

Regionala systemanalyser

Metodbeskrivning

Ett möte mellan lokala/regionala och nationella perspektiv
som underlag för åtgärdsplaneringen 2010 - 2020



Innehåll

1. ALLMÄNT	4
1.1. INLEDNING	4
1.1.1. BAKGRUND	4
1.1.2. SAMMANHANG	4
1.1.3. SYFTET MED REGIONALA SYSTEMANALYSER	4
1.2. OM PROCESSEN	5
1.2.1. ORDFÖRANDESKAP	5
1.2.2. ROLLER OCH DELTAGANDE PARTER	5
1.2.3. OM ARBETETS UPPLÄGG	5
1.2.4. AVRAPPORTERING OCH LEVERANS	6
1.2.5. SAMBAND MED ÖVRIGA FÖRBEREDELSEARBETEN	6
1.3. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
1.3.1. NATIONELLA MÅL	8
1.3.2. ÖVRIGA NATIONELLA UNDERLAG	8
1.3.3. AMBITIONSIVÅ	9
1.3.4. STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING	11
1.3.5. DOKUMENTATION	11
2. INGÅENDE DELAR	12
2.1. ALLMÄNT	12
2.1.1. OM METODEN	12
2.1.2. EXEMPEL FÖRÄDLINGSKEDJA	14
2.2. MÅL	16
2.2.1. BÄRANDE IDÉ	16
2.2.2. SÄRSKILDA HÄNSYN	16
2.2.3. STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING I STEGET OM MÅL	16
2.2.4. ERFARENHETER OCH REKOMMENDATIONER	16
2.3. FUNKTIONER	18
2.3.1. BÄRANDE IDÉ	18
2.3.2. SÄRSKILDA HÄNSYN	18
2.3.3. STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING I STEGET OM FUNKTIONER	19
2.3.4. ERFARENHETER OCH REKOMMENDATIONER	19
2.4. ÅTGÄRDER	21
2.4.1. BÄRANDE IDÉ	21
2.4.2. SÄRSKILDA HÄNSYN	21
2.4.3. STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING I STEGET OM ÅTGÄRDER	22
2.4.4. ERFARENHETER OCH REKOMMENDATIONER	22

3. SLUTRAPPORT OCH DELLEVERANS **25**

3.1. ALLMÄNT	25
3.2. DOKUMENTATION OCH REDOVISNING	25
3.2.1. PROCESSDOKUMENTATION	25
3.2.2. MÅLBESKRIVNING	26
3.2.3. FUNKTIONSBESKRIVNING	27
3.2.4. ÅTGÄRDSBESKRIVNING	27
3.2.5. BEDÖMNING AV MÅLUPPFYLLELSE	28
3.2.6. KARTOR	28
3.2.7. INLEDANDE MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	28

BILAGA 1	NATIONELLA MÅL I SYSTEMANALYSER, 080225
BILAGA 2	UNDERLAG TILL STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING, 080221
BILAGA 3	NYA HASTIGHETSGRÄNSER, 080307
BILAGA 4	KOLLEKTIVTRAFIK SAMT TURISM OCH TURISTNÄRING, 080307
BILAGA 5	EXEMPEL REDOVISNING, FIKTIV RAPPORT FRÅN VÄRMLAND ·

1. Allmänt

1.1. Inledning

1.1.1. Bakgrund

Regeringen beslutade 080117 att förberedelsearbetet för nästa åtgärdsplanering skall inledas. Banverket och Vägverket har beslutat att bedriva förberedelsearbetet för åtgärdsplanering 2010-2020 som ett gemensamt nationellt projekt, där även Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket skall ingå. Ett av delprojekten är regionala systemanalyser.

1.1.2. Sammanhang

Enligt regeringens beslut om inledande av åtgärdsplanering skall Länsstyrelserna i Stockholm, Västmanland, Norrbotten, Västernorrlands och Jämtlands län genomföra regionala systemanalyser. Regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan erbjuds att inleda förberedelsearbetet på motsvarande sätt. Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket ska stödja länen genom att utveckla en gemensam modell för hur systemanalyserna ska utformas och en metod för hur strategisk miljöbedömning ska genomföras. Denna metodbeskrivning är ett resultat av det uppdraget och ambitionen är att den ska utgöra ett gott stöd i arbetet.

Arbetet med de regionala systemanalyserna skall kontinuerligt avrapporteras till Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket för att ge underlag till och samordnas med verkens nationella analyser av långväga person och godstransporter i den nationella systemanalysen.

1.1.3. Syftet med regionala systemanalyser

Huvudsyftet med de regionala systemanalyserna är att utgöra länens underlag i förberedelsearbetet till åtgärdsplaneringen 2010-2020. Systemanalyserna skall vara transportslagsövergripande analyser av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov. Utgångspunkten för de föreslagna aktiviteterna är att trafikslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov och uppfylla de transportpolitiska målen.

Syftet med de regionala systemanalyserna är också att vara underlag till trafikverkens nationella analyser. Med detta arbetssätt kan kapacitetskonflikter bättre undvikas. Dessutom säkerställs att de alternativa lösningar som övervägs är effektiva både för regional och långväga trafik.

1.2. Om processen

1.2.1. Ordförandeskap

Den länsstyrelse som har fått uppdraget om regionala systemanalyser från regeringen respektive det regionala självstyrelseorgan eller samverkansorgan som fått erbjudandet förväntas ta ansvar för ordförandeskapet i arbetet. Om så önskas kan man inom samverkan komma överens om att annan samverkande part leder arbetet.

