

RAPPORT

Redovisning av steg 1- och 2- åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m.

Uppdrag i Trafikverkets regleringsbrev
för 2022



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: Ej känslig

Dokumenttitel: Steg 1 och 2-åtgärder - regleringsbrevsuppdrag

Författare: Per Lindroth, Gustav Andersson, Tobias Malmgren och Leena Taillefer, avdelning Nationell planering

2022-12-07

Ärendenummer: TRV 2022/136168

Version: 1.0

Kontaktperson: Lennart Kalander, enhet Nationell planering

Foto: Kasper Dudzik

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	6
2 Bakgrund.....	7
2.1 Fyrstegsprincipen	7
2.2 Trafikverkens tidigare sektorsansvar	8
2.3 Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen.....	9
2.4 Stadsmiljöavtal och fyrstegsprincipen	9
3 Gällande förordningar och deras tillämpning	10
3.1 Förordningar.....	10
3.2 EU:s regler för statligt stöd	13
3.3 Analys av förordningarnas innebörd	13
4 Beskrivning av typer av åtgärder	15
4.1 Samhällsplanering i tidiga skeden	15
4.2 Samverkan	15
4.3 Information och kunskap	16
4.4 Trafikreglering väg och järnväg.....	17
4.5 Drift- och underhållsåtgärder	19
4.6 Omfördelning av ytor, väg.....	19
4.7 Förändrat utbud av olika transportlösningar.....	20
4.8 Uppställning och parkering	21
5 Redovisning av hur dialogen med regioner och Sveriges Kommuner och Regioner genomförts	22
6 Referenser	24

Sammanfattning

I regeringens regleringsbrev för budgetåret 2022 ges Trafikverket i uppdrag att inkomma med en ”Redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m.” senast den 21 januari 2023.

Trafikverket redovisar i denna rapport i enlighet med uppdraget typer av åtgärder som kan respektive inte kan finansieras genom nationell plan och länsplaner samt skälen till detta.

Fyrstegsprincipen dokumenteras första gången 1997. Senaste lydelse är:

1. Tänk om. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Under perioden 1995–2010 hade de dåvarande trafikverken ett så kallat sektorsansvar. För exempelvis Vägverket omfattade det vägtransportsystemet och möjliggjorde bidrags- och kunskapsstödsinsatser till bland annat kommuner och näringsliv. När Trafikverket bildades ingick inte sektorsansvaret i myndighetens uppgifter, avsikten var istället att den typen av uppgifter skulle ges genom tydliga uppdrag i särskild ordning, något som regeringen lagt på Trafikverket även under de senaste åren inom exempelvis trafiksäkerhet och överflyttning av gods.

Under de påföljande åren anpassade Trafikverket verksamheten utifrån dessa förutsättningar med tydliggöranden av vad som kan respektive inte kan finansieras genom nationell plan och länsplaner. Dessutom tillkom 2015 möjligheten för Trafikverket att medfinansiera åtgärder för att främja hållbara stadsmiljöer från nationell plan, så kallade stadsmiljöavtal.

Trafikverket har i sin analys av relevanta förordningar dragit slutsatsen att de statliga medel som hanteras genom Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur syftar till investeringar i fysiska åtgärder i statlig infrastruktur.

De undantag som finns regleras i förordningar¹ som beskriver vad som gäller för statlig medfinansiering till investeringar i fysiska åtgärder där annan huvudman har ansvaret. Den statliga medfinansieringen som hanteras i dessa två förordningar sker från nationell plan och länsplanerna.

¹ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

Trafikverket har tidigare på regeringens uppdrag redovisat förslag till konsekvensbedömda informations- och kunskapshöjande insatser i samband med revideringar av nationell plan. Det kan finnas ytterligare insatser som kan anses kostnadseffektiva och Trafikverket kan medverka i insatser för att fördjupa kunskapen om sådana i syfte att stödja regeringens ambition att kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder prioriteras i större utsträckning.

Med dessa utgångspunkter redovisas i rapporten de typer av åtgärder som kan respektive inte kan finansieras med stöd av förordningarna.

1 Inledning

Regeringen har i regleringsbrev för budgetåret 2022 avseende Trafikverket gett Trafikverket i uppdrag att redovisa steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter m.m. Uppdraget lyder:

Trafikverket ska redovisa typer av åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1-åtgärder) eller som innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt (steg 2-åtgärder). Fokus i uppdraget ska vara att analysera och redovisa vilka av dessa typer av åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen för transportinfrastruktur respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur samt vilka som inte kan finansieras på så sätt och skälen till detta. Utgångspunkten för uppdraget är regeringens ambition att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva steg 1 och steg 2-åtgärder. Skatter ska undantas från uppdraget. Alla delar av uppdraget ska bedrivas i dialog med regionerna och Sveriges Kommuner och Regioner. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 21 januari 2023.

Trafikverket har uppfattat uppdraget som en nulägesredovisning och lämnar inga förslag till förändringar i form av exempelvis författningsförändringar eller nya uppdrag utöver sådana som redovisats i förslag till nationell plan för åren 2022–2033.

