annat Trondheim (men det finns också många utmaningar då man inte har möjlighet att ta del av samma medel som storkommunerna). För vissa mindre kommuner kan det stöd man kan få av de större vara mycket värt i förhandlingarna med staten om möjligheten att få ta del av statliga medel. Staten/regionen har dessutom möjlighet att komma med tvingande sanktioner om de mindre kommunerna inte följer den regionala planen för markanvändning. Från större kommuner såsom Bergen har man aviserat att man är beredd att dela med sig av de statliga medlen för att på så sätt få med sig kranskommuner på åtgärder som begränsar exempelvis inpendling med bil till storkommunen. En erfarenhet av förhandlingarna om byvekstavtal är att ett visst mått av politiskt spel har utvecklats. Från lokala företrädare ser man avtalen som ett visst hot mot det lokala självbestämmandet, medan de centrala företrädarna ser att vissa större kommuner tar medlen som erbjuds för givna, och inte anstränger sig. Det pågår en diskussion om förhandlingarnas omfattning och hur denna kan hållas på en rimlig nivå.

2.4. Danmark

2.4.1. Historik

I Danmark var man, efter en del debatt kring transportplaneringen i främst Köpenhamnsområdet vid slutet av 1980-talet (se bl a Figueroa, 2004), tidigt ute med ett stöd till kommunerna för åtgärder som syftade till att minska trafikens miljöpåverkan. Denna så kallade trafik- och miljöpulje, som ingick i Trafikministeriets transportplan 1990 innebar att kommunerna i gengäld blev ålagda att ta fram en så kallad trafik- och miljöhandlingsplan. Detta upplägg fanns i fem år och utvärderades sedan av Bent Flyvbjerg. Slutsatsen var att stödprogrammet möjliggjorde en koppling mellan miljöfrågor och trafiksystem på kommunal nivå. Även om denna process upphörde efter det att programmet tagit slut, så medförde den att många kommuner tog till sig nya tänkesätt kring transport- och samhällsplanering, vilka senare skulle bli en del av huvudfåran inom planeringsdiskursen (Flyvbjerg, 2002).

2.4.2. Nuläge

I nuläget saknas motsvarande krav på motprestationer kopplade till hållbarhet hos de parter som mottar stöd för infrastruktur- och trafikåtgärder i Danmark. De bidragssystem med potter (puljer) som Trafikstyrelsen för delar finns det möjlighet att söka pengar för åtgärder som främjar gång, cykel och kollektivtrafik. Totalt har 1 100 MDKK delats ut till kollektivtrafikinfrastruktur och 1 600 MDKK till cykelåtgärder sedan 2010. Dessutom har 100 000 MDKK delats ut som driftsbidrag under samma period. Högst halva investeringskostnaden täcks av det statliga stödet. Syftet med åtgärderna ska vara att förbättra kollektivtrafiken, underlätta för kollektivtrafikresor och effektivisera transporternas energianvändning – vari ingår en minskning av transportsektorns koldioxidutsläpp. Det finns dock inga resultatrelaterade krav på bidragsberättigade

projekt. Mottagare av medlen kan vara offentliga myndigheter/kommuner och trafikutövare (offentliga eller privata). Sålunda finns i nuläget potter för investeringar för busstrafik och till förbättring (främst infrastrukturinvesteringar såsom bussgator, knutpunkter och laddning för elbussar) samt uppstart och drift av nya kollektivtrafiklinjer (i max två år) i ”ytterområden” med svag efterfrågan på kollektivtrafikresor (landsbygd/glesbygd). I den förstnämnda potten delades det 2017 ut 300 miljoner danska kronor medan 177 miljoner danska kronor delades ut i den sistnämnda.

Åren 2014 och 2015 delade Trafik- Bygge og Boligstyrelsen totalt ut 41 miljoner danska kronor från en pott för supercykelvägar och cykelparkering, i samarbete med Vegdirektoratet. Här fanns en viss betoning på åtgärder som skulle förenkla samspelet mellan cykel och kollektivtrafik.

En särskild pott för bussframkomlighet fanns under år 2015 där 51 miljoner danska kronor delades ut till 18 projekt. Här ingick signalprioritering, ombyggnader av korsningar, hållplatsuppgraderingar samt busskörfält.