1.2.2. Roller och deltagande parter

Regeringen betonar i uppdraget att arbetet bör bedrivas i länsöverskridande och regionalt överskridande samverkan. Man säger att analyserna ska ”samordnas för att säkerställa samsyn mellan regionöverskridande transportflöden och kollektivtrafiksystem”. Hur detta ska ske är upp till aktörerna. Varje län/region avgör själva eventuell lokal/regional politisk förankring av arbetet.

Inom respektive län/region är det angeläget att tidigt i processen identifiera och möta de aktörer som bör vara med att utföra arbetet. Lämpliga parter är: trafikverken, kollektivtrafikhuvudmän, kommuner/kommunalförbund, länsstyrelser, angränsande län och regioner m.fl. Även andra statliga myndigheter kan vara aktuella.

Regeringen anger vidare ”att arbetet bör förankras i regionala referensgrupper där näringsliv, trafikoperatörer, resenärer, kommuner och andra intressenter bör ingå”. Detta genomförs utifrån respektive läns eller regions förutsättningar.

För att så långt som möjligt möta jämställdhetsmålet bör eftersträvas att arbetsgrupper och eventuella styrgrupper har en fördelning av åtminstone 40/60 avseende män och kvinnor. Arbetsgruppernas sammansättning blir en del av redovisningen av arbetet.

Regeringen anger slutligen att ”i samtliga delmoment ansvarar de utpekade ansvariga för att samverka i arbetet där det är relevant.”

1.2.3. Om arbetets upplägg

Hur arbetet läggs upp rent praktiskt är upp till respektive ansvarig. Några län/regioner har aviserat att de kommer att arbeta med arbetsgrupper och andra har angett att de kommer att arrangera ett antal workshops med mellanliggande arbeten. Den mest lämpliga formen kan exempelvis avgöras beroende av vilka aktörer som medverkar, hur ev. politisk medverkan bör lösas och liknande.

Det är angeläget att i upplägget av arbetet lägga tyngdpunkt på processteg två avseende transportsystemets alternativa funktioner. Detta bedöms vara en framgångsfaktor för en god fortsatt analys och motivering av åtgärdsbehoven i följande steg.

Vidare ska strategisk miljöbedömning integreras i arbetet i enlighet med 1.3.4 och övriga aktuella platser i detta dokument.

1.2.4. Avrapportering och leverans

Uppdraget/erbjudandet ska rapporteras direkt till regeringen senast den 30 september 2008. I denna metodbeskrivning anges, under kap 3, formen för och innehållet i redovisningen.

Trafikverken har till samma datum att redovisa en nationell systemanalys. I denna vägs samtliga regionala systemanalyser in tillsammans med de nationella analyser om ex långväga person- och godstransporter som görs av trafikverken. För att klara detta behövs en delleverans från de regionala systemanalyserna senast den 19 juni 2008.

Utöver detta ska en kontinuerlig avrapportering till trafikverken ske via de representanter från trafikverken som medverkar i de regionala systemanalyserna.

1.2.5. Samband med övriga förberedelsearbeten

Trafikverken har, som tidigare nämnts, i projektform inlett samarbete i förberedelsearbetet inom en rad delprojekt. Flera av dessa har ömsesidiga beröringspunkter och beroenden med regionala systemanalyser.

Verksgemensamma delprojekt

- Nationell systemanalys
- Regionala systemanalyser
- Utbytbaheter – (i befintliga planer)
- Drift, underhåll och bärighet
- Anläggningskostnadskalkyler (investeringskalkyler)
- Samhällsekonomiska analyser (Stora/komplicerade objekt)
- Riktade mindre åtgärder/Nationella satsningsområden
- Sektorsåtgärder
- Gods framåt
- Kollektivtrafik
- Strategisk miljöbedömning
- Finansieringsformer

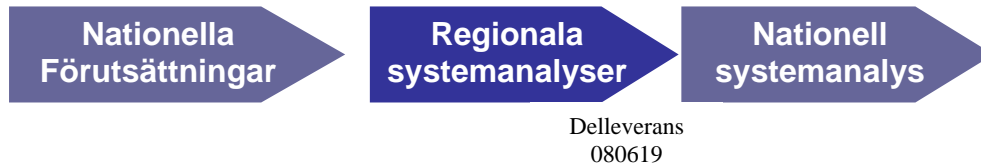
Vägverkets övriga delprojekt

- Samhällsekonomiska analyser – ej stora/komplicerade objekt
- Enskilda vägar

Banverkets övriga delprojekt

- Samhällsekonomiska analyser – ej stora/komplicerade objekt
- Kapillära järnvägar

Tydligast är sambandet med den nationella systemanalysen där samtliga regionala systemanalyser vägs in. Som underlag avseende nationella frågor för arbetet med de regionala systemanalyserna lämnas även nationella förutsättningar. Principiellt beskrivet i bilden. Dessa nationella förutsättningar ska sedan vägas ihop med de regionala och lokala förutsättningar som finns.



Underlag från övriga delprojekt kommer att vara till nytta i de regionala systemanalyserna. Representanterna från trafikverken i de regionala systemanalyserna utgör kontakt till delprojekten. På detta sätt kan metodunderlag stämmas av och stöd ges till arbetet. När det gäller strategisk miljöbedömning är ambitionen att det delprojektet ska kunna utgöra ett kompletterande stöd utöver det som verkens regionala representanter utgör.

1.3. Förutsättningar

1.3.1. Nationella mål

Utgångspunkten för planering av transportsystemet är det transpolitiska målet och de tillhörande sex delmålen. I uppdraget från regeringen ingår att ange ”hur man anser att transportsystemet svarar mot samtliga transportpolitiska mål och vad som krävs för att förbättra måluppfyllelsen”.