Några analyser av kostnadseffektivitet har inte genomförts, analyserna är komplexa och delvis resurskrävande och har inte kunnat inrymmas i arbetet. Som Trafikanalys redovisat i en rapport² är modellstödet svagt för steg 1-åtgärder. För steg 2-åtgärder har modellerna ett fokus på traditionella trafiktekniska åtgärder.

Trafikverket har i denna redovisning avstått från att kategorisera åtgärder i fyrstegsprincipens olika steg. Orsaken är att gränsdragningarna i flera fall är oklara, exempelvis kan en pendlarparkering på en befintlig parkeringsyta vara en steg 2-åtgärd och en nyanlagd pendlarparkering vara en steg 3- eller 4-åtgärd.

Redovisningen är avgränsad till frågeställningar om finansiering som hör samman med förordningarna om nationell plan och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Andra statliga bidragsmöjligheter som exempelvis Energimyndigheten och Naturvårdsverket hanterar tas inte upp. Inte heller diskuteras eventuella kopplingar till det driftbidrag till statliga flygplatser som ingår i nationell plan.

Under 2022 har på uppdrag av regeringen ett antal utredningar med bäring på steg 1- och 2-åtgärder genomförts. Trafikanalys har utöver ovanstående rapport redovisat rapporten ”Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan” och den så kallade Klimaträttsutredningen har redovisat SOU 2022:21 ”Rätt för klimatet”. Trafikverket har i särskild ordning lämnat yttranden³ över dessa utredningar.

Trafikverket redovisar i denna rapport svar på uppdraget.

² [Länk till "Trafikverkets modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder"](#), Trafikanalys Rapport 2022:15

³ [Länk till Trafikverkets hemsida med remissvar \(trafikverket.se\)](#)

2 Bakgrund

2.1 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen dokumenterades första gången (som fyrstegsmodellen) i Vägverkets interna planeringsdirektiv inför arbetet med nationell plan för vägtransportsystemet för åren 1998–2007. Syftet då var främst att tydliggöra potentialen i kostnadseffektiva ITS-lösningar på befintligt vägsystem samtidigt som andra vinster uppnåddes som exempelvis minskat intrång.

I sin nuvarande form har fyrstegsprincipen följande lydelse:

1. Tänk om

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

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

2. Optimera

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

Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt

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

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

Successivt kom fyrstegsprincipen att integreras alltmer i de dåvarande trafikverkens planeringsarbete men den stora förändringen kom 2013 när den nya fysiska planeringsprocessen och då även arbetssättet med åtgärdsvalsstudier introducerades, se avsnitt 2.3.

2.2 Trafikverkens tidigare sektorsansvar

Fram till dess att Trafikverket bildades 2010 hade trafikverken ett sektorsansvar⁴ som möjliggjorde att man kunde ge stöd till kommuner och företag för att främja insatser som låg utanför deras ordinarie ansvarsområde. Sektorsansvaret yttrade sig på olika sätt inom de olika trafikverken. För Vägverket – som hade den mest omfattande verksamheten inom sektorsansvaret – gällde att ”Vägverket som statens företrädare på central nivå skall ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt för frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet”.

Sektorsansvaret kunde yttra sig genom samverkansavtal som handlade om exempelvis alkohol och droger i trafiken, hastighetshållning, sparsam körning men även mer kunskapsinriktat stöd genom erfarenhetsspridning från europeiska och svenska utvecklingsprojekt kring förändrad mobilitet. Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet m.m. innebar bland annat ”att varje berörd aktör skall svara för den del av insatserna inom vägtransportsystemet som ligger inom dennes normala ansvarsområde. Med andra ord skall Vägverket inte ta ett operativt ansvar inom områden där annan huvudman har ett entydigt ansvar enligt tidigare beslut.”

När Trafikverket bildades 2010 ingick inte sektorsansvaret i verkets instruktion och därmed fanns inget mandat för den breda stödverksamhet som gällt tidigare. Det ansågs som mer ändamålsenligt att ge Trafikverket tydliga uppdrag som regeringen formulerar istället för sektorsansvaret.

Som ett led i att klargöra de nya förutsättningarna redovisade Trafikverket 2013 ett regeringsuppdrag om Informationsinsatser och kunskapshöjande insatser inom transportområdet. Redovisningen avsåg insatser som genomförts med stöd i de tidigare så kallade sektorsansvaren och vad som bland annat kunde anses gå utöver Trafikverkets instruktionsenliga uppgifter. Uppdraget skulle vidare bedöma nyttan av verksamheterna, och eventuella överlapp eller konflikter med andra aktörers verksamhet. Med utgångspunkt i den redovisningen skedde därefter successiva förtydliganden av vilka åtgärder som Trafikverket kan finansiera vilket 2018 sammanfattades i en Trafikverksintern riktlinje⁵ med exempel på åtgärder.

Trafikverket har i förslaget till nationell plan för åren 2022–2033 lämnat ett antal förslag till uppdrag som skulle kunna vara motiverade för att på ett kostnadseffektivt sätt främja beteenden i en riktning som bidrar till måluppfyllelse. Regeringen har i beslutet den 7 juni 2022 att fastställa nationell plan aviserat att den avser att se över inriktning och tidsplan för pågående insatser och vid behov återkomma om förnyade och förlängda uppdrag om informations- och kunskapshöjande åtgärder.

