TOP - Hur kommuner tänker om och optimerar transportsystemet

Syfte: öka kommunernas kunskap och kapacitet att jobba med steg 1 och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen genom att lyfta fram arbetssätt och verktyg för detta.

Projektägare:
Klimatkommunerna

Projektperiod:
15 februari 2023-15 december 2023

Finansiär: Trafikverket

Problembeskrivning

- Trafikflöden behöver minska
- De positiva synergieffekterna av minskad bilism behöver synliggöras
- Ofta väljs steg 3- och 4-åtgärder (bygga om och bygga nytt) utan att följa fyrstegsprincipen
- Steg 1 och 2-åtgärder (tänk om och optimera) behöver bli en naturlig del av processen.

Varför genomförs inte steg 1- och 2-åtgärder?

- Finansiering - det är lättare att få statlig medfinansiering för fysiska åtgärder.
- Nyttobedömningar: det är svårt att mäta effekterna av icke-fysiska åtgärder
- Kunskap/kompetens: det är svårt att få en samlad bild av effektiva steg 1- och 2-åtgärder samt att skapa acceptans för dessa.
- Vana: I kommunerna finns en formaliserad process för arbetet med fysiska åtgärder vilket saknas för icke-fysiska.

Vad omfattas?

Förslag på Steg 1- och 2-åtgärder tas framför allt fram inom ramen för två parallella processer:

- I åtgärdsvalsstudier för statliga projekt. I det här fallet vore det logiskt om de mer kostnadseffektiva Steg 1- och 2-åtgärderna fick samma möjlighet till statlig medfinansiering som de mer kostsamma Steg 3- och 4-åtgärderna.
- För att hantera kommunala och regionala brister. I det här fallet är det inte givet att staten borde betala varken för fysiska eller icke-fysiska åtgärder.

Ur: *Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering. Studie genomförd på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting*

Projektorganisation

Projektgrupp:
Maria Ivansson, projektledare
Filippa Borgström
Erika Frimanson

Arbetsgrupp:
Anna Lindén, Stockholm
Oskar Sandberg, Olofström
Anders Söderberg, Lund
Petter Skarin, Eskilstuna
Johanna Thidell, Linköping
Dalibor Sentic/Helena Ma, Järfälla
Neil Johnson, Örnsköldsvik
Ida Persson, Luleå
Ulf Liljegren/Tobias Lustig, Borlänge

Avstämningar med:

Trafikverket
Naturvårdsverket
Energimyndigheten
2030-sekretariatet
IVL
Trivector
VTI
LU och K2
andra relevanta organisationer.

Aktiviteter

- Kartlägga nuläget genom:
  - en workshop med kommuner
  - analys av kommuners strategier på området
  - sammanställning av befintliga studier och rapporter på området
- Effekter av åtgärder - undersöka vilka åtgärder som ger positiva effekter på alla (dvs öka trafiksäkerheten, minska utsläppen och öka tillgängligheten) områden. Undersökningen görs i dialog med forskare och kommuner.
- Identifiera flaskhalsar/utmaningar/hinder och möjliga vägar framåt
- Produktion av guide
- Spridningskonferens

Generella effekter

Nyckeltal som ger en indikation om bilens anspråk:

• Genomsnittsbilisten använder 2-5 parkeringsplatser om dagen (SKL, 2013).

• En genomsnittsbil står parkerad drygt 23 timmar per dag eller 97 % av sin livstid (Shoup, 2018).

• En parkeringsplats tar upp mellan 15-30 m2 (SKL, 2013).

• I Sverige finns det uppskattningsvis 50 m2 parkeringsyta per person. Den genomsnittliga boarean per person är enligt SCB 42 m2 (Fastighetsägarna m.fl., 2020).

En minskning av åktiden i kollektivtrafiken med 10 % har visat sig öka antalet resenärer med 4-6 % (UrbanetAnalyse, 2012).

Lägre åktid ger samtidigt lägre driftskostnader (Holmberg, 2013) vilket möjliggör ökad turtäthet.

Det tillsammans med den lägre körtiden har visat sig ha en potential att öka kollektivtrafikandelen med 5 % (Winslott Hiselius & Fredriksson, 2009).

På samma sätt som att fler reser kollektivt när restiden med kollektivtrafiken minskar, så väljer fler att ställa bilen när restiden med bil ökar.