Metoden bygger på att i analyserna även lyfta in regionala och lokala mål och identifiera en samlad målbild. Därför är avstämningen mellan mål på olika nivåer och andra underlag nödvändig för att analyserna ska resultera i väl genomtänkta funktioner och i slutändan en effektiv transportslagsövergripande åtgärdsmix.

Som ett hjälpmedel i detta arbete har en nationell målsammanställning tagits fram, se bilaga 1. Målsammanställningen innehåller en sammanfattning av målen för de fyra Trafikverken. Listan har sin utgångspunkt i och är indelad efter de transportpolitiska målen. Dessa har kompletterats med nedbrutna och konkretiserade mål från respektive verks regleringsbrev och långsiktiga/strategiska planer. Utöver denna lista bör även beaktas diskussionerna om eventuella skärpningar av de nationella klimatmålen.

En särskild målbild har även tagits fram för den strategiska miljöbedömningen som innebär en avgränsning av miljömålen (Metod för SMB, bilaga 2).

1.3.2. Övriga nationella underlag

Parallellt med de regionala analyserna genomför Trafikverken nationella analyser av godsstråk och långväga persontransporter. Material från dessa arbeten och de regionala analyserna kommer så långt som möjligt att stämmas av under arbetets gång. Det kan därutöver finnas ytterligare material som kan komma att påverka planeringen såsom aktuella regeringsbeslut, statliga utredningar och regeringsuppdrag till Trafikverken. Nedan anges några exempel.

- Regeringens beslut om successivt införande av nya hastighetsgränser. Under 2008 och 2009 ska Vägverket i nära samarbete med länen och berörda regioner genomföra översyn och omprövning av hastighetsgränser på alla statliga vägar utanför tätbebyggt område. Vid systemanalyserna ska behovet av förändrade hastighetsgränser och eventuella därmed kopplade åtgärdsbehov beaktas. Som stöd för analyserna kommer ett underlagsmaterial att tas fram av respektive Vägverksregion. Hänvisa till bilaga 3.
- [EET - Strategin för effektivare energianvändning och transporter](#). Banverket, Energimyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Rapport 5777. December 2007
- [En nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013](#). Näringsdepartementet 22 december 2006.

- [Klimat och sårbarhetsutredningen](#)
Anpassning till och konsekvensbeskrivning av klimatförändringar och extrema väderhändelser. Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter. SOU 2007:60.
- Inriktningsunderlagen inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2010 – 2019 från [Banverket](#), [Vägverket](#) och regionerna [Skåne](#) och [Västra Götaland](#)
- Kollektivtrafik och långväga persontransporter
 - [KOLL framåt – Nationellt handlingsplan för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling](#). Redovisning av regeringsuppdrag 2007-12-21.
 - [Framtida flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet](#). SOU 2007:70
 - [Tillväxt genom turistnäringen](#). SOU 2007:32
- Långväga godstransporter
 - [Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet](#). SOU 2007:58
 - [Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv](#). SOU 2007:59
 - [Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet](#). Banverket. Redovisning av regeringsuppdrag N 200673928/TP.
 - [Utveckling av det kapillära järnvägsnätet](#). Redovisning av Banverkets regeringsuppdrag 2007.
- [Vägverkets](#), [Banverkets](#) och Nuteks parallella regeringsuppdrag avseende olika möjligheter att förbättra förutsättningarna för cykling. [Redovisning](#) till Näringsdepartementet 15 oktober 2007.
- [Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030](#). Stockholmsförhandlingen. 19 december 2007, Carl Cederschiöld.
- [SJÖFARTENS OCH HAMNARNAS ROLL I TRANSPORTSYSTEMET](#) - Sjöfartsverkets underlag till inriktningsplaneringen 2010-2019(Reviderad version daterad 2008-XX-XX)
- [BALTIC MARITIME OUTLOOK 2006](#) - Goodsflows and maritime infrastructure in the Baltic Sea Region, March 2006.
- [Flygets utvecklingsmöjligheter 2010-2019](#)
- [Stråkanalys jämförande investeringar mellan trafikverken](#)
- [Luftfartsstyrelsens omvärldsanalys](#)
- [Flygtendensen, kvartalsrapport](#)

1.3.3. Ambitionsnivå

Ambitionsnivå statlig finansiering

En framgångsfaktor i arbetet med regionala systemanalyser är att resultatet volymmässigt inte avviker alltför mycket från de ramar som riksdag och regering kommer att besluta efter behandlingen av infrastrukturpropositionen i slutet av 2008. En alltför stor volymmässig avvikelse uppåt kan innebära att fel eller alltför omfattande åtgärder kommer att föreslås, vilket i sin tur får konsekvensen att arbetet helt eller delvis måste göras om. Det kan också få till följd att fyrstegsprincipen inte anammas fullt ut.

I regeringens direktiv för förberedelsearbetet anges att analyserna ska ligga till grund för kommande åtgärdsplanering som ska anpassas till de ekonomiska ramar som fastställs av riksdagen. Regeringens direktiv för framtagandet av inriktningsunderlag utgick i huvudsak från samma nivåer som dagens planer är uppbyggda kring.