⁴ Regeringens proposition 1995/96:131

⁵ Hantering av steg 1- och 2-åtgärder i transportplaner och investerings- och underhållsplaner, TDOK 2018:0498

2.3 Åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen

Under 2013 introducerades en ny lagstiftning för planering av väg- och järnvägsinfrastruktur. I planeringssystemet ställs krav på att den fysiska planeringsprocessen ska föregås av en förberedande studie, vilket hanteras i Trafikverket genom ett införande av så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Syftet med ÅVS var bland annat att skapa en tydligare plats i planeringssystemet för att systematiskt studera problem och alternativa lösningar förutsättningslöst i dialog med andra aktörer i skedet före en eventuell efterföljande planering av fysiska åtgärder. Arbetssättet med åtgärdsvalsstudier utgör även en plattform för fyrstegsprincipen och är tänkt att främja innovativa och kostnadseffektiva lösningar.

2.4 Stadsmiljöavtal och fyrstegsprincipen

Introduktionen av statlig medfinansiering genom de så kallade stadsmiljöavtalen (se kapitel 3) har skapat utrymme för kommunala motprestationer med stort inslag av steg 1- och 2-åtgärder som faller inom det kommunala ansvaret. Den statliga medfinansieringen i stadsmiljöavtalen ska användas för investeringar, se Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer i avsnitt 3.1.

3 Gällande förordningar och deras tillämpning

I detta kapitel redogörs för de förordningar och andra regelverk som är av betydelse för Trafikverkets arbete med steg 1- och 2-åtgärder. Kapitlet avslutas med en analys av hur de påverkar möjligheterna att finansiera dessa åtgärder från nationell plan och länsplaner.

3.1 Förordningar

Det finns flera förordningar som reglerar Trafikverkets arbete och därmed påverkar förutsättningarna för Trafikverkets arbete med steg 1- och steg 2-åtgärder. Nedan återges de delar av förordningarna och paragraferna som är mest relevanta för de efterföljande avsnitten.

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Enligt den 1 § ska Trafikverket med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken.

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Enligt den 2 § ska Trafikverket bland annat inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde samt, i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

- a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- c) begränsade ombyggnationer, och
- d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

3 §, 1 st: Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen.

Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

1 § Till ledning för fördelning av statliga medel ska Trafikverket upprätta en nationell plan för transportinfrastruktur. Planen ska vara trafikslagsövergripande.

2 § Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får bl.a. omfatta

	1. investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, 2. drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion för hela det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, 3. drift, underhåll, rekonstruktion och investeringar i det statliga järnvägsnätet, stationer och terminaler, 4. åtgärder för förbättrad miljö längs de befintliga statliga väg- och järnvägsnäten, 5. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur. 3 § Den nationella planen för transportinfrastruktur får utöver vad som anges i 2 § innehålla åtgärder som ska beviljas statlig medfinansiering eller statsbidrag när det gäller bl.a. regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel. 4 § Planen ska ange 1. den inriktning på investeringar och förbättringsåtgärder som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen, 2. inriktningen på drift och underhåll inklusive åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion, 3. inriktningen på åtgärder för förbättrad miljö i anslutning till de statliga väg- och järnvägsnäten, 4. inriktningen på sektorsåtgärder, 5. inriktningen på investeringar i sådana anläggningar och rullande materiel som avses i 2 § 2, 3 och 9 förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, 6. en redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen.
--	---

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

	1 § Inom varje län ska det upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Om det bedöms ändamålsenligt får en gemensam plan för två eller flera län upprättas. 3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta 1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, 2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., 3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, 4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
--	---

5. bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

2 § Statlig medfinansiering får beviljas för

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

3 § Statlig medfinansiering får beviljas för investeringar.

Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer

1 § För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge stöd enligt denna förordning till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till

1. ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller
2. hållbara godstransportlösningar.

Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås.

Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

- 2 § Stöd får ges till investeringar som tillgodoser ett allmänt lokalt eller regionalt transportbehov och som avser
1. en väg, gata, spåranläggning, kaj för lokala eller regionala persontransporter, perrong, hållplats, vänthall eller annan anläggning eller del av anläggning för lokal eller regional kollektivtrafik,
 2. ett cykelvägnät, en cykelparkering eller annan anläggning eller del av anläggning för cykeltrafik, eller
 3. en väg, gata, spåranläggning, lastplats, samlastningsplats eller annan anläggning eller del av anläggning för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution.
- Stöd får dock inte ges till anläggningar med uthyrning av lokaler.
- 3 § Stöd får ges till investeringar i en anläggning eller del av anläggning för att demonstrera eller prova nya transportlösningar för lokal eller regional kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransport.
- 4 § Stöd enligt 3 § får endast ges i enlighet med kapitel I och artikel 56 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.
- 5 § En förutsättning för stöd är att ansökan har getts in innan arbetet med den åtgärd som stödet söks för har inletts.
- 7 § Som villkor för stöd ska kommunen eller regionen genomföra motprestationer i form av andra åtgärder än de som stödet avser och som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