Utöver dessa fanns det mellan åren 2009 och 2011 en pott för projekt som bidrog till fler kollektivtrafikresenärer, och mellan 2009 och 2013 dessutom en pott för framkomlighetsåtgärder för busstrafik. För framkomlighetspotten var syftet även att åstadkomma bättre samspel mellan kollektiva trafikslag, stärka centrala knutpunkter samt förenkla byten (Trafik- og Boligstyrelsen, 2016).

Utöver dessa pottbaserade bidrag har även enskilda kommuner slutit överenskommelser med staten knutet till enskilda större kollektivtrafikprojekt (”de intressanta åtgärderna”) – letbane i Århus och Odense, BRT i Ålborg och tvärsparväg/letbane i Köpenhamn. Dessa bygger dock inte på något centralt ramverk utan är framförhandlade på initiativ av respektive kommun, och de skiljer sig också mycket sinsemellan vad gäller avtalsvillkor och finansiering. Gemensamt har de att åtgärderna är riktade mot stora arbetsplatser för att maximera antalet kollektivtrafikresor, och att initiativen har tagits från lokalt eller regionalt håll (Trafik- og Boligstyrelsen, 2019).

2.4.3. Uppföljning

Framkomlighets- och passagerarpotterna utvärderades baserat på bidragsmottagarnas årsrapporter, en enkätundersökning samt dialogmöten med inblandade bidragsmottagare. I utvärderingen framhölls att de ingående projektens åtgärder på kort sikt har möjliggjort en förbättrad framkomlighet och förstärkt service till resenärerna, vilket visar sig i ökad grad av tillfredsställelse. På längre sikt menar man att åtgärderna bidragit till att man bibehållit resandet och att det hade varit färre resor om åtgärderna inte genomförts.

Sammantaget har de sju pottorna delfinansierat kollektivtrafikåtgärder för drygt två miljarder danska kronor sedan 2009, åtgärder som man bedömer inte hade blivit av annars. Tanken är att samtliga potter ska utvärderas under de närmaste åren (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2018).

2.4.4. Erfarenheter

När det gäller pottorna för landsbygdstrafik har det varit svårt att få in tillräckligt bra ansökningar, även graden av innovation kan ifrågasättas trots att detta varit ett kriterium vid ansökning om medel till ett flertal av pottorna. Båda dessa har dock varit betydelsefulla för politikerna som beslutat om pottorna.

2.5. Sverige

Sveriges stadsmiljöavtal har uttryckligen hämtat inspiration från de norska bymiljöavtalen.

2.5.1. Historik

Sverige har emellertid en lång historik av förhandlingar mellan staten och storstadsregionerna kring finansiering av regional infrastruktur och kollektivtrafik. I den så kallade Hörjel-överenskommelsen från 1964 ingick dessutom en total omorganisation och länsvis samordning av det då fragmenterade ansvaret för Storstockholms kollektivtrafik mellan en mängd kommunala och statliga aktörer – en modell som senare låg till grund för den nationella länstrafikreformen femton år senare. Frånsett den i reformen omdanande taxerevisionen så är motprestationer i form av ekonomiska styrmedel en ganska nylig företeelse i Sverige, och då har den främst använts för att finansiera väginvesteringar. Från 2007 finns trängselavgifter i Stockholm och sedan 2013 i Göteborg, vilka syftar till att både styra trafiken och finansiera infrastruktur för bil- och kollektivtrafik. Till skillnad från Norge så tar i Sverige staten in skatten men öronmärker den sen för regionala infrastrukturåtgärder i den region skatten tas upp. Betoningen på styrning har successivt ökat sedan det första förslaget på vägavgifter togs fram för Stockholm 1991, och i den senaste förhandlingsomgången – Stockholmsförhandlingen från 2013, så ska trängselskatt även i Storstockholm finansiera storskalig kollektivtrafikinfrastruktur i form av ny tunnelbana.