Följande åtgärdsområden med statlig finansiering på väg och järnväg bör omfattas av den regionala systemanalysen:

- Riktade mindre åtgärder på nationella vägar
- Riktade mindre åtgärder på regionala vägar
- Statsbidrag till trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik mm väg och järnväg
- Satsningsområden järnväg
- Sektorsarbete väg och järnväg
- Bärighetsåtgärder väg och järnväg
- Namngivna investeringar på nationella och regionala vägar samt järnväg

Drift och underhållsåtgärder för en basstandard på väg och järnväg samt ERTMS (European Rail Traffic Management System) behöver inte hanteras i analysen. ERTMS är EU-anpassning av signalsystemet för järnväg. Om systemanalysen visar att en högre standard för ex vis drift och underhåll krävs och är effektiv, bör även detta ingå i analysen.

Ovanstående åtgärdsområden sammanfaller med de områden som normalt finns med i planerna avseende järnväg och väg. Det kan tillkomma områden som finansieras på annat sätt såsom beskrivs i avsnittet om samfinansiering nedan.

Samfinansiering och annan finansiering än statlig

I de åtgärder som faller ut av de regionala systemanalyserna kan andra åtgärder finnas än rent statliga anläggningar. Det kan t.ex. röra sig om åtgärder på kommunala gator och hamnanläggningar, farleder och liknande som finansieras med avgifter eller andra offentliga medel än statliga. Idag förekommer även blandad finansiering för vissa av sådana anläggningar. Det genomförs även en rad andra projekt med samfinansiering såsom påverkansprojekt, utveckling av tekniska system och liknande. Samfinansiering kan således bli aktuell även för andra än fysiska åtgärder.

Enligt regeringens direktiv har trafikverken fått i uppdrag att utarbeta modeller och metoder som ska tydliggöra förutsättningar för och förbättra möjligheterna till regional, kommunal och privat medfinansiering av investeringsobjekt. Trafikverken kommer successivt att meddela resultat från detta arbete.

Samfinansiering mellan staten och privata/andra offentliga organisationer kommer att vara en viktig grundprincip i åtgärdsplaneringen 2010 - 2020. Trafikverken önskar i ett tidigt skede föra diskussioner i syfte att ta fram avsiktsförklaringar för samfinansiering av aktuella åtgärder.

1.3.4. Strategisk miljöbedömning

Enligt regeringsdirektivet ska inledandet av åtgärdsplaneringen, vilket även omfattar de regionala systemanalyserna, inkludera genomförande av strategiska miljöbedömningar i enlighet med förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Syftet är att miljööverväganden ska identifieras och integreras så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen omfattar en process i enlighet med Miljöbalkens krav där en miljökonsekvensbeskrivning ingår som ett centralt moment.

Trafikverken bedömer att en inledande miljöbedömning bör göras under förberedelsearbetet, vilken slutförs i samband med själva åtgärdsplaneringen. Länen bör ta ställning till vad miljöbedömningen ska omfatta i den regionala systemanalysen utifrån miljöbalkens krav. Trafikverken rekommenderar att miljöbedömningen i systemanalysen omfattar följande punkter:

- avgränsning om vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla,
- samråd om avgränsningen,
- en miljökonsekvensbeskrivning för de alternativ som beaktats,
- en särskild sammanställning om hur miljöbedömningen genomförts

Miljökonsekvensbeskrivningen bör läggas på övergripande nivå och inriktas på bedömning av betydande miljöpåverkan respektive miljömålsuppfyllelse av de strategiska vägval som görs. (miljöbalken 6:13). Denna utgör en del av underlaget i den iterativa processen för val av funktioner och åtgärds paket. Uppgifter som trafikverken bedömer rimligt att lägga fokus på i den inledande miljökonsekvensbeskrivningen är punkt 5-8 i miljöbalkens 6 kapitel 12 §.

En nationell målbild har tagits fram som stöd för miljöbedömningen som kan användas när länen samråder om avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga 2). Målbilden kommer att användas i SMB för den nationella systemanalysen.

1.3.5. Dokumentation

För att såväl regeringen som trafikverken på bästa sätt ska kunna ta till sig de olika regionala systemanalyser ställs krav på hur dokumentationen ska se ut och genomföras. Detta behandlas i kapitel 3.

2. Ingående delar

2.1. Allmänt

2.1.1. Om metoden



I arbetet med planering i allmänhet tenderar vi var och en att lite för snabbt fundera över åtgärder relaterat till mål och brister. Inte sällan sker detta dessutom med ett alltför snävt perspektiv inom ett transportslag och en åtgärdstyp.

Ambitionen med denna metod är att anamma ett transportslagsövergripande systemperspektiv och att analysera funktioner och åtgärdsbehov i enlighet med 4-stegsprincipen. Poängen med denna princip är att eftersöka så kostnadseffektiva lösningar som möjligt för identifierade behov utifrån följande prioriteringsordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Metoden regionala systemanalyser bygger kortfattat på en "förädlingskedja" där steg ett är att identifiera nationella, regionala och lokala mål som utgör grunden för den fortsatta processen.

För att ge ett bra underlag för en bred åtgärdsanalys och en väl genomförd strategisk miljöbedömning är det en framgångsfaktor att ge steg två om funktioner ordentlig fokus i processen. Här ska systemperspektivet transportslagsövergripande beskrivas och inriktningar identifieras utifrån identifierade mål som ett underlag för identifieringen av lämplig och kostnadseffektiv åtgärds mix.

I sista steget ingår sedan att bedöma åtgärdsbehovet för att nå önskad funktionalitet. Här ska 4-stegsprincipen transportslagsövergripande användas och åtgärdernas bidrag till systemperspektivet, dess samlade verkan och nytta beskrivas. Har vi gjort detta på ett bra sätt ska vi kunna följa ett antal ”röda trådar” i materialet och se vilka åtgärder som hänger ihop med vilka funktioner som i sin tur har bäring på vissa mål.