3.2 EU:s regler för statligt stöd

Statsstöd är när det offentliga, dvs. staten, kommuner eller regioner, stöttar en viss verksamhet med offentliga medel. EU:s regler för statligt stöd sätter ramarna för medlemsstaternas möjligheter att med offentliga medel kunna stödja en viss verksamhet om det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden, genom att det gynnar en viss verksamhet eller produktion. Reglerna finns i artiklarna 107–109 i EUF-fördraget (Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). Där fastställs att statsstöd är förbjudet om det inte uppfyller vissa på förhand bestämda undantag. Syftet med reglerna är att se till att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids. Ett exempel är att det inte är tillåtet att ge stöd till installation av WiFi-utrustning i kollektivtrafikfordon som ägs av privata bolag.

3.3 Analys av förordningarnas innebörd

Förordningen 2010:185 med instruktion för Trafikverket beskriver de uppgifter som Trafikverket har. Där ingår bland annat insatser som kan anses vara steg 1-åtgärder i form av samverkan med andra myndigheter, att bidra med kunskap med mera.

Det finns även lagstiftningar såsom Plan- och bygglagen (2010:900) och Miljöbalken (1998:808) som bland annat ytterligare tydliggör behovet av samverkan inom exempelvis samhällsplaneringen.

Utgångspunkten för vilka typer av åtgärder som kan finansieras från den nationella planen och från länsplanerna, och vilka som inte kan göra det, är att det av förordningarna ovan sammantaget framgår att det ska handla om fysiska åtgärder. Av förordningen om nationell plan (2009:236) framgår att medel från nationell plan bl.a. får användas till investeringar och förbättringar, till drift, underhåll, tjälsäkring, bärrighet och rekonstruktion, åtgärder för förbättrad miljö, vilka alla är begrepp som innebär fysiska åtgärder.

I förordningen om länsplaner (1997:263) anges på ett motsvarande sätt hur medel från länsplanen får användas.

Inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhet får medel från nationell plan och länsplan omfatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av den statliga infrastrukturen som omfattas av planerna. Dessa åtgärder ska då vara direkt knutna, geografiskt och tidsmässigt, till fysiska åtgärder som genomförs i den statliga infrastrukturen, till exempel i syfte att genom omledning avlasta området från trafik under den tid arbetet pågår.

Medfinansiering tillåts inte i icke-statlig infrastruktur utöver vad som medges av förordningarna om statlig medfinansiering (2009:237) och stadsmiljöavtal (2015:579), se nedan.

Av 2 § i förordningen om statlig medfinansiering (2009:237) framgår för vilka åtgärder statlig medfinansiering får beviljas för, och där listas byggande av olika anläggningar, fysiska åtgärder och investeringar. I 3 § upprepas att statlig medfinansiering får avse investeringar, dvs. ett förtydligande att medfinansiering är avgränsad till och endast kan beviljas för fysiska åtgärder. Statlig medfinansiering får dock ges till transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Genom förordningen om stadsmiljöavtal (2015:579) ges sedan flera år möjlighet att medfinansiera åtgärder även på icke-statliga aktörers infrastruktur och anläggningar, till exempel för kollektivtrafik. Förordningen ger även Trafikverket möjlighet att ge stöd till åtgärder som kan utgöra steg 2-åtgärder. De motprestationer som kommuner och regioner ska genomföra som villkor för avtalen kan också utgöra åtgärder enligt steg 1 och steg 2. Stadsmiljöavtalen främjar därmed genomförandet av steg 1- och 2- åtgärder inte minst genom att avlasta kommunernas och regionernas budgetar.

Trafikverkets sammanfattande bedömning är att myndigheten, utöver att genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder på den statliga infrastrukturen, medfinansierar åtgärder i den omfattning som gällande bestämmelser uttryckligen medger.

4 Beskrivning av typer av åtgärder

Med utgångspunkt i analysen i avsnitt 3.3 följer nedan en redovisning av åtgärdsstyper som Trafikverket har uppdrag inom och som kan respektive inte kan finansieras via nationell plan eller länsplan.

4.1 Samhällsplanering i tidiga skeden

Samhällsplanering sker i komplexa processer som rymmer såväl nationell, regional som lokal planering mellan vilka det finns ömsesidiga beroenden. Samverkan och samarbete är en förutsättning för att nå mål som t.ex. ökat bostadsbyggande och regional utveckling, men också för att klara utmaningar kopplade till segregation, klimatförändringar och omställning till fossilfrihet. Utifrån en tidig samverkan och gemensamma mål kan olika aktörer tillsammans identifiera utmaningar, önskade funktioner och åtgärder i transportsystemet och samhället. Detta skapar i sin tur förutsättningar för att tillsammans uppnå en önskad funktionalitet i transportsystemet och samhället. Således kan flera aktörer ta ansvar för att trafikrelaterade utmaningar och problem blir lösta, vilket även är en förutsättning för ett fullt genomslag av fyrstegsprincipen.

Trafikverket kan verka för att dess samarbetspartners använder fyrstegsprincipen. Trafikverket ska i det arbetet bidra med sin kompetens gällande steg 1- och 2- åtgärder.

