

**PRESENTATION** – DET ÄR  
VI SOM ÄR TF:S STYRELSE

**JACK LU:** "ETT PARADIGM-  
SKIFTE ÄR PÅ GÅNG"

– En tidskrift om trafik, utveckling, människor och kunskap. Från TF.

# REFLEXEN

Nummer 2 Juli 2020

**Så kunde Söderhamn  
erbjuda avgiftsfri  
kollektivtrafik**

Sida 6

**Kompetens viktigare  
än reda pengar?**

Sida 15

**10 FÖRSLAG FÖR  
SÄKRARE CYKLING**

Sida 10





Cykelturism, transporthållbarhet mm (3/2011)



Studieresa, hållbart resande mm. (4/2011)



Cykelfrågor, gods och transport (1/2012)



Trafiksäkerhet, flyg och klimat mm. (2/2012)



Den nya planeringsprocessen (3/2012)



Framtidens järnväg (4/2012)



ITS, trängselskatter mm (1/2013)



Cykeltrafik mm (2/2013)



Allt om asfalt (3/2013)



Logistik och godstransporter (4/2013)



Attraktiv kollektivtrafik (1/2014)



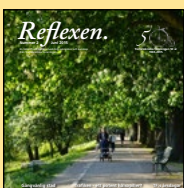
Valspecial (2/2014)



Aktuell forskning (3/2014)



TF 50 år (1/2015)



Gångvänlig stad (2/2015)



Trafiksäkerhet (3/2015)



Högertrafikreformen (4/2015)



Linbana, Höghastighetsbana mfl (1/2016)



Nattåg till Stockholm, Ostlänken, m.m. (1/2017)



Högertrafik 50 år (1/2018)



New York – en stad i förändring (2/2018)



Godstransporter på agendan (3/2018)



Colombiansk kollektivtrafik (4/2018)



Staden som förflyttas (3/2019)



Smart belysning i stadsmiljö (2/2019)



Enklare för BRT i Sverige (3/2019)



Geofencing (4/2019)



Förre numret (1/2020)

Samtliga dessa tidigare nummer av Reflexen kan läsas digitalt på vår hemsida: [www.trafiktekniska.se/reflexen](http://www.trafiktekniska.se/reflexen)



Tidskriften Reflexen produceras av och för medlemmarna i TF.

Ansvärg utgivare: Katarina Morgner, ordförande@trafiktekniska.se Redaktion: Styrelsen Kontakt: reflexen@trafiktekniska.se

Hemsida: www.trafiktekniska.se ISSN 0284 - 0707 Tryckeri: Tryckeriet, Stockholm Utformning: Viktor Andersson



## 10 SÄKER CYKLING

lf presenterar sina förslag för en säkrare cykeltrafik.



## 4 LEDARE

– FRÅN ARBETE TILL FRITID – ETT PARADIGMSKIFTE PÅ GÅNG



## 6 FRI KOLLEKTIVTRAFIK

I Söderhamn har barn och unga rest gratis med kollektivtrafiken i tio års tid. Så här gick det till när avgiften togs bort.



## 8 PRESENTATION

– DET HÄR ÄR TF:S NYA STYRELSE



## 15 FYRSTEGSPRINCIPEN

– KOMPETENS VIKTIGARE ÄN REDA PENGAR

## REDAKTIONEN HAR ORDET

### SOMMAREN ÄR KORT!

I årets andra nummer läser du om avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar, fyrstegsprincipen och cykelsäkerhet.

### REDAKTIONEN HAR

ambitionen att Reflexen ska vara och ett forum för det professionella samtalet oss trafikingenjörer och trafikplanerare emellan.

**PANDEMI** eller inte, hur riktlinjerna för planeringen av transportsystemets planering ser ut och bör se ut är en ständigt aktuell fråga.

**CYKELSÄKERHET** engagerar många. Frågan om kollektivtrafikens prissättning kommer få förnyad kraft när boksluten för coronaåret 2020 upprättas i kollektivtrafikbranschen.

Ha en trevlig läsning!  
Pelle Envall  
& Martin Gunnarsson

# LEDARE

## Från arbete till fritid – ett paradigmskifte på gång

**V**år bransch är experter på att styra och planera arbetsresor och så har det varit länge. Helst ska också arbetsresorna ske på ett hållbart sätt.

**VI HAR KOLL PÅ** målpunkter och kunskap om människors normala resvägar, vilket är orsaken till att kollektivtrafiken är anpassad efter människors vardag, att cykelvägnätet är uppbyggt efter pendlingsbeteende och vägarna dimensionerade efter kontorsarbetstider. Men vad händer om arbetsresorna uteblir i högre utsträckning framöver?

**ATT VI RESER** under fritiden är ingenting nytt. Enligt den nationella resevaneyundersökningen utgörs ungefär en tredjedel av alla resor av fritidsresor. Sett till trafikarbetet är den andelen betydligt högre, där hälften av allt transportarbete utgörs av fritidsresor.

Men fritidsresorna är svåra att förutse och därmed svåra att mäta och planera.

**UNDER SENARE TID** har dock dessa typer av resor blivit alltmer framträdande. Detta är en kombination av att vi nu tvingas att

**Detta tvingar i sin tur fram nya arbetsätt och mer effektiva verktyg som ytterligare underlättar distansarbete. Om denna utveckling håller i sig, kommer betydelsen av arbetsresorna att minska.**

”hemestra” och utforska vårt närområde, samt att vi upptäckt att det är lättare än vi trodde att jobba på distans. Detta tvingar i sin tur fram nya arbetsätt och mer effektiva verktyg som ytterligare underlättar distansarbete. Om denna utveckling håller i sig,

kommer betydelsen av arbetsresorna att minska.

**KAN FRITIDSRESORNA** i en nära framtid bli den nya normen? Hur kommer i sådana fall ett sådant transportsystem se ut och hur hållbart kommer det att vara? Hur vill vi att dessa resor ska se ut? Det är hög tid att tänka till och tänka om.