Dessa processteg beskrivs ytterligare under detta kapitel.

2.1.2. Exempel förädlingskedja

I arbetet kommer att identifieras en rad mål där en rad olika funktioner är relevanta för respektive mål och där ytterligare en mängd åtgärder kan vara aktuella för respektive funktion. I processteget om funktioner måste naturligtvis valda funktioner baseras på en samlad målbild. I en sådan samlad målbild bör de regionala och lokala mål som identifieras kopplas till det övergripande transportpolitiska målet och de sex transportpolitiska delmålen. Detta kan exempelvis göras i nedbrytning av målen eller när övergripande funktioner formuleras. Se exempel nedan.

För att göra arbetet mer hanterbart kan det vara lämpligt att ta sig an en eller ett par förädlingskedjor åt gången och i slutarbetet väga samman och dra systemövergripande slutsatser. Dessa slutsatser kan sedan innebära behov av att gå tillbaka och justera tidigare arbeten.

Exempelvis skulle en av flera förädlingskedjor kunna se ut enligt nästa sida:

Noterbart från tabell nästa sida

1. För att strukturera målen kan tekniken med delmål vara användbar. Ger även en bättre möjlighet att identifiera ev. målkonflikter. Observera även att en del mål har mer karaktären av att vara villkor och utgöra förutsättningar för de funktioner och åtgärds paket man definierar.
2. Det som i tabellen anges som delfunktioner utgör en åtgärdsinriktning utifrån de randvillkor som övriga identifierade mål lägger på den aktuella funktionen. Utifrån målet om ökad regional tillväxt och funktionen som innebär ökad tillgänglighet i arbetspendling ska denna genomföras så lite miljöbelastande som möjligt, trafiksäker, jämställd mm
3. Transportslagsövergripande analys enligt 4-stegsprincipen utgör grunden. Åtgärder med olika finansieringar kan bli aktuella. Åtgärderna i de olika stegen i 4-stegsprincipen kompletterar ofta varandra och bör därmed sättas samman i en bra mix. Värt att notera är att en steg 3 eller 4 åtgärd inom exempelvis järnväg kan innebära att kostsamma steg 3 och 4 åtgärder inom väg kan undvikas eller skjutas på framtiden.

Mål	Delmål ¹	Funktion	Delfunktion ²	Åtgärder ³
Ökad regional tillväxt	Antalet arbetsmarknadsregioner som länet berörs av skall minska till två. <i>(identifierad målkonflikt CO₂ & jämställdhet)</i>	- Restiden mellan huvudorterna ska inte överstiga 45-60 min <i>(Som ska ske trafik-säkert, med liten negativ miljöpåverkan, vara tillgänglig samt anpassad för män och kvinnors behov)</i>	- Regionförstoringen ska primärt ske med kollektivtrafik - Resterande bilpendling bör ske med icke fossila bränslen - Pendlingsmöjligheterna ska motsvara män och kvinnors behov. - Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig i enlighet med Tillgänglighetsmålet 2010 - mm	- Kundanpassat biljettsystem över gränser - Specifika Trafikeringskrav prioriterade stråk - Förbättrade o attraktiva resecentrum och hållplatser. - Attraktiva pendelparkeringar - Bussprioriteringar - Stöd till etablering av tankställen - Informationsinsatser alternativa bränslen och kollektivresande. - Banförbättringar Astad – Bstad - mötesseparering väg X - mm
	Hamnens vikt i internationella transporter ska öka	- Hamnen ska vara tillgänglig för djupgående fartyg och ha bra tillgänglighet för landtransporter	- Landtransporter primärt på järnväg. - Vägtransporter ska primärt utanför stadskärnan. - Säkra anlöp för tunga fartyg - Miljöanpassad logistikkedja. - mm	- Dialog med företagare och transportköpare om transportval. - Miljökrav för tunga fordon på leder och för hamnområdet. - Banförbättringar till hamnen - Förbättringar på vägar runt stadskärnan. - Förbättrad farled. - mm

¹ Se föregående sida

²

³

2.2. Mål

2.2.1. Bärande idé

I detta steg är uppgiften att identifiera de politiskt processade och beslutade mål som har bäring, påverkan och anspråk på transportsystemet. Såväl nationella transportpolitiska mål som regionala och ibland lokala mål för exempelvis tillväxt, regional utveckling, miljö och arbetsmarknad bör ingå. Regionala och lokala mål återfinns ofta i olika former av tillväxtprogram, visioner, RUPar, miljömålsprogram och liknande där transportsystemet på olika sätt är medel för att uppnå målen.

Det är den samlade målbilden som lägger anspråk på hur transportsystemet bör utformas. I denna process kan inte mål hur som helst uteslutas utan att mål från samtliga nivåer hanteras. I detta steg möts nationella och regionala perspektiv och i de allra flesta fall kompletterar de varandra väl men det kan också innebära målkonflikter. Mellan målområden kan det finnas såväl konflikter som synergier, vilka även bör hanteras och lyftas upp.

Resenärs- och godstransportköparperspektivet bör balanseras för att stödja en hållbar regional tillväxt.

2.2.2. Särskilda hänsyn

Särskilda hänsyn bör tas till jämställdhetsaspekten, detta bör genomsyras i målbilden. Värdering bör göras om hur eventuellt skärpta klimatmål hanteras i processen. I övrigt hänvisas till målbilagan, bilaga 1.