4.2 Samverkan

Tredje paragrafen, första stycket i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket lyder: "Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen". Samverkan med andra aktörer är ett centralt område mellan Trafikverket och andra parter som till exempel kommuner. I sådan samverkan finansierar parterna sina åtaganden inom sina respektive ansvarsområden för att gemensamt nå effekt.

Åtgärder inom samverkan som kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Lokaliseringar – egen anläggning Trafikverket ska lokalisera sina anläggningar på sammantaget bästa sätt, varför lokaliseringsfrågor är viktiga samverkansfrågor.

Markanvändning – Trafikverket ska, genom sitt deltagande i plan- och bygg-lagsprocessen, verka för att samhällsplaneringen sker på ett sätt som styr mot uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Detta kan exempelvis innebära att Trafikverket visar på fördelarna med att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra för att minska behovet av transporter men också med att optimera förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik och godstransportlösningar. Trafikverket bevakar även riksintresset för kommunikationer i kommuners framtagande av exempelvis detaljplaner.

Åtgärder inom samverkan som inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Markanvändning – Både översikts- och detaljplaneringen påverkar framtida trafikutveckling genom lokalisering av bostäder och verksamhetsområden. Här har kommuner via sitt planmonopol en avgörande roll när det gäller att planera för en markanvändning som bidrar till en mer hållbar samhällsutveckling och ett mer effektivt och hållbart transportsystem. En huvudregel är att om etableringar förutsätter att Trafikverket gör åtgärder i den statliga infrastrukturen ska exploatören stå för kostnaderna, exempelvis i samband med nyetablering av ett externt köpcentrum.

Kommunala och regionala trafikstrategier – Det trafikstrategiska arbetet handlar om att ta ett helhetsgrepp kring tillgänglighets- och trafikfrågor och att knyta ihop det med översiktsplanen eller den regionala utvecklingsstrategin. Trafikstrategier utgör även underlag i arbetet med systemanalyser och åtgärdsplaneringen. Trafikverket ska, vid möte med kommun och region, bland annat vara en dialogpart och vid behov erbjuda stöd i det trafikstrategiska arbetet. Trafikverket har dock ingen rådighet att finansiera själva framtagandet av regionala eller kommunala styrdokument, utan i sådan samverkan finansierar parterna åtaganden inom sina respektive ansvarsområden.

Parkeringsreglering via planer, policyer eller avgifter – När det gäller arbetet med parkeringsreglering, som strävar efter att med parkeringsutbud och parkeringsavgifter påverka färdmedelsval, i kombination med andra åtgärder, ligger ansvaret i huvudsak på kommunal nivå.

4.3 Information och kunskap

Kunskap om trafiksäkerhet, miljö och hälsa, tillgänglighet och användbarhet för olika kundgrupper, de olika färdmedlens förutsättningar med mera är nödvändig för Trafikverkets förmåga att bedriva en effektiv planering, drift-, underhålls- och investeringsverksamhet.

De kunskapsunderlag som Trafikverket tar fram lägger också grunden för den samverkan som sker i syfte att gemensamt med andra aktörer avgöra vilka behov som finns och bestämma vilka åtgärder som ger störst utväxling vad gäller transportpolitisk måluppfyllelse och kostnadseffektivitet.

Genom information om transportsystem kan även valet av resa och transport påverkas. Information om fakta kopplat till transportsystemet ska Trafikverket enligt sin instruktion tillhandahålla. Detta gör Trafikverket vanligen via Trafikverket.se. Information kopplad till åtgärder som Trafikverket har vidtagit, till exempel öppnat en ny cykelväg, bedöms vara förenligt med Trafikverkets uppdrag om det sker inom ramen för aktuellt projekt. När projektet är avslutat och har överlämnats till förvaltning ska informationsinsatserna om denna åtgärdstyp upphöra.

Trafikverket kan därutöver på uppdrag av regeringen genomföra tidsbestämda och tydligt avgränsade åtgärder inom information och kunskap.

Åtgärder inom information och kunskap som kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Trafikinformation – Trafikverket tillhandahåller information om läget i sin infrastruktur, inte minst om störningar. Ett utpekad vägnät för trafikledning på olika nivåer är för närvarande under utveckling. Trafikverket tillhandahåller också data till andra aktörer.

Resplaner och program (Mobility Management, MM) – Kopplat till att Trafikverket genomför infrastrukturprojekt som påverkar framkomlighet och tillgänglighet samt arbetsmiljön vid byggandet, kan Trafikverket arbeta med Mobility Management, ofta tillsammans med berörda parter som till exempel kommuner.

Resfria möten – Trafikverket arbetar med resfria möten inom den egna verksamheten. Trafikverket har i flera år på regeringens uppdrag lett en satsning för att stötta svenska myndigheter i att öka andelen digitala möten: REMM – resfria/digitala möten i myndigheter.