De första tankarna om stadsmiljöavtal formulerades i ett betänkande av utredningen Fossilfrihet på väg som rapporterades 2013. Utredningen, som syftade till att ta föreslå åtgärder och styrmedel för en helt fossilbränsleoberoende fordonsflotta till 2030, som ett steg för att nå noll utsläpp av växthusgaser till 2050, hade relativt stort fokus på styrmedel kollade till alternativa transportslag till privatbil (SOU 2013:84). Detta då man kom fram till att det inte räcker med teknikutveckling och nya bränslen för att uppnå målen med utredningen. Kopplingen mellan planering av bebyggelse och planering och trafikering av infrastruktur beaktades i ett särskilt kapitel, och behov av tydligare statlig styrning betonades. Den första omgången avtal tecknades under åren 2015-2018 och här var syftet med avtalen att åstadkomma hållbar tillväxt, främst relaterande till befolkning, ekonomi och mål om minskad klimatpåverkan och hållbar bostadsförsörjning. Att stadsmiljöavtalen skulle innehålla krav på bostadsutbyggnad var något som kom med i regeringsförhandlingarna efter 2014 års riksdagsval. En annan kompromiss under dessa var att inte som i Norge etablera ett centralt nolltillväxtmål för biltrafiken. Generellt rådde någorlunda enighet om att åstadkomma ett fossilfritt välfärdssamhälle till 2045 i Sveriges riksdag, men inte för vägen dit. Framför allt rådde politisk oenighet beträffande tvingande

styrmedel för minskad biltrafik samt mellan den nationella och lokala nivån om vilka mål som borde gälla för detta.

Strävan att uppnå snabba resultat medförde även en lägre ambitionsnivå i termer av satsade medel och långsiktighet i de slutliga riktlinjerna till Trafikverket, när det ålades ta fram ett ramverk i form av en förordning för stadsmiljöavtal under 2015. Begränsningar i tillgängliga medel, och i tid, gjorde så att man fick ta till en ansökningsprocedur. Ansökningsförfarandet påminner i mycket om de riktade miljöanslag gentemot kommuner och regioner infördes under sent 1990-tal – Lokala InvesteringsProgram (LIP och senare KLIMP, Klimatklivet). Även dessa byggde på att kommuner skulle söka medel för specifika projekt.

2.5.2. Nuläge

Från att ha varit en tillfällig satsning under åren 2015–2018 har finansieringsformen från 2018 integrerats i den nationella åtgärdsplaneringen och en miljard svenska kronor ingår årligen i förslaget till nationell infrastrukturplan fram till år 2029 (SFS 2015:579; SFS 2017:9). Under den första, tidsbegränsade, perioden avsattes 2,75 miljarder kronor.

Kommuner och regioner kan ansöka om stöd hos Trafikverket vid fasta tillfällen, numera en gång om året, och Trafikverket beslutar om stöd utifrån kriterier såsom hur den passar in i kommunens övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö och att den lever upp till de kriterier som satts för stadsmiljöavtalet. En viktig del är att de sökande kommunerna/regionerna ska förbinda sig till att genomföra mobilitetspåverkande motprestationer, som kan vara ytterligare utbyggnad av kollektivtrafik samt cykel- och gångvägar, förbättrat utbud i kollektivtrafiken, utformning av och hastigheter i gatunätet, trafikstrategier, parkerings-strategier, parkeringstal och parkeringsavgifter, mobility management-åtgärder samt detaljplaner för bostadsbyggande mm. Motprestationerna ska leda till ökad andel hållbara transporter och/eller till ökat bostadsbyggande helst i kollektivtrafiknära lägen. Ekonomiskt stöd inom ramen för stadsmiljöavtal kan sökas för byggande av infrastruktur för kollektivtrafik och cykel och för maximalt 50 procent av investeringskostnaderna. Åtgärder och motprestationer får inte ha påbörjats när ansökan lämnas in. I motsats till bl a Norge och Danmark utgår inga medel för drift av kollektivtrafik i Sverige. Enligt förordningen ska stöd ges till åtgärder som leder till att en större andel av persontransporterna i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärden ska vara energieffektiva, leda till låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Dessutom ska lösningarna vara innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva.