2.2.3. Strategisk miljöbedömning i steget om mål

I detta processteg av systemanalysen ingår det i den strategiska miljöbedömningen att identifiera nationella och regionala miljömål som ska utgöra en del av den totala målbilden för systemanalysen. En nationell målbild som omfattar miljömål för klimat, hälsa och landskap har tagits fram av trafikverken, som ett förslag till avgränsning (bilaga 2). Identifiering av regionala miljömål kan göras utifrån målbilden, men ytterligare mål kan läggas till beroende på regionala förhållanden. Valet av miljömål innebär samtidigt en avgränsning av de miljöaspekter för vilka den betydande miljöpåverkan ska bedömas. Processteget omfattar att:

- identifiera regionala miljömål,
- beskriva och motivera urvalet av miljömål om en avgränsning av miljömål görs.

2.2.4. Erfarenheter och rekommendationer

Det viktiga i denna process är att arbeta fram ett bra och balanserat underlag för att kunna beskriva och argumentera i följande steg för funktioner. Inte sällan infinner sig risken att fastna i definitionsdiskussioner om vad som är mål, funktion och åtgärd. Eftersom det inte finns enhetliga definitioner så är det av vikt att inte lägga fokus på detta utan komma vidare i processen.

Vissa mål är av den karaktären att de utgör villkor och förutsättningar för hur andra mål ska mötas. De kommer därför sätta krav på att tillgängligheten exempelvis ska var säker, trygg, jämställd och så lite miljöbelastande som möjligt. Detta innebär att förädlingskedjan naturligtvis inte är tillämpbar på alla mål utan här måste ett urval göras.

2.3. Funktioner

2.3.1. Bärande idé

Uppgiften i detta steg är att utifrån den samlade målbilden i föregående steg beskriva hur systemet sammantaget bör fungera för att så bra som möjligt svara mot de mål och kundbehov som finns.

Inte sällan landar vi snabbt i resonemang om åtgärder och alltför ofta i konstaterande av behov av olika investeringsobjekt. Med detta processteg ska vi skjuta på den diskussionen ett tag och uppehålla oss vid vilka funktionella anspråk vi lägger på transportsystemet. Detta för att på ett mer samlat sätt så småningom göra en bedömning av olika åtgärdsbehov.

Denna analys ska göras i ett transportslagsövergripande perspektiv med 4-stegsprincipen som utgångspunkt. Analysen ska svara på hur vi på lämpligt sätt i funktionella termer möter behov om arbetspendling, godstransporter, turisttrafik, tillgänglighet till kommuncentrum och liknande utifrån de mål som är identifierade och de behov, brister och förutsättningar som finns.

Redan idag har naturligtvis transportsystemet redan en funktion och uppfyller vissa syften. I analysen i detta steg handlar det därför om att dels identifiera funktioner som ska bibehållas, förbättras eller nyutvecklas. Det kan även vara så att det finns vissa funktioner idag som inte är helt önskvärda och behöver förändras eller ersättas.

Beskrivning kan lämpligen göras inom geografiska områden såsom pendling till centrum av en lokal arbetsmarknadsregion eller tillgänglighet till turistområde. Det kan även göras på utpekade stråk för pendling, gods eller exempelvis fjälltrafiken. I de fall då stråk uppfyller flera funktionella anspråk så är det sannolikt så att det ena eller kombinationen av anspråk blir dimensionerande för de val av åtgärder som görs i nästa steg.

Utöver det regionala perspektiv som naturligt ansätts i processen är det angeläget att såväl ett regionövergripande som nationellt perspektiv hanteras.

2.3.2. Särskilda hänsyn

- Identifiera läns-/regionövergripande funktioner och samråd med aktuella grannar.
- Låt jämställdhetsperspektivet finnas med i processen
- Applicera nationella funktioner såsom nationella godstråk, långväga persontransporter, hamnar, kombiterminaler och liknande.
- Beakta funktionshinder och oskyddade trafikanter såsom ex barns säkra skolväg.
- Låt analysen omfatta funktioner oberoende av följande åtgärders plantillhörigheter och finansier.
- Bedöm kommande underlag om Hastighetsöversyn av vägnätet
- Värdera om eventuellt skärpta klimatmål påverkar beskrivna funktioner.

2.3.3. Strategisk miljöbedömning i steget om funktioner

I detta processteg omfattar den strategiska miljöbedömningen att bedöma och beskriva vilken betydande miljöpåverkan samt vilken uppfyllelse av miljömålen som erhålls med alternativa val av *funktioner och delfunktioner* för transportsystemet. Alternativen ska, enligt miljöbalken, vara rimliga med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Som ett hjälpmedel i bedömningen kan de stödfrågor användas som tagits fram för miljömålen om klimat, hälsa och landskap (bilaga 2).

Vilka res- eller transportrelationer som prioriteras i ett stråk kan påverka nygenereringen av transporter samt resenärers och godstransportörers val av transportslag. Detta har i sin tur effekter på miljön när det gäller CO₂-utsläpp, buller mm. Betoning bör i detta steg ligga på bedömning av *delfunktioner/åtgärdsinriktningar*. Det är där som strategiska val blir särskilt synliga, t ex när det gäller prioritering av transportslag i ett stråk. Processteget omfattar att:

- beskriva och beakta de alternativa funktionernas/delfunktionernas positiva och negativa betydande miljöpåverkan.
- beskriva och beakta hur de alternativa funktionerna/delfunktionerna påverkar uppfyllelse av systemanalysens miljömål.
- redovisa skälen till att de angivna funktionerna/delfunktionerna har valts framför andra alternativ som varit föremål för överväganden (Miljöbalken 6:12 och 6:16)

2.3.4. Erfarenheter och rekommendationer

Att göra en komplett analys är komplext och behöver sannolikt brytas ner i delar och stegvis hanteras. Det har visat sig vara svårt att först omfamna hela målbilden och därefter hantera funktioner.