**FRAMTIDEN ÄR OVISS**, men mycket tyder på att en allt större andel resor kommer att utgöras av fritidsresor och den utvecklingen kan gå fort. Ibland krävs ett virus som rör om i grytan, och då går det riktigt fort ■



**Jack Lu**  
Styrelseledamot TF



Frågan om avgiftsfri kollektivtrafik är ständigt omdiskuterad. Åsikterna är många, och det finns få självklara exempel som kunnat testas under lång tid, och som dessutom använder befintliga regelverk.

Reflexens Martin Gunnarsson skriver utifrån ett samtal med Johnny Olofsson på Region Gävleborg. Johnny arbetade tidigare på Söderhamns kommun med genomförandet av avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar.

# 10 år av avgiftsfri kollektivtrafik

– i Söderhamn åker barn och unga utan avgift

**Text: Martin Gunnarsson**



**I** Gävleborgs län har frågan om avgiftsfrihet inte bara diskuterats – den har implementerats genom konkreta exempel i nära 25 år. Redan 1995 infördes avgiftsfri kollektivtrafik i Ockelbo kommun, en modell som fungerat bra för en liten landsbygdskommun. Idag är det sedan länge verklighet även i Söderhamns kommun och på gång att implementeras i allt fler kommuner i länet.

Den geografiska omfattningen i vilken avgiftsfriheten är giltig är inte heller oväsentlig – är det en landsbygd, småstad eller storstad eller kanske alltihopa?

För att bli lite klokare hoppar vi tillbaka 10 år i tiden.

### Många intressanta komponenter

2010 var det dags för Söderhamns kommun att lägga om sitt linjenät. Kommunen beslöt i samband med införandet av ett nytt linjenät att göra ett tillköp av skolkort för alla kommunens ungdomar i åldrarna 7–19 år.

Kollektivtrafikmyndigheten X-trafik (numera en del av Region Gävleborg) såg positivt på detta och en stor insats inleddes för att också kunna kartlägga vilka effekter tillköpet kunde ge.

Söderhamns kommun är en kustkommun i södra Hälsingland. Centralorten Söderhamn är den största tätorten, och de omkringliggande landsbygderna Trönö, Söderala, Bergvik och Ljusne är levande och mycket aktiva.

Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv finns det mycket intressanta komponenter i den modell som Söderhamns kommun och X-trafik arbetat fram. Genom att erbjuda avgiftsfri kollektivtrafik för alla barn och ungdomar i kommunen ger man denna grupp den demokratiska möjligheten att röra sig fritt och självständigt i sitt eget transportsystem – något som i en landsbygdskommun enbart är möjligt att uppnå via avgiftsfrihet.



**Genom att erbjuda fri kollektivtrafik för ungdomar ger man dem den demokratiska möjligheten att röra sig och självständigt i sitt eget transportsystem.**

Reflexen ställde några konkreta frågor till Johnny Olofsson, numera strateg på X-trafik och tidigare samhällsplanerare på Söderhamns kommun:

### Hur uppstod idén med Ung i Söderhamn?

– Vi i kommunen hade länge funderat på hur vi skulle kunna möta de strukturella förändringarna som pågått i kommunen en längre tid, som ex urbanisering och nedläggning av diverse industrier. Vi i kommunen vill vara en attraktiv ort för alla men ett särskilt arbete la vi på våra unga medborgare. Som ett led i detta införde vi fri kollektivtrafik inom kommunen för alla ungdomar mellan 7-19 år boende i Söderhamns kommun.

Inom detta spann fanns 3 600 ungdomar, och 1 100 av dessa hade redan busskort då dom hade långa avstånd till och från skolan. Helt plötsligt var detta också en rättvisaspekt över det hela. Ska 1 100 ungdomar kunna

nyttja sina busskort till aktiviteter efter skoltid (skolkortet gällde fram till kl 18.00 på vardagar) när inte de övriga 2500 kunde det? Vi tyckte inte det så vi tog fram ett ärende på detta.

### Vilka politiska beslut krävdes för att implementera konceptet?

– Då detta också var en ekonomisk fråga för kommunen så måste vi givetvis göra ett tjänstemannaärende av detta och gå upp till politiskt beslut. Politiken höll med om förslaget och det klubbades igenom där alla partier var överens.

### Vilka var projektets viktigaste resultat?

– Här finns det mycket att ta upp och det går ihop med nästa fråga också.

**1.** Söderhamnarna är glada och stolta över Söderhamns kommun som satsar på ungdomar och det har gjort att många fått en positivare bild av kommunen.

2. Utvecklingen av antal resor mellan 7-19 år har ökat från 400000 st/år (2009) till 710000 st/år (2019) sedan införandet av "Ung i Söderhamn"-kortet.

### **Vilka var de största framgångsfaktorerna med projektet?**

1. Många föräldrar upplever sin dagliga situation som mindre stressad när barnen kan ta sig till fritidsaktiviteter direkt efter skoldagens slut utan att föräldrar behöver skjutsa, samt att miljön påverkas positivt.

2. Alla barn får detta, oavsett ekonomisk situation.

3. Ungdomar upplever mer frihet med kortet och det är lättare att delta i olika aktiviteter.

4. Många föräldrar och ungdomar upplever att dom är tryggare när dom vet att dom kan ta bussen hem på kvällar och helger.

5. Många ungdomars sociala liv har blivit rikare eftersom dom på egen hand kan ta sig till varandra.



**Johnny Olofsson.**

### **Nu, tio år efter dess införande finns Ung i Söderhamn kvar som koncept. Har det förändrats på något vis under dessa år?**

– Kortet finns kvar precis som beslutet som togs 2010, varför ändra på något så framgångsrikt?

### **Finns det några lärdomar som du vill skicka med andra som är intresserade av att göra samma resa?**

1. De positiva aspekterna här ovan är definitivt värd varenda krona som det kostat i investeringen av korten.

2. I och med att vi införde kortet redan från 7 år så behöver kommunen inte längre hantera skolkort då alla barn/ungdomar har ett "Ung i Söderhamn kort" detta har gjort

en mindre arbetsbelastning på kommunens skolkortshandläggare.