Åtgärder inom information och kunskap som inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Trafikverket har enbart rådighet det som beskrivs ovan när det gäller kunskap och vilka kunskapsunderlag som Trafikverket sammanställer och utvecklar. Det innebär att exempelvis följande åtgärdsstyper inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner:

Trafikinformation – Respektive väghållare för kommunal och enskild ansvarar för trafikinformation inom respektive vägnät

Resplaner och program (Mobility management, MM.) – Olika typer av resplaner, program, kampanjer eller projekt med syfte att påverka resval eller färd sätt ingår inte i Trafikverkets uppdrag utöver de åtgärder kopplat till information och kunskap som det redogörs för i föregående avsnitt. Se även kap 3 för redogörelse för Trafikverkets övergripande uppdrag.

Resplanerare – Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att ta fram och tillhandahålla reseplanerare, endast att tillhandahålla kvalitetssäkrad data till de aktörer som tillhandahåller reseplanerare.

4.4 Trafikreglering väg och järnväg

Genom att använda olika slags regleringar eller på annat sätt styra och leda trafiken kan väg- och järnvägssystemet optimeras och effektiviseras.

Åtgärder inom trafikreglering väg och järnväg som kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Trafikreglering väg – Genom att använda olika slag av regleringar kan vägsystemet optimeras och effektiviseras. Reglering och styrning av trafik kan ske på

flera sätt. Det kan ske med regleringar i form av trafikregler som man som trafikant måste följa såsom väjningspliktsmärken, förbudsmärken, varningsmärken m.m. Inom området sker en utveckling att tillhandahålla trafikregler digitalt som ett led i att ge förutsättningar för förarstödsystem och autonoma fordon.

Trafikledning, väg – Ett annat sätt att styra trafiken är genom information eller trafikledning via Trafikverkets trafikledningscentraler. Trafikledning på väg syftar till att minska negativa effekter av störningar, förebygga uppkomsten av störningar och motverka överskridandet av miljökvalitetsnormer. Olika exempel på detta är dels att visa uppskattade körtider vid olika vägval eller information angående t.ex. vägarbete utmed vägen.

Signalprioritering , väg – På det statliga vägnätet har Trafikverket rådighet att arbeta med en optimal inställning på trafiksignaler för att exempelvis ge förtur till bussar. Trafikverket beaktar såväl oskyddade trafikanter, kollektivtrafik som övriga trafikantgrupper vid inställning av signal. Statlig medfinansiering medges till denna typ av åtgärder utanför statligt vägnät från både länsplaner och stadsmiljöavtal (se kap 3).

Intelligenta Transportsystem (ITS) – utgörs av en mångfald av olika verktyg som kan ge substantiella bidrag till förbättringar inom olika områden. Trafikverket ska också tillhandahålla information till andra, inte minst i samverkansprojekt, eftersom även andra parter kan behöva använda dessa verktyg. Trafikverket kan vid behov bidra med kompetens för att andra i sin verksamhet ska hitta effektiva lösningar.

Hastighetsgräns – Trafikverket arbetar med hastighetsfrågor utifrån vägens trafiksäkerhetsstandard och avvägt för miljö och framkomlighet/restider och finansierar skyltning. I det arbetet samverkar Trafikverket med de som enligt trafikförordningen beslutar om trafikföreskrifter. Förenklat kan det sammanfattas som att kommunen beslutar i tätbebyggda områden och länsstyrelsen utanför dessa områden.

Trafikstyrning och ledning av järnväg – Styrning och ledning av trafik på järnväg omfattas av nationell plan och genomförs för att transportsystemet ska användas på ett säkert och effektivt sätt. Trafikverkets trafikledningscentraler övervakar anläggningar, initierar avhjälpande underhåll, styr och leder trafiken samt informerar om trafiken i normalt läge och vid trafikstörningar.

Längre och tyngre fordon – Inom ramen för Trafikverkets myndighetsutövning kan Trafikverket till exempel medge undantag, ge dispens för fordonståg eller vägtrafikfordon som avviker från bestämmelser avseende längd, bredd eller tyngd.

Åtgärder inom trafikreglering väg som inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Signalprioritering – väg och ITS-lösningar – På det kommunala vägnätet är det kommunens ansvar att arbeta med optimala inställningar på trafiksignaler

tillsammans med bland annat kollektivtrafikmyndigheter om det gäller till exempel förtur för bussar eller olika ITS-lösningar. Trafikverket kan dock inte bidra till finansiering av fysiska åtgärder utanför statligt vägnät, utöver de möjligheter som ges via statlig medfinansiering från länsplanen och stadsmiljöavtal för denna typ av åtgärder.

Hastighetsgräns – Det är kommunen som finansierar skyltning utmed kommunalt vägnät.

4.5 Drift- och underhållsåtgärder

Genom driftåtgärder kan framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras och därigenom påverka resval och effektivitet. Exempelvis kan Trafikverket prioritera snöröjning på gång- och cykelbanor före körbanan eller genom extra vinterunderhåll, till exempel sandning och förbättra för tunga fordons framkomlighet i branta backar.

Nationell plan har enligt gällande förordningar bara möjlighet att finansiera drift- och underhållsåtgärder på statligt väg- och järnvägsnät. Länsplanerna har inte möjlighet att ge sådan finansiering. Därutöver kan nationell plan och länsplaner finansiera drift- och underhållsåtgärder på enskilt vägnät.