I Sverige har också den s.k. Sverigeförhandlingen genomförts mellan åren 2014 och 2017. Storstadsåtgärderna inom denna kan liknas mer vid byvekstavtalet i Norge när det gäller att det är större ”portföljer” av åtgärder i ett antal större kommuner och där en förhandling mellan stat och kommun föregick ett tecknande av avtal. Storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen hängde samman med förhandlingen om en finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

En ytterligare finansieringsform för lokala och regionala kollektivtrafikåtgärder utgörs av den statliga medfinansiering, upp till maximalt 50 procent, som finns till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana, spårväg och fartyg i regional kollektivtrafik samt för åtgärder som ökar

tillgängligheten för funktionsnedsatta personer (Förordning 2009:237). Statlig medfinansiering går också att få för inköp av elfordon via Elbusspremien som Energimyndigheten ansvarar för och fram tills 2019 via Klimatklivet som Naturvårdsverket ansvarar för och där stöd ges för åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid på lokal nivå.

2.5.3. Uppföljning

Effekter av åtgärder och motpresentationer ska följas upp bl a med avseende på förändrat resande och koldioxidutsläpp. Trafikverket är ansvarig myndighet men tar vid bedömning av ansökningar även hjälp av Boverket, Statens energimyndighet, Naturvårdsverket och Verket för innovationssystem (VINNOVA).

Hittills (april 2019) har 172 ansökningar kommit in via fem ansökningstillfällen och 77 ansökningar har beviljats stöd. Det innebär att ca 60 kommuner och regioner har fått stöd. Flera kommuner och regioner har fått stöd vid mer än ett tillfälle. Ca 2,6 miljarder SEK är hittills fördelade.

K2 har av Trafikverket fått i uppdrag att utvärdera de första tre årens försöksperiod (beviljade ansökningar 2015-2017). Inom ramen för de 65 avtal som slöts under denna tid fick 240 åtgärder stöd till ett totalt belopp om 1,7 mdr SEK och mer än 700 motprestationer ingick. Med tanke på att Trafikverkets totala ram för stadsmiljöavtal under perioden uppgick till 2,5 mdr SEK har det inte behövts göras någon hård prioritering vilka ansökningar som ska få stöd. Åtgärder som beviljats stöd är spårväg, BRT lösningar, upprustning av hållplatser och terminaler, busskörfält, laddstationer för elfordon för kollektivtrafik, allmän förbättring av kollektivtrafikinfrastruktur, cykelbanor och cykelfält samt annan infrastruktur för cykel. 60 procent av ansökningarna berörde kommuner med minst 50 000 invånare. De stora åtgärderna och mest omfattande avtalen dominerade i de tidiga omgångarna, medan det sedan cykelåtgärder blev stödberättigade har blivit en klar dominans av mindre åtgärder kostnadsmässigt. Antalet ansökningar var således störst i den fjärde omgången, där statligt stöd fördelades även explicit till åtgärder som bestod av gång- och cykelvägsutbyggnad, och här var också andelen beviljade medel störst (70 procent) medan bara vart femte ansökan beviljades första omgången (sju av 34 stycken). Spridningen har varit relativt stor i beviljade stöd. Första tre omgångarna var det minsta stödet 2,75 Mkr och det största 289 Mkr med ett medianvärde på 23 Mkr. Den sista omgången hade betydligt fler, men mindre, beviljade medel där det lägsta beloppet var 380 kkr och det högsta 102 Mkr med ett medianbelopp på 7 Mkr.

2.5.4. Erfarenheter

Totalt av de slutna avtalen under försöksperioden har 53 genomförts i sin helhet, men samtliga av dessa avtal har i någon mån omförhandlats. Resterande tolv avtal har avbrutits helt sedan de träffades. För de återstående avtalen, vars totala stöd uppgår till 1,2 mdr SEK, har 75 procent slutits med kommuner som har över 50 000 invånare. Knappt 200 Mkr av stödet i dessa avtal har gått till cykelåtgärder medan 1 000 Mkr har gått till kollektivtrafikåtgärder.

Enligt en enkät till kommuner som slutit stadsmiljöavtal, som K2 genomfört, har det främst varit tjänstemän inom respektive som drivit frågan om att ansöka om medel och sluta stadsmiljöavtal med staten. Avsikten har varit att möjliggöra utbyggnad som det rått politisk enighet om men saknats finansiering till, att möjliggöra höjda ambitionsnivåer och tidigareläggning av planerade åtgärder samt att få en injektion till att komma igång med tidigare planerade åtgärder. De flesta av kommunerna, 28 av 33, hävdar att åtgärderna skulle genomförts senare, i mindre omfattning eller inte alls om det saknats möjlighet att erhålla statligt stöd genom stadsmiljöavtal. Fyra kommuner anger att de skulle genomfört åtgärderna ändå och vid samma tidpunkt även utan statligt stöd.