3. Då barn från 7 år gärna vill använda sitt kort har en del föräldrar som tidigare inte åkt buss köpt busskort och åker nu med sina barn, alltså nya resenärer provar kollektivtrafiken.

4. Tryggare ungdomar, mindre stressade föräldrar/ungdomar och ungdomars social umgänge som ökar är något vi gärna framför när andra frågar vad det bästa med införande av kortet är.

### **Uppföljande utredning gjordes**

Efter att försöket pågått en tid anlade kommunen Ipsos för att göra en uppföljande utredning av vilka effekter som införandet gett.

Undersökningen har utförts genom att fråga ungdomarna, deras föräldrar och andra intressenter som till exempel föreningsliv, handel, polis och skola.

Studien visar bland annat att ungdomarna tycker det är enkelt att resa kollektivt, att de får rikare socialt liv, ökad självständighet och att stressen för föräldrarna minskar.

Andra resultat från undersökningen är till exempel att barn och ungdomars attityder till kollektivtrafiken är mer positiva än föräldrarnas. Att skapa goda möjligheter för ungdomar att resa kollektivt kan därför gynna ett hållbart resande på sikt eftersom det är lättare att påverka i ung ålder.

Sedan 2010 har konceptet inte ändrats, men är på gång att implementeras i flera grannkommuner.

Det hela är ett tydligt och långvarigt exempel på att avgiftsfri kollektivtrafik för ungdomar fungerar och ger fler nyttor än vad man först kan tro ■



★ Läs mer om Ung i Söderhamn-kortet här: <https://xtrafik.se/utredning-ung-i-soderhamn>.

# PRESENTATION



## Det är vi som är



### **KATARINA MORGNER**

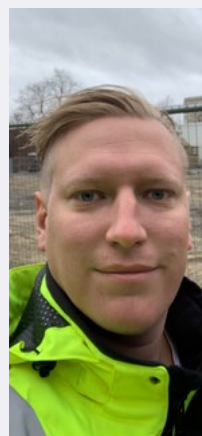
**Titel/ansvar i TF:** Ordförande.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Lidingö stad, Trafikingenjör.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Ökat lokal representation och ett kvinnligt nätverkande.

**Mitt bästa hemestertips:**

Waxholmsbåtarna till Stockholms skärgård.



### **ALEXANDER HJERTSTEDT**

**Titel/ansvar i TF:** Vice ordförande.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Sweco AB, Trafik- och samhällsplanerare.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Jag vill framförallt fokusera på vår närvaro på arbetsplatser som arbetar med trafik på olika sätt. Genom att nätverka med företag och organisationer tror jag på ett ökat intresse för branschen och ett större medlemsantal. Något som är viktigt för TF.

**Mitt bästa hemestertips:** Sök er mot havet. Kanske hyra en stuga eller varför inte prova på att bo på en båt?



### **ANDERS DAHLIN**

**Titel/ansvar i TF:** Sekreterare.

**Arbetsplats och yrkesroll:** AFRY landskapsarkitekt, del av ledning för delen Transportation.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Helhetsgreppet på samhällsutvecklingen, att få de tekniska systemen och fortsättningarna att bli en del av ett attraktivt och hållbart samhälle.

**Mitt bästa hemestertips:**

Ansvarsfullt resande i Mälardalen men fokus på fika och skivaffärer i Västerås och Enköping.



### **JACK LU**

**Titel/ansvar i TF:** Kassör.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Trafikplanerare, Huddinge kommun.

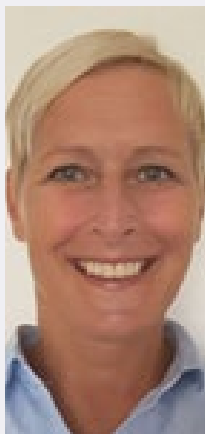
**Vad vill jag verka för inom TF:** TF ska vara ett naturligt forum för kunskapsöverföring och erfarenhetsutbyte för alla nyfikna i branschen. Det finns ju så mycket kunskap och intressanta projekt runt om i Sverige som behöver spridas!

**Mitt bästa hemestertips:** Välj ut en kommun/region i ditt närområde och beta av deras naturreservat en efter en!



# PRESENTATION

## TF:s nya styrelse!



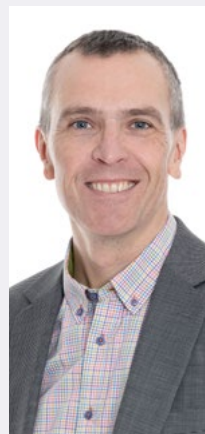
### **KAROLA FORS**

**Titel/ansvar i TF:** Kontakt med universitet och högskolor samt examensarbeten.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Umeå kommun, Trafikplanerare.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Bidra till att barnperspektivet får ta plats inom trafikplanering samt att värva nya medlemmar bland studenter.

**Mitt bästa hemestertips:** Sitt på verandan, grilla och lyssna på fågelsången. Besök Sveriges naturparker och naturreservat eller varför inte besöka Sveriges alla fyrar.



### **MAGNUS PUDÅS**

**Titel/ansvar i TF:** Transportforum, TF-dagarna.

**Arbetsplats och yrkesroll:** AFRY. Fastighetsekonom.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Bredda frågeställningarna till att inkludera boendets betydelse i trafikfrågor. Brinner alltid extra för frågor rörande barn, funktionshindrade och äldre i trafiken.

**Mitt bästa hemestertips:** Jag vill som gammal Kirunabo lyfta fram ett besök i LKABs gruva i Kiruna. Där får man ta del av gruvans spännande historia.



### **PELLE ENVALL**

**Titel/ansvar i TF:** Reflexen-redaktionen.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Trafikutredningsbyrån, VD.