Under detta processteg kan det därför vara tillämpligt att ta ett mål med ett delmål åt gången och arbeta igenom vilken funktionalitet som behöver finnas för att möta aktuellt mål. (*observera dock att detta inte är tillämpligt för alla typer av mål. Se 2.1.2 o 2.2.4.*) På så sätt kommer man igång i arbetet och skapar kreativa tankebanor. I slutänden handlar det då om att sammanfoga de olika bilderna av funktionaliteter och identifiera eventuella konflikter och vilken bild de gemensamt ger. Detta blir ett underlag för att foga samman allt i en samlad analys över systemets önskade funktionalitet.

Erfarenheten så här långt visar att man kan hamna i funderingar kring om funktioner är på rätt nivå eller om det egentligen är inriktningar eller åtgärder man pratar om. För att hantera detta kan funktioner ibland med fördel brytas ned i delfunktioner (se ex 2.1.2). Dessa delfunktioner blir då åtgärdsinriktningar och kan vara resultatet av de randvillkor som övriga identifierade mål lägger på en funktion. Exempel på detta ges i tabellen under 2.1.2 där jämställdhet, miljö mm är randvillkoren för pendlingen.

På detta sätt kan man även hantera tidsaspekter i sådana fall där man kan förutse att genomförandet av önskad funktion ligger ganska långt bort i tiden. Vad bör utvecklas för funktioner som steg på vägen dit?

2.4. Åtgärder

2.4.1. Bärande idé

Uppgiften i detta steg är att göra en transportslagsövergripande analys av vilka åtgärder som behöver genomföras för att uppfylla de dimensionerande funktioner som definierats i föregående steg. Åtgärderna skall tas fram och analyseras med hjälp av de fyra stegen i fyrstegsprincipen. Åtgärdsbehovet skall avse helheten och skall därmed vara oberoende av eventuell planindelning och finansiär.

Den transportslagsövergripande analysen skall inkludera analys om hur olika åtgärder och åtgärdstyper samagerar för att på bästa och mest kostnadseffektiva sätt bidra till identifierade funktioner samt uppfyllelse av mål och kundbehov. För att stödja de mål och funktioner som identifierats fordras inte sällan åtgärder inom alla fyra stegen för samtliga berörda transportslag. Se exemplet på förädlingskedjan i avsnitt 2.1.2.

Detta kommer sannolikt att ge exempel på att det kan finnas nog så starka skäl att genomföra ex steg 3 och 4 åtgärder inom ett transportslag som förutsättning för att kostsamma steg 3 och 4 åtgärder inom ett annat transportslag ska kunna undvikas eller skjutas på framtiden. På motsvarande sätt är kombinationen av åtgärder inte sällan det som gör störst nytta för insatta medel.

För att ge möjlighet att skapa dessa samverkande nyttor mellan olika åtgärdstyper krävs således att behoven inom olika områden identifieras så att en så god balans som möjligt kan skapas i kommande planer.

2.4.2. Särskilda hänsyn

- Låt jämställdhetsperspektivet finnas med i processen.
- Beakta funktionshinder och oskyddade trafikanter såsom ex barns säkra skolväg.
- Notera resonemanget om ekonomiska förutsättningar under kap 1.3.3.
- Låt analysen omfatta åtgärder oberoende av följande åtgärders plantillhörigheter och finansiär.
- Stäm av läns-/regionöverskridande funktioner.
- En kontinuerlig avrapportering bör ske mellan de regionala systemanalyserna och den nationella systemanalysen.
- Värdera om eventuellt skärpta klimatmål påverkar identifierad åtgärdsmix.

2.4.3. Strategisk miljöbedömning i steget om åtgärder

I detta processteg omfattar den strategiska miljöbedömningen att bedöma vilken betydande miljöpåverkan samt vilken uppfyllelse av miljömålen som erhålls med alternativa val av *åtgärds paket*. Alternativen ska, enligt miljöbalken, vara rimliga med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Som ett hjälpmedel i bedömningen kan de stödfrågor användas som tagits fram för miljömålen om klimat, hälsa och landskap (bilaga 2). Exempel på en stödfråga för klimatmålet är ”om strategiska vägval bidrar till ökad användning av energisnåla transportsätt?” Processteget omfattar att:

- beskriva och beakta de alternativa åtgärds paketens positiva och negativa betydande miljöpåverkan.
- beskriva och beakta hur alternativa åtgärds paket påverkar uppfyllelse av systemanalysens miljömål.
- föreslå strategiska åtgärder som motverkar betydande negativ miljöpåverkan och därmed bidrar till ökad uppfyllelse av miljömålen,
- redovisa skälen till att de angivna åtgärderna har valts framför andra alternativ som varit föremål för överväganden (Miljöbalken 6:12 och 6:16)

2.4.4. Erfarenheter och rekommendationer

De olika regionala systemanalyserna ska utöver att redovisas till regeringen direkt även vägas in i den nationella systemanalys som tidigare nämnts. För att göra detta på ett så enkelt sätt som möjligt föreslås ett upplägg som beskrivs här nedan.

Processteget ”Åtgärder” kan delas in i faser enligt följande kortfattade beskrivning:

- Inledningsvis görs en transportslagsövergripande fyrstegsanalys för varje transportfunktion.
- Därpå sätts åtgärds paket sätts samman och stäms av mot identifierade funktioner och den samlade målbilden. Med fördel kan åtgärds paketerna delas upp i åtgärder på kort, medellång och lång sikt.
- Efter eventuella justeringar görs en effektbedömning på åtgärds paketerna.