I princip alla ansökande kommenterade att tidsramen för ansökningar var för snäv för att hinna med att genomföra åtgärderna med tanke på skiftande politiska majoriteter, planerings- och budgetprocesser, överklaganden och behov av markinlösning samt i förhållande till erforderlig tid för upphandling av projektering och anläggningsarbeten. Det har främst varit ansökande som redan haft projekt som var långt framme i planeringsprocessen som kunde skicka in fullödiga ansökningar. Hela 13 av ansökandena hade sina åtgärder redan politiskt beslutade i någon form innan ansökan skickades in och fyra hade redan beslutade detaljplaner där åtgärder/motprestationer ingick. En majoritet av de ansökande instämmer helt eller delvis i att samverka inom organisationen eller med den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ökat. Detsamma gäller även för påståendet att kommunen arbetar mer med åtgärder för hållbara transporter i och med avtalen.

Trots att de för Trafikverket tillgängliga medlen inte gått åt till beviljade ansökningar vid någon ansökningsomgång, så är det utifrån besluten tydligt att Trafikverket valt att ändå avslå inkomna ansökningar som uppfyllt skallkraven men som man ansett inte levt upp till bedömningskriterierna i tillräckligt hög grad. Detta gäller i första hand motprestationerna.

3. Sammanfattande diskussion

Sammantaget visar litteraturöversikten att det runt om i Norden finns flera exempel på styrmedel för hållbara transporter och städer. De finska MBT-avtalen, norska byvekstavtalen och svenska stadsmiljöavtalen har alla tre fokus också på samhällsplanering och bostadsbyggande, där hållbar transportförsörjning ses som en förutsättning för att åstadkomma bärkraftig bostadsförsörjning. I Finland tycks det finnas ett något större fokus på social hållbarhet, i termer av att motverka bostadssegregation, genom att staten har fler direkta styrmedel för att avtalen ska verka i den riktningen.

Jämförelse av målstyrning mellan länderna

De danska potterna tycks ha den i sammanhanget svagaste styrningspotentialen av de fyra exempel som undersökts (ej inkluderat det isländska programmet), då åtgärderna i allmänhet är små och finansiella styrmedel gentemot biltrafik saknas helt. Islands testprogram har en ambitiös uppföljningsapparat med detaljerade indikatorer och mål, men styrningen sker främst på kollektivtrafikens utbuds- och servicenivåside. Norge har å andra sidan de skarpaste kraven gentemot kommunerna för att erhålla statligt stöd, där nullvekstmålet ligger till grund för ambitiösa mål om överflyttning av bilresor till hållbara trafikslag genom såväl morot (ökat kollektivtrafikutbud, förbättrad infrastruktur för gång och cykel) som piska (vägavgifter och parkeringsrestriktioner). Styrmedel kring parkering såsom avgifter och restriktioner har i viss mån även anammats i Sverige men inte i de övriga nordiska ländernas incitamentsupplägg. Norge (byvekstavtalen) är det enda landet där det krävs godkända beräkningar om förväntad måluppfyllelse för att erhålla medel.

Utifrån diskussionerna under seminarieworkshopen framgår att uppfattningarna går delvis isär mellan olika planerare vad gäller hur styrmedel bör utformas och tas fram, förankras och fördelas samt till vilka projekt de bör gå. Många teman återkom dock, och det gick att utläsa vissa tendenser i vad man bedömer vara framgångsfaktorer beträffande effekter och emottagande hos allmänhet och beslutsfattare.

Nedan följer några mer specifika erfarenheter av styrmedlen som planerare förmedlade under seminarieworkshopen.