**Vad vill jag verka för inom TF:** Att Reflexen är en plats för samtal om trafikplanering och gatubyggnadskonst.

**Mitt bästa hemestertips:** Nackareservatet med barnen. Hinderbana. Kaffetermos och fika.



### **BJÖRN SAX KAIJSER**

**Titel/ansvar i TF:** Kommunikation och sociala medier.

**Arbetsplats och yrkesroll:** Trafikkonsult på Sweco med fokus på aktivt resande och hållbara transporter.

**Vad jag vill verka för inom TF:** Att föreningen ska utvecklas i rollen som branschens ledande intresseorganisation.

**Mitt bästa semestertips:** Båtluffa med cykel i Stockholms skärgård.

I styrelsen ingår också Albania Nissan, KTH.

# 10 förslag för säkrare cykling

**Text: Irene Isaksson-Hellman, If**

Försäkringsbolaget If har länge varit engagerade i trafiksäkerhetsfrågor, bland annat med forskning om oskyddade trafikanter situation.

Här presenterar Irene Isaksson-Hellman, forskningsledare för trafiksäkerhet fyra av Ifs förslag för säkrare cykling i mer detalj.





**E**ör den som cyklar i trafiken idag finns det många utmaningar. Otydliga regler och dålig planering gör trafiken osäker och ineffektiv för både cyklister och bilister. Utanför skolor ökar trafiken då föräldrar skjutsar sina barn då skolvägen känns osäker, en ond cirkel som växer.

Verklig säkerhet och upplevd trygghet går inte heller alltid hand i hand och det är oerhört viktigt att få dessa i samklang.

Vi på If tog därför fram tio förslag om hur man kan göra det enklare och säkrare att cykla i städerna, som också underlättar för bilister och andra trafikanter.

Med förslagen vill vi väcka tankar som kan leda till bättre trafikmiljö, bättre hälsa och bättre städer.

### **Inför "förgrönt" för cyklister**

Korsningar där cykeln ingår i blandad trafik är ofta en obehaglig upplevelse för cyklisten som både känner sig och är utsatt. Riskerna är flera.

En av de absolut farligaste situationerna för cyklister inträffar när cyklisten hamnar bredvid ett tyngre motorfordon som ska svänga i en korsning.

Förare av större fordon som lastbilar och bussar ser inte cyklisten då denna lätt hamnar utanför förarens direkta synfält och i den så kallade "döda vinkeln".

Förutom en så kallad "cykelbox" där cyklarna kan invänta grönt ljus i ett utrymme framför motorfordonen kan reglering med trafikljus också användas för att skapa en tryggare situation för cyklisterna.

Genom att låta cyklisterna få grönt cirka tio sekunder före övrig trafik, så kallat "förgrönt", skapas en möjlighet för cyklisterna att hinna ut i korsningen först och bli synliga för övriga trafikanter.

Under dessa tio sekunder hinner många cyklister passera korsningen, vilket innebär färre riskmoment när bilarna sedan får grönt.

## **Ifs förslag för säkrare cykling**

- ✦ Inför "förgrönt" för cyklister i utsatta korsningar.
- ✦ Tillåt cyklister att svänga höger vid rött.
- ✦ Tillåt cykling mot enkelriktat.
- ✦ Säkerhetsanpassa tunga fordon för döda vinkeln.
- ✦ Bygg säkrare cykelparkeringar vid tågstationerna.
- ✦ Cykelundervisning och trafiksamarbeten i skolorna.
- ✦ Skapa standard för färgmarkeringar av cykelbanor och cykelfält.
- ✦ Ta bort regeln att cyklar alltid måste väja för bilar.
- ✦ Zebralagen bör gälla även för cyklister.
- ✦ Inför ett nationellt cykelkansli som avvecklas efter 10 år.

### **Fördelar med förslaget:**

- ✦ Cyklisterna blir synligare för övriga trafikanter i korsningarna.
- ✦ Cyklisterna hinner ut ur korsningen innan övrig trafik kör in i den, oavsett om cyklisterna kör rakt fram eller svänger höger/vänster.
- ✦ En säkrare tillvaro för cyklisterna med minskat antal olyckor som följd.

### **Tillåt cykling mot enkelriktat**

Enkelriktade gator innebär att alla fordon, även cyklar, bara får färdas i ena riktningen. Regleringen med enkelriktade gator utgår i grunden från hur motorfordonstrafiken ska flyta genom en stad eller stadsdel.

Många städer har i sina cykelplaner pekat ut att cyklar borde kunna undantas från förbudet

att färdas i motsatt riktning på enkelriktade gator. Cyklar tar upp avsevärt mindre plats än bilar och cyklingens logik gör det svårt att motivera omvägar för att ta sig från punkt A till punkt B. En av cyklingens stora fördelar är att det är snabbt och smidigt att ta sig fram.

Det är dock inte helt lätt att genomföra undantag för cyklar på enkelriktade gator och i ett nytt beslut 2020 från Transportstyrelsen är det inte tillåtet. Städer har olika lösningar att komma runt detta för detta med olika försök med skyltning. Risken finns att man skapar osäkerhet och otydlighet för alla trafikanter när det inte finns en enhetlig skyltning. Det finns också en risk att biltrafiken ignorerar enkelriktningen när de skyltar man är van vid byts ut mot andra skyltar i samband med olika försök och experiment. Tydligheten är därför att största betydelse.

Erfarenheter från Tyskland visat att antalet olyckor i områden där man öppnat enkelriktade gator för dubbelriktad cykeltrafik minskar.

Eftersom det finns stora fördelar för cykeltrafiken och få nackdelar, borde cyklar kunna undantas från enkelriktningen genom en tydlig och enhetlig skyltning.

### **Fördelar med förslaget:**

- ✦ En smidigare cykeltrafik med kortade restider.
- ✦ Färre cyklister som bryter mot reglerna.
- ✦ En säkrare trafikmiljö med skyltning som utgår från verkliga förhållanden, eftersom många cyklister bryter mot denna regel idag.