TRL (2004) visar att en 10 %-ig ökning av restiden med bil leder till 2,5 % fler kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafikkörfält har därmed en dubbel effekt då det ökar framkomligheten för kollektivtrafiken samtidigt som det minskar den för biltrafiken.

Åtgärdsbank - beprövade åtgärder för hållbara resval

Grupp	Åtgärd	Effekt/utvärdering
Reglering	Avgiftsfri kollektivtrafik	Avesta: *80% ökat resande med buss och 40 ton minskade koldioxidutsläpp per år. Resandeökningen har framförallt skett i tätortstrafiken i Avesta och Krylbo. Resandet med tätortstrafiken har mer än fördubblats jämfört med innan införandet av avgiftsfria resor. Det är främst arbets- och skolpendlare som ökat sitt resande med buss. Resandeökningen består i huvudsak av tidigare bussresenärer som reser mer med buss, men även helt nya bussresenärer. 39 procent av bussresorna har ersatt en tidigare bilresa och 22 procent en tidigare gång- eller cykelresa. Drygt 100 000 bilresor per år beräknas ha ersatts med bussresor.*
Reglering	Avgiftsfri kollektivtrafik	Övertorneå*: Johansson (2001) har i sin studie visat att 5 månader efter införandet av gratis kollektivtrafik har antalet personer som reser med kollektivtrafik ökat från 35 till 150 personer, en ökning från 1 % av den vuxna befolkningen till 5 %. Detta skedde i kombination med att befolkningen minskat med 3 %.*
Reglering	Avgiftsfri kollektivtrafik	Kristinehamn: *Holmberg (2013) har estimerat att den avgiftsfria kollektivtrafiken har resulterat i en 100 %-ig ökning av kollektivtrafikresenärer i tätorten och en 8 %-ig ökning på landsbygden. Av ökningen i tätorten var 24 % tidigare bilister.*
Reglering	Parkeringsavgifter	*Generellt har prishöjningar bättre potential till förändrade resvanor ju bättre kvalitet de alternativa färdmedlen erbjuder. I en studie (SOU 2003:67) undersöks sambandet mellan parkeringsavgifter och kollektivt resande. Resultatet visar att när parkeringsavgiften höjs med 10 % ökar kollektivtrafiksutnyttjandet med 2 %.*
Reglering	Parkeringsavgifter	*I Nacka kommun infördes parkeringsavgift i ett visst område som haft mycket parkerade bilar längs gatorna. Kommunen har beräknat att antal lediga platser ökade från 20 till 52 % på ett år. Ingen information finns dock om priset för att parkera*
Reglering	P-avgift vid arbetsplats	
Reglering	Infartsparkeringar	*I flera Europeiska städer har studier visat att infartsparkeringar minskat biltrafiken inne i staden med 1-12 % (Svensson & Hedström, 2010).*
Reglering	Trängselavgift	*12– 33 % minskad biltrafik i stadskärnan*
Reglering	Hastigheter	
Drift och underhåll		*En studie från VTI (Niska, 2011) slår fast att drift och underhåll har stor betydelse för trafiksäkerheten för cyklister. Drygt 40 % av singelolyckorna hos cyklister kan relateras till bristande drift och underhåll och singelolyckorna utgör i sin tur mer än 70 % av alla cykelolyckor. Det konstateras även att undermålig drift och underhåll leder till försämrad komfort och restid och därmed sämre förutsättning att välja cykeln som färdmedel.*
Drift och underhåll	Sopsaltning	*Metoden bedöms medföra flera positiva effekter. Då det går att framställa barmark året runt förbättras framkomligheten och trafiksäkerheten. Metoden fungerar för att bekämpa frosthalka och momenten som innebär att sand läggs ut på vintern och tas bort på våren kan strykas. En nackdel är att metoden medför en högre kostnad för vinterväghållningen och det ger viss påverkan på cyklar i form av rostbildning.*
		I Stockholm implementerades framkomlighetspaket för stadens fyra stomlinjer i innerstaden vilket inkluderade bl. a. busskörfält, väjningsplikt för annan trafik, indragning av lågtrafikerade hållplatser och förbud för högersväng (ÅF, 2016).

Kontakt

Tips och förslag:
maria.ivansson@lund.se

För info om projektet:
prenumerera på Klimatkommunernas nyhetsbrev.

KLIMAT KK KOMMUNERNA