Inriktning av stödformer

När det gäller hur medlen bör fördelas mellan stöd till investering respektive drift och trafik så menade de flesta under seminarieworkshopen att stöd till infrastruktur bör utgöra huvuddelen av det statliga bidraget. Samtidigt framkom att långsiktigt bärkraftig drift ofta utgör en förutsättning för att även infrastruktuursatsningar ska ge positiva effekter. Stora projekt kan lokalt riskera att på sikt bli gökungar om driftskostnaderna för infrastrukturen går ut över trafikutbudet.

Hur bör åtgärder och styrmedel förankras?

Många av planerarna menar att lokal förankring är nödvändigt för långsiktigt genomförande, och några nämnde att lokala och konkreta begrepp och en stor bredd av mindre åtgärder bör ingå i uppläggen för att visa att alla invånare ska gynna i någon mån. Exempelvis kan stadsmiljö bra ett bra argument som kan rikta sig till flera befolkningsgrupper. Samtidigt rådde en relativ samstämmighet om att störst effekter på exempelvis färdmedelsfördelning och miljöutsläpp fås av större projekt i storstäder. Tydlighet kring vart pengarna går är då avgörande liksom att problemformuleringar som åtgärderna baseras på utgår ifrån vad medborgarna upplever som betydelsefullt. Flera goda exempel finns där man fått med kranskommuner i uppgörelser. Då möjliggörs måluppfyllelse över kommungränser och att även mindre kommuner kan få stöd utan att behöva lägga tid på förhandlingar eller ansökningsförfaranden.

Storlek på åtgärds paket

Många kommuners erfarenhet av ansökningsförfaranden är att de tycks fungera bra för kortare projekt medan förhandlingar kan krävas för längre, mer omfattande projekt. Långa avtal kan vara problematiska då förutsättningar ändras under tiden, och längre avtal kan också bli mer detaljerade och dyrare. Det finns dock fördelar med längre avtal då de i vissa fall överbrygger politisk osäkerhet, och de ger större potential till långsiktiga effekter. En generell utmaning utgörs av mängden stödformer som kommuner och regioner kan söka. Här skulle ett modulbaserat system av stödformer med gemensam ingång vara ett angreppssätt. Möjlighet att söka stöd för mindre projekt gör det dessutom möjligt för mindre resursstarka kommuner att söka medel. En annan svårighet rör planering och uppföljning hos de sökande – här kan särskilt statligt stöd behöva utgå. Samtidigt behöver uppföljningens omfattning anpassas efter projekt- och åtgärdsstorlek och typ av åtgärd.

Fördelningsprocedurer

När det gäller förhandlingar så menade under seminarieworkshopens diskussioner flera planerare med erfarenhet av sådana att de främst bör handla främst om lämpliga mål, vilka ska kunna brytas ner på lämplig relevant nivå, medan enskilda åtgärder tas fram längre fram. För att öka såväl möjligheten att uppfylla och mäta måluppfyllelse, samt att bryta ner vad målen innebär i termer av beteende för den enskilde invånaren, menar man att olika former av beslutsstöd och utbildningsmaterial behöver tas fram – inte minst inför utformning av och mål kring påverkansåtgärder. Mål bör vara så specifika som möjligt, särskilt för mindre åtgärder, och sanktionsmöjligheter kan behövas för att främja efterlevnad av avtal och mål.

Deltagande intressenter

När det gäller förhandlingarna så framkom under diskussionerna att dessa kan behöva innefatta flera lokala intressenter för att inblandade aktörer ska bry sig om projektets resultat och särskilt om åtgärden i projektet kopplar samman kommuner. En mångfald av intressenter upplever man emellertid som svårare att hantera och de kan göra processen långsammare och kanske rörigare - en mer sammansatt uppgift som dock kan vara nödvändig för att önskade effekter ska uppnås. Om privata aktörer ingår behöver även

långsiktigheten säkerställas. En övergripande statlig samordning av projekten anses överlag som viktig.

Positiva eller negativa styrmedel och incitament?

Åsikterna om positiva och negativa styrmedel och incitament – morötter och piskor – gick åsikterna vitt isär mellan planerare med olika bakgrund och nationalitet under seminarieworkshopen. Som generell slutsats kan dock sammanfattas att morötter bör kunna fungera på ett bra sätt genom att underlätta för införande av nödvändiga trafikstyrande piskor, vilka i sin tur kan finansiera morötter. Övergripande styrmedel kan behöva paras med projekt- och kontextspecifika sådana, vilket även gäller för de fältindikatorer som tillämpas vid måluppföljningen av styrmedel och åtgärder.