4.6 Omfördelning av ytor, väg

Möjlighet till omfördelning av hur Trafikverket använder en befintlig väg bör beaktas innan man väljer steg 3- eller 4-lösningar. Omfördelning av vägyta kan ske till förmån för till exempel gång- och cykeltrafik, kollektivkörfält eller fler körfält.

Åtgärder inom omfördelning av ytor, väg, som kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Busskörfält – På det statliga vägnätet har Trafikverket rådighet att planera för kollektivkörfält. I samverkan med berörda parter, kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter kan Trafikverket arbeta med busskörfält. På kommunalt vägnät kan kommunen söka statlig medfinansiering från länsplan och från nationell plan genom stadsmiljöavtalen.

Bymiljöväg - På det statliga vägnätet har Trafikverket rådighet att planera för bymiljövägar. Principen för åtgärden är en avsmalning av befintlig väg med hjälp av kantmålning så att endast ett körfält skapas för den dubbelriktade trafiken. Trafiklösningen är ett enkelt och kostnadseffektivt alternativ till mer omfattande investeringar i vägmiljön.

Åtgärder inom omfördelning av ytor, väg, som inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Det finns ingen möjlighet för staten att vare sig genomföra eller bekosta åtgärder på annan väg- eller banhållares infrastruktur utöver vad som medges i gällande

förordningar om statlig medfinansiering och förordning om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

4.7 Förändrat utbud av olika transportlösningar

Genom ett ökat utbud av buss- och tågtrafik eller på annat sätt förbättrad tillgänglighet skapas förutsättningar för ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Behov av ökat resande kan tillmötesgå utan att ombyggnader av infrastrukturen krävs förutsatt att berört väg- eller järnvägsnät har tillräcklig kapacitet.

Åtgärder inom förändrat utbud av transportlösningar som kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Olika delningssystem – Detta kan till exempel handla om lånecykelsystem som gynnar framkomlighet i stadsmiljö. Ansvaret för genomförandet av åtgärds-typen ligger för det mesta på kommun, region eller privata företag. Denna åtgärd kan endast omfattas av förordning om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, och då som åtgärd eller motprestation i en paketslösning. Ett krav är däremot att lånesystemet är offentligt ägt och att kommunen eller regionen därmed har full rådighet över systemet.

Tågplanen – Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren, den så kallade tågplanen. Tågplanen innehåller såväl tidtabell för persontåg och godståg som tidplan för banarbeten. Tågplanen bestämmer i vilken grad järnvägsnätet ska användas – när vilka tåg ska gå, och när nätet ska stängas av för banarbeten. En samordnad tågplan förändrar inte infrastrukturen, men möjliggör ett effektivare nyttjande av den.

Åtgärder inom förändrat utbud av transportlösningar som inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner

Olika delningssystem – Lånesystem som ägs och förvaltas helt eller delvis av privata aktörer, och där kommun eller region inte har full rådighet över systemet, kan inte medges medfinansiering via varken nationell plan eller länsplan utöver vad som nämns ovan om stadsmiljöavtal.

Trafikering – I kollektivtrafiksystemet är operatören ansvarig för trafikeringen men tidig samverkan mellan olika aktörer samt utveckling liksom drift och underhåll av infrastruktur är förutsättningsskapande.

Förändrad linjedragning – Förändringar i kollektivtrafiksystemets linjedragning kan bidra till en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken samt ökat resande. Det är kollektivtrafikmyndigheten som i samverkan med kommunen genomför denna typ av åtgärder.

4.8 Uppställning och parkering

I Trafikverkets tjänstestrategi framgår vad Trafikverket ska erbjuda vad gäller uppställning och parkering, se nedan

- Trafikverket ska erbjuda uppställning av järnvägsfordon tillfälligt och för kortare tid (omloppsnära uppställning), som är kopplad till tjänsten trafikerings på järnväg respektive tjänsten tågbildning och ger en mer effektiv användning av befintlig infrastruktur. Uppställning för längre tidsperioder kan endast erbjudas i undantagsfall. Trafikverket kan för järnvägsfordon erbjuda uppställningsplatser med förhöjd säkerhet.
- Trafikverket kan erbjuda pendlerparkering för bil och cykel längs med statligt vägnät.

Åtgärderna kan finansieras via nationell plan respektive länsplan om medel har avsatts där.

5 Redovisning av hur dialogen med regioner och Sveriges Kommuner och Regioner genomförts

I arbetet med uppdraget har Trafikverket haft dialog med representanter för Sveriges kommuner och regioner (SKR), länsplaneupprättare, regionala kollektivtrafikmyndigheter samt Svensk kollektivtrafik. Dialogerna har ägt rum vid två tillfällen, den 19 oktober och den 21 november 2022.

Nedan återges och kommenteras de synpunkter som Trafikverket noterat från dessa möten.

1. SKR med flera önskar en mer underbyggd redovisning av den juridiska bakgrunden till Trafikverkets tolkning av förordningarna som i huvudsak ägnade för fysiska åtgärder. **Kommentar:** Trafikverket har utgått från förarbeten i form av Trafikverksutredningen från 2008-2009 där bland annat sektorsansvaret föreslås upphöra och ersättas av tydliga uppdrag från regeringen.