### **Säkerhetsanpassa för döda vinkeln**

Även om det bästa för cykelsäkerheten är att bygga en separerad infrastruktur för cykel, kommer blandtrafik alltid vara en del av vardagen för cyklister i städer. Därför är det viktigt att teknikutvecklingen används för att skapa en säkrare cykelmiljö.

Ett exempel är användandet av smarta sensorer och annan teknik där man skulle



## Cykelinfrastrukturen i Sverige behöver byggas ut.

kunna minska risken för att cyklister skadas eller dödas av tunga fordon som svänger, en mycket vanlig dödsorsak för cyklister. Tung fordon har svårt att se cyklister på grund av fordonets storlek och att föraren är placerad högt upp.

Den så kallade döda vinkeln kan vara stor när det gäller cyklister som befinner sig vid sidan om ett tungt fordon som en lastbil eller buss. Eftersom tekniken finns tillgänglig är det rimligt att även tillverkare och förare av tunga fordon tar ett ansvar för de oskyddade trafikanterna.

Det finns flera sätt att införa sådana

system. Antingen genom att branschen gör det frivilligt eller genom att det ställs upphandlingskrav på design och/eller säkerhetssystem för tunga fordon.

### Fördelar med förslaget:

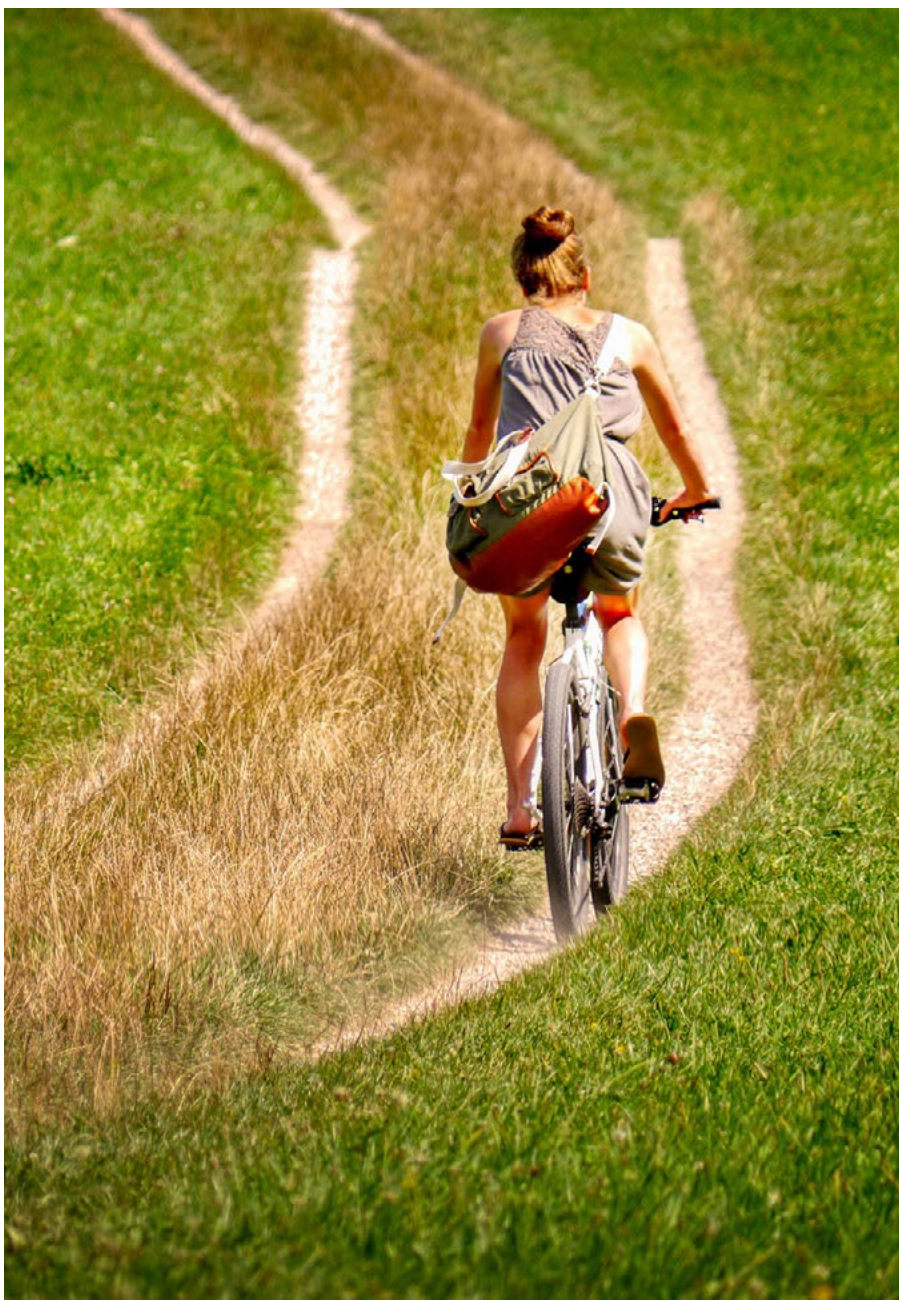
- ✦ En säkrare trafikmiljö.
- ✦ Färre döda cyklister.
- ✦ Bättre arbetsmiljö för yrkesförare.

### Inför ett nationellt cykelkansli

I Sverige har vi en nationell strategi för ökad och säkrare cykling och många kommuner har som mål att göra det enklare att cykla.

För att lyckas uppnå dessa mål behöver cykelinfrastrukturen byggas ut i Sverige. Den behöver också byggas på ett sätt så att det blir lätt, säkert och roligt att cykla. En stor del av den äldre infrastrukturen för cykel är idag av undermålig kvalitet och kommuner har ofta olika, lokala lösningar.