Samarbete

Av det som framkommit från utvärderingar och som nämndes från många under diskussionen på seminarieworkshopen är att de statliga stöd- och styrmedelspaketen har skapat nya samarbetsformer mellan berörda aktörer såsom kommuner, regioner, trafikbolag och statliga organ, men mål och ambitioner skiljer en del samt i viss mån betoningen mellan olika mål mellan länderna. För att dra slutsatser kring effektiviteten mätt i grad av måluppfyllelse från respektive lands upplägg krävs emellertid en mer avancerad komparativ ansats än vad som har ingått i detta arbete.

4. Referenser

- Figuroa, Maria J (Nordregio, 2004) Public Participation, Democracy and Environmental Integration in Transport: Can EIA/SEA Provide a Feasible Connection? i Hilding-Rydevik, Tuija och Theodórsdóttir, Ásdis Hjökk (red) Planning for Sustainable Development – the practice and potential of Environmental Assessment, Proceedings from the 5th Nordic Environmental Assessment Conference, Reykjavik, Iceland, 25-26 August 2003. Tillgänglig via <https://pdfs.semanticscholar.org/c9bf/93ac6bc5fecc2b95cbe275d327d7bf7528fc.pdf>, nerladdad 2018-10-17
- Flybjerg, B. (2002) 'Good Practice Lessons from the Urban Traffic Project, Denmark.' Paper for presentation at Conference on Good Practice in Integration of Environment into Transport Policy, Brussels, Belgium. October.
- Mannvit (2016) Tilraunaverkefni um eflingu almenningsgangna á höfuðborgarsvæðinu 2012-2022; ástandsvisar – þróun samgangna 2011-2015, Skýrsla unnin fyrir stýrihóp SSH og ríksins, mars 2016
- Norheim, Bård (2018) Rapport jämförelser Norge-Sverige, arbetsmaterial
- Rand, Camilla (2018) Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimusmenettelyn ja sopimuksiin liittyvien hankkeiden vaikuttavuus, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2018. Tillgänglig via https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-42_mal_vaikuttavuus_web.pdf, nerladdad 2018-10-17
- SFS 2015:579, Förordning om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer
- SFS 2017:9, Förordning om ändring i förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer
- SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg – betänkande från utredningen om fossilfri fordonstrafik, Stockholm, 2013
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2018) Årsrapport 2017 - Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilskudspuljer til forbedringer af kollektiv trafik og grøn transport, 4 april 2018. Tillgänglig via <http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/06%20Buspuljer/Publikationer/årsrapport.pdf>, nerladdad 2018-10-17
- Trafik- og Boligstyrelsen (2016) Kommer der flere passagerer, når bussen kommer hurtigere frem? Evaluering af effekter fra projekter i Fremkommeligheds- og Passagerpuljen 2009-2013, 26 april 2016. Tillgänglig via <http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/06%20Buspuljer/Publikationer/Evaluering%20af%20effekter%20fra%20projekter%20i%20Fremkommeligheds-%20og%20Passagerpuljen%202009-2013.pdf>, nerladdad 2018-10-17
- West, Jens (2018) Helsingforsregionens MAL 2019-plan, Effektutvärdering, Presentation av Helsingforsregionens trafik vid NVF utskottsmöte 30-31 maj 2018, Reykjavik. Tillgänglig via <http://www.nvfnorden.org/library/Files/Utskott-2016-2020/Transport-i-st%C3%A4der-och-transportplanering/NVF%20Helsingforsregionens%20MAL%202019-plan.pdf>, nerladdad 2018-10-17
- www.ymparisto.fi (2018) MBT-avtalsperioden nu halvvägs: avtalen har fått fart på stadsregionernas tillväxt, Pressmeddelande 2018-06-20. Tillgänglig via [http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Boende/MBTavtalsperioden_nu_halvvags_avtalen_ha\(47186\)](http://www.ymparisto.fi/sv-FI/Boende/MBTavtalsperioden_nu_halvvags_avtalen_ha(47186)), nerladdad 2018-10-17



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