Trafikverket konstaterar också att de nya lydelserna ”åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur” tillkom i mars 2010 i dels förordningen för nationell plan, dels förordningen för länsplaner, det vill säga i samband med Trafikverkets bildande. Trafikverkets uppfattning är att dessa skrivningar möjliggör för regeringen att lägga de uppdrag som tagits upp i Trafikverksutredningen.

Trafikverket har även varit öppet mot regeringskansliet under alla år om sin tolkning och konstaterar att regeringen inte har gjort några andra förändringar än särskilda uppdrag och införandet av stadsmiljöavtal.

Trafikanalys har för övrigt under 2022 redovisat rapporten ”Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning”, sidan 53 där man skriver: *”Dagens förordningar som rör området är tvetydiga och Trafikverket tolkar, enligt Trafikanalys uppfattning, sitt mandat restriktivt. Mot bakgrund av dagens oklarhet i styrningen finns inte anledning att kritisera verkets hållning principiellt.”* Trafikverket menar således att den tolkning verket gjort är i enlighet med förordningarna.

2. SKR med flera tar upp en jämförelse med bidrag till kollektivtrafik och till regionala flygplatser/regionalt flyg som exempel på ej fysiska åtgärder som idag får statligt stöd. **Kommentar:** Trafikverket har förtydligat avgränsningen i inledningen. Se även kommentar på punkt 6.
3. Bl.a. mot bakgrund av det Trafikverket tar upp i remissvaret på klimaträttsutredningen, tar SKR med flera upp behovet av fortsatt utredning av
 - a) Vad som är effektiva åtgärder

b) Ansvarsförhållanden

c) Finansiering

Kommentar : Trafikverket har i remissvaret på Klimaträttsutredningen ställt sig positivt till sådana utredningar.

4. SKR med flera önskar en uttömmande lista på steg 1- och steg 2-åtgärder, som sedan ska sorteras på vad Trafikverket anser att de kan göra utifrån förordningarna idag respektive inte kan göra. Utifrån en generös tolkning av förordningarna bör Trafikverket peka på vad som skulle kunna göras om man ändrade förordningarna.
Kommentar: Trafikverket menar att en lista aldrig kan bli uttömmande och att det dessutom är en flytande gräns mellan t.ex. vissa steg 2- och steg 3-åtgärder. Trafikverket har istället valt att dela in redovisningen i åtta åtgärdestyper och ge exempel från tidigare material, t ex handledningen för åtgärdsvalsstudier. Mer uttömmande listor finns i exempelvis en WSP-rapport från 2018 framtagen på uppdrag av SKR. Det finns även som förslag i Klimaträttsutredningen att en katalog på steg 1- och 2- åtgärder ska tas fram.
5. SKR med flera tycker att Trafikverket bör ha med åtgärder som Trafikverket tycker borde vara med eller som skulle vara bra men som Trafikverket inte har mandat att göra idag. **Kommentar:** Trafikverket har lämnat förslag i samband med förslag till nationell plan som regeringen har sagt att den ska återkomma om (förra regeringen).
6. SKR med flera frågar om Trafikverket kommer att titta på hur andra myndigheter jobbar med bidrag, t.ex. Energimyndigheten? **Kommentar:** Trafikverket har förtydligat att avgränsningen för redovisning utgår från vad som diskuteras inom ramen för nationell plan och länsplaner exklusive de driftbidrag som går till icke-statliga flygplatser.
7. Kommer Trafikverket att titta på förändringar av förordningen om stadsmiljöavtal? Mindre kommuner anser att det är en för stor administrativ börda och SKR med flera föreslår att man tittar på hur den ”vanliga” statliga medfinansieringen hanteras, vilket anses var enklare, kan man använda det arbetssättet? **Kommentar:** Trafikverket hänvisar bl.a. till att frågan även tas upp i fastställelsebeslutet och den hanteras i särskild ordning och inte inom ramen för detta uppdrag.
8. SKR med flera efterfrågar utökade statliga bidrag till drift av kollektivtrafik, till exempel för att minska behovet av investeringar för att öka kapaciteten för vägtrafik. **Kommentar:** Noteras men ligger enligt Trafikverkets uppfattning utanför detta uppdrag.

6 Referenser

Trafikverket: Rapport Informationsinsatser och kunskapshöjande insatser inom transportområdet, Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag, 2013-06-13.

Ärendenummer: TRV 2012/92178

Trafikverkets interna riktlinje Hantering av steg 1- och 2-åtgärder i transportplaner och investerings- och underhållsplaner, 2018-11-23. TDOK 2018:0498.

Trafikanalys: Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan, Rapport 2022:14

Trafikanalys: Trafikverkets modeller för steg 1- och steg 2-åtgärder, Rapport 2022:15

Delbetänkandet Tydligare uppdrag - i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128)

Steg 1- och 2-åtgärder i regional och kommunal planering, hinder och uteblivna nyttor. Studie genomförd på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting, WSP 2018-01-09.

Svar på remiss gällande Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet, 2022-10-31. Ärendenummer: TRV 2022/83827