Många kommuner har nyligen, eller är i färd med att upprätta cykelplaner och mobilitetsplaner där cyklingen utgör en viktig del. Ofta får man då i varje kommun "uppfinna hjulet". I mindre kommuner kan det också råda brist på kompetens i cykelfrågor. ►►



**Många kommuner har eller är i färd med att upprätta mobilitetsplaner där cyklingen utgör en viktig del.**

**Det skulle behövas en större satsning på samverkan mellan kommuner, regioner och stat för att den stora utbyggnad av cykelinfrastruktur som ligger framför oss görs så bra och effektiv som möjligt.**

Kommunernas samverkan i cykelfrågor är ytterst begränsad. Viss hjälp kan ges av SKL eller om kommunen är med i nätverk som Svenska Cykelstäder. Det finns också en samverkan mellan olika myndigheter under namnet "Nationella cykelrådet".

Det skulle behövas en större satsning på samverkan mellan de olika aktörerna i kommuner, regioner och stat för att den stora utbyggnad av cykelinfrastrukturen som ligger framför oss görs så bra och effektivt som möjligt. En sådan satsning skulle kunna ske genom inrättandet av ett Nationellt Cykelkansli som ska verka för ökat erfarenhetsutbyte mellan kommuner och andra väghållare, kompetensutveckling, inrätta standarder och olika nationella åtgärder för att öka cyklingen.

Eftersom Sverige står inför en stor utbyggnad av cykelinfrastruktur under de kommande åren skulle ett nationellt cykelkansli kunna vara en tidsbegränsad företeelse. När infrastrukturen byggts upp eller när målen nåtts skulle cykelkansliet kunna avvecklas eller fasas in i annan statlig verksamhet.

#### **Fördelar med förslaget:**

- ✦ Bättre, effektivare och mer enhetlig cykelinfrastruktur i kommunerna.
- ✦ Bredare kompetens i cykelfrågor.
- ✦ Tydligare prioritering av cykelfrågor i staten.
- ✦ Goda erfarenheter av nationella cykelkanslier i andra europeiska länder ■

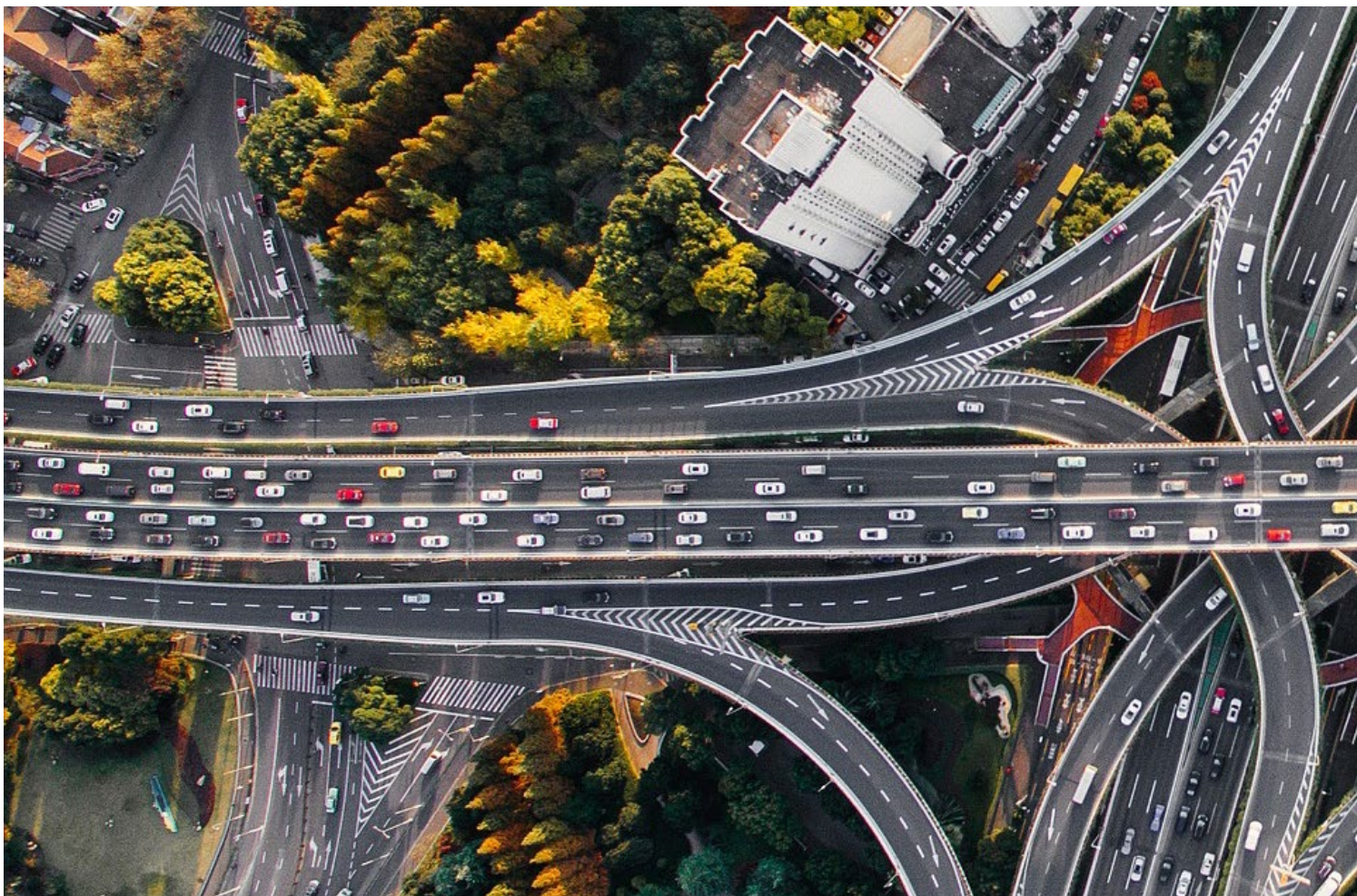
# Fyrstegsprincipen: Kompetens viktigare än reda pengar

**Text: Fredrik Holm**

På Vägverkets tid fanns det möjlighet för staten att stödja kommuner som verkade för hållbar mobilitet inom fyrstegsprincipens första och andra steg. Med Trafikverket försvann den möjligheten.

Vilka konsekvenser det fått, och hur ett återskapat stöd skulle göra mesta möjliga nytta, är föremål för diskussion i boken *Vänd pyramiden – planera för en hållbar mobilitet*. Här resonerar bokens författare Fredrik Holm själv om saken.





**"Sektorsansvaret" handlar om den särskilda stödform som dåvarande Vägverket hade att erbjuda kommuner som ville**

**S**ektorsansvaret! Utan det hade vi aldrig kommit till skott!

En enda mening kan ibland sammanfatta många timmars intervjuer. Vintern 2015/2016 åkte jag på turné runt om i Sverige, för att på ort och ställe intervjua tjänstemän, chefer och politiker i ett tjugotal kommuner.

Tillsammans med Klimatkommunerna hade Gröna Bilister identifierat kommuner

som kommit extra långt i arbetet för en mer hållbar mobilitet, och nu var det mitt uppdrag att bättre förstå hur de kommit till den positionen. Hur de arbetat, vad de lärt och – inte minst – hur de kommit igång med ett ofta okänt och udda arbetssätt. Och svaren var rätt entydiga: Det skedde med impulser utifrån.

Ibland var det rena tillfälligheter, men oftast handlade det om att externa projektpengar

satte fart på kreativitet och beslutsvilja. Gamla stödformer som LIP och KLIMP nämndes och EU-projekt har spelat viktiga roller, men framför allt fick jag "sektorsansvaret" till svar.

Det som här lite slarvigt kallas "sektorsansvaret" handlar om den särskilda stödform som dåvarande Vägverket hade att erbjuda kommuner som ville pröva nya metoder att – enkelt uttryckt – minska andelen bilresor till fördel för andelarna gång,





**pröva nya metoder att minska andelen bilresor till fördel för andelarna gång, cykel och kollektivtrafik.**

cykel och kollektivtrafik, eller för att minska på transportbehovet mer generellt.

Stödet utgjordes både av pengar och av rådgivning. Det försvann i samband med att Vägverket blev en del av Trafikverket 2010.

Skälen till detta har jag inte fått helt klarlagda. En informant menar att utfallet av stödet ansågs osäkert, och att regeringskansliet fann det bättre att skicka samma pengar till det eftersatta järnvägsunderhållet. Men, som

**En informant menar att utfallet av stödet ansågs osäkert, och att regeringskansliet fann det bättre att skicka pengarna till det eftersatta järnvägsunderhållet. Men, som sagt, stödet är saknat ute i kommunerna.**

sagt, stödet är saknat och efterfrågat ute i kommunerna.

**En impuls utifrån kan få betydelse**

Intervjuerna återfinns i boken "Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö" som jag skrev åt Gröna Bilister 2016.

Där kunde jag rapportera om vad en impuls utifrån kan få kommuner att pröva nya grepp, inte minst med det vi kallar mjuka

styrmedel, Mobility Management eller fyrstegsprincipens steg 1 och 2: Metoder som rundar behovet av ny transportkapacitet respektive metoder som optimerar den befintliga transportapparaten. Eller, med mer konkreta exempel: Kampanjer för jobbahemmadagar och cykelpendling respektive bättre tidtabeller och rakare busstråk.

### **Goda intentioner får vika**

Hösten 2019 kunde jag publicera uppföljaren "Vänd pyramiden – planera för en hållbar mobilitet" som, förutom att samla överskådliga fakta, argument och exempel också innehåller några reportage från städer i utlandet som gjort anmärkningsvärda framsteg. Där finns också en fördjupad analys av just fyrstegsprincipen, eller snarare varför den inte tillämpas i samma omfattning som den omhuldas.

För läs de nationella styrdokumenterna och läs de kommunala policydokumenten: Överallt bekänner man sig till det kloka i att i första hand välja lösningar som minimerar samhällskostnaderna, klimatskadorna, föroreningarna och bullret och som samtidigt banar väg för en bättre stadsmiljö och en bättre folkhälsa. Likväl blir det sällan så. De goda intentionerna får vika för mer konventionella lösningar.

### **En märklig död vinkel**

Ett av flera svar på frågan varför det blir så handlar om just den statliga medfinansieringen. I dagsläget anser sig Trafikverket förhindrat att skicka med

**Exempels makt är stor, och en större samlad erfarenhet leder till bättre utformade åtgärder längre fram.**

## **Exempel på steg 1 och steg 2 åtgärder**

- ✦ Marknadsföring av nybyggda cykelstråk.
- ✦ Parkeringsplatser för delningsfordon.
- ✦ Prova-på kampanjer för kollektivtrafik, bilpool, lastcykelpool.
- ✦ Lånecykelsystem.
- ✦ Kollektivtrafikbiljett som ingår i entrébiljetten.
- ✦ Resecoach och incitament att pröva hållbara mobilitet i nya stadsdelar.
- ✦ Kompetensstöd till arbetsgivare för att skapa hållbart arbetsresande.
- ✦ Hållbart reseavdragssystem.
- ✦ P-avgifter som gynnar delade fordon.

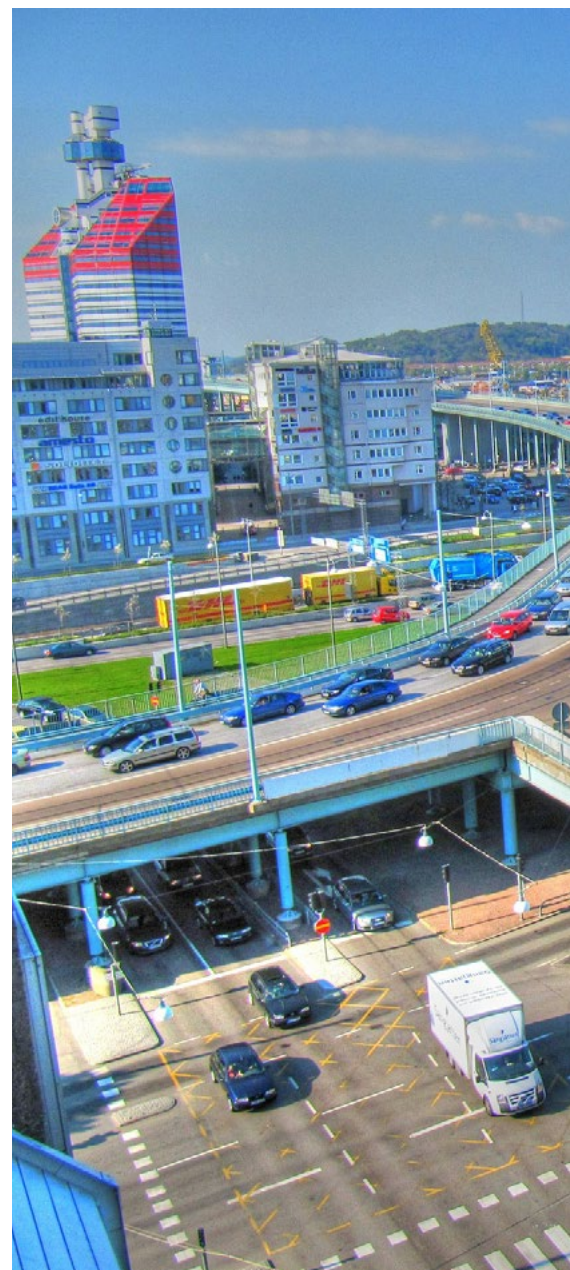
pengar för steg 1- och 2-åtgärder annat än i vissa, specifika fall. Lite tillspetsat har vi en situation där staten bara hjälper till om det garanterat blir dyrt, oavsett om alternativen visar upp en bättre samhällsekonomi eller ej.

Såvitt jag vet har ingen kunnat utröna den samlade kostnaden för de infrastrukturbyggen som i så fall byggs så att säga i onödan.

Hur många av de 720 miljarder som ska spenderas på infrastruktur under tolv år (en miljard i veckan, året runt!) som går att spara in och lägga på annat tycks ingen ha tagit reda på. Det är en märklig död vinkel i synen på våra skattepengar.

### **En impuls utifrån kan få betydelse**

Lek då med tanken att ett nytt stöd införs, där staten kan medfinansiera steg 1- och



**Hur många av de 720 miljarder som under men går att lägga på annat tycks ingen ha synen på våra skattepengar.**



**tolv år ska spenderas på infrastruktur tagit reda på. Det är en märklig död vinkel i**

**Överallt bekänner man sig till det kloka i att i första hand välja lösningar som minimerar samhällskostnaderna, klimatskadorna, föroreningarna och bullret och samtidigt banar väg för en bättre stadsmiljö och folkhälsa. Likväl blir det sällan så. Goda intentioner får vika för mer konventionella lösningar.**

2-åtgärder. Lek med tanken att det kan spara in stora summor skattepengar och bidra till mer hållbar mobilitet, i synnerhet i våra tätorter. Hur borde det vara utformat och vad skulle det kunna innebära?

Till att börja med: Antalet trafiklösningar som är av steg 1- eller 2-karaktär skulle öka markant, eftersom många åtgärdsvalsstudier visar att de är samhällsekonomiskt vettiga.

Ju fler sådana lösningar som genomförs med bra resultat, desto fler skulle de generera. Exempels makt är stor, och en större samlad erfarenhet leder till bättre utformade åtgärder längre fram.

### **Behöver inte vara särskilt stort**

Kanske skulle också regelefterlevnaden öka. När Riksrevisionen granskade arbetet med fyrstegsprincipen fann man att den bara tillämpades i hälften av de granskade åtgärdsvalsstudierna. Trots att de nationella direktiven är otvetydiga. Den ska användas som metod för rätt åtgärdsval. Därtill skulle stödet inte behöva vara särskilt stort. Steg 1- och 2-åtgärder är ofta billiga, i synnerhet i jämförelse med traditionell utbyggnad.

### **En symbolisk funktion**

I en intervjustudie som SKR (dåvarande SKL) beställde 2018 svarade många

kommuner att investeringen som sådan inte var deras stötesten. Stödet får då en mer symbolisk funktion: Det bevisar i kommunen att man har statsmakternas förtroende och det höjer den interna statusen på arbetet.

I mina intervjuer för några år sedan framstod dessa symboliska aspekter som avgörande för att en kommun skulle våga pröva en dittills obekant lösning.

SKR-studien visade också att kommunernas största behov utgjordes av tid för att arbeta på nya sätt, och av kompetensstöd. På ett underbemannat gatukontor i en mellanstor kommun är det inte bara att göra annorlunda. En trafikingenjör må kunna sin ingenjörskonst, men står rätt handfallen när det kommer till beteendevetenskapligt arbete. Det är fullt rimligt.

### **Kan spara staten stora belopp**

Slutsatsen blir att ett väl utformat stöd knappast skulle kosta staten stora pengar men ha potential att spara in många gånger större belopp. Det skulle kunna katalysera en lång rad åtgärder som främjar en hållbar mobilitet, och det skulle mer vara inriktat på expertstöd och tid för förkovran än på rena penningbidrag.

Den optimala fördelningen mellan stödformerna tål att diskuteras ■

✦ **Fredrik Holm** är frilansskribent och miljökonsult. Hans bok "Vänd pyramiden – planera för en hållbar mobilitet" innehåller – förutom ovan nämnda analys av fyrstegsprincipens tillkortakommanden – fakta, argument och inspiration för t ex kommunala politiker och andra opinionsbildare. Den kom ut hösten 2019 och kan beställas på [www.gronabilister.se/butik](http://www.gronabilister.se/butik).

# REFLEXEN

Nummer 2 Juli 2020

★ Tipsa oss om projekt

★ Läs Reflexen på nätet

[www.trafiktekniska.se](http://www.trafiktekniska.se)

Trafiktekniska Föreningen, Box 13149, 103 03 Stockholm



Deadline  
nästa nummer:  
31 augusti 2020