Vid användning av fyrstegsprincipen är det viktigt att möjligheterna i alla steg behandlas och hur de kompletterar och samverkar fångas upp.

I de fall som vi identifierat mycket angelägna steg 4-åtgärder på lång sikt, har vi bedömt det som viktigt att de kortsiktiga åtgärderna utformas, så att de vägs ihop med den långsiktiga lösningen.

Fas 1 Fyrstegsanalys

För en given transportfunktion identifieras samtliga tänkbara åtgärder inom rimliga ambitionsnivåer. Jämför exemplet i kapitel 2.1.2.

Funktion Restiden mellan huvudorterna ska inte överstiga 45-60 min (notera även inriktningen som delfunktionerna i 2.1.2 ger)				
	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Åtgärder	<i>Kundanpassat biljettsystem över länsgräns Startat arbete med företagsplaner för minskat resande. Starta upp samåkningsprojekt</i>	<i>Variabel hastighet införs vid 3 korsningar så att trafiksäkerheten höjs</i>	<i>Mindre kollektivkörväg byggs på del av sträckan.</i>	<i>Banförbättring Astad - Bstad</i>
Bedömd effekt på målet	Låg/Medel	Låg/medel	Medel	Hög

Därefter kategoriseras åtgärderna i tre nivåer, kort sikt, medellång sikt och lång sikt.

Funktion Restiden mellan huvudorterna ska inte överstiga 45-60 min (notera även inriktningen som delfunktionerna i 2.1.2 ger)				
	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
Åtgärder på kort sikt	<i>Kundanpassat biljettsystem över länsgräns</i>	<i>Variabel hastighet införs vid 3 korsningar så att trafiksäkerheten höjs</i>		
Åtgärder på medellång sikt	<i>Starta arbete med företagsplaner för minskat resande. Starta upp samåkningsprojekt</i>		<i>Mindre kollektivkörväg byggs på del av sträckan.</i>	
Åtgärder på lång sikt				<i>Banförbättring Astad - Bstad</i>

Fas 2 Åtgärdspaket med effektbeskrivning

När samtliga identifierade transportfunktioner är analyserade enligt fyrstegsprincipen utarbetas åtgärdspaket. De separeras på kort, medellång och lång sikt och för varje steg i fyrstegsmodellen. En samlad effektbedömning utarbetas.

3. Slutrapport och delleverans

3.1. Allmänt

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 30 september 2008. Samma datum ska Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket även redovisa nationell systemanalys. För att hinna få med underlag från de regionala systemanalyserna till den nationella systemanalysen önskas en delleverans senast den 19 juni 2008.

För att göra resultatet från samtliga regionala systemanalyser så lättillgängligt som möjligt fordras en gemensam redovisningsstruktur och att redovisningen görs så kortfattad som möjligt. Denna struktur beskrivs i detta kapitel och har följande huvudsakliga indelning:

- Processdokumentation från respektive processteg.
- Beskrivning av identifierade mål.
- Beskrivning av transportsystemets önskade funktion.
- Beskrivning av identifierat åtgärdsbehov.
- Bedömning av måluppfyllelse

I detta kapitel redogörs kort för det efterfrågade innehållet i slutrapport och delleverans. Som exempel har tagits fram en fiktiv rapport avseende Värmland.

3.2. Dokumentation och redovisning

3.2.1. Processdokumentation

För att kunna följa processen och ge ett bra underlag till bland annat strategisk miljöbedömning är det angeläget att arbetet såsom det gått till dokumenteras. Detta utgör även en viktig erfarenhetsåterföring för kommande planeringsomgångar. Ett metodunderlag för den strategiska miljöbedömningen har tagits fram med stödfrågor som ett hjälpmedel för processdokumentation (Metod för SMB bilaga 3). Dokumentationen utgör bl a grund för den sammanfattande redogörelse som ska göras enligt Miljöbalken. I samband med att planen antas ska en särskild sammanställning göras, vilken bör förberedas i systemanalysen. För de olika processtegen rekommenderas därför dokumentation enligt följande:

- Mål**
- *Hur arbetet gått till*
 - *Vilka som deltagit i arbetet och vilka referensgrupper/-personer som varit involverade*
 - *Hur ev. val och prioriteringar bland mål gått till och särskilt ev. bortval och argument för detta, notera koppling till strategisk miljöbedömning.*
 - *Hur ev. identifierade målkonflikter hanterats*
 - *Hur jämställdhetsaspekten har beaktats*
 - *Hur strategisk miljöbedömning genomförts och vägts in i detta steg (avgränsning, val och bortval av mål och skäl till det samt hur miljöaspekter och relevanta miljökvalitetsmål beaktats)*
 - *Hur en eventuell skärpning av klimatmålen har hanterats*
- Funktioner**
- *Hur arbetet gått till.*
 - *Vilka som deltagit i arbetet och vilka referensgrupper/-personer som varit involverade.*
 - *Hur val och prioriteringar bland funktioner gått till och särskilt ev. bortval som gjorts och argumenten för detta.*
 - *Hur ev. konflikter avseende funktioner hanterats.*
 - *Hur jämställdhetsaspekten beaktats.*
 - *Hur strategisk miljöbedömning genomförts och vägts in i detta steg (val, prioritering och bortval av funktioner och delfunktioner samt skäl till det)*
 - *Hur en eventuell skärpning av klimatmålen har hanterats.*
- Åtgärder**
- *Hur arbetet gått till.*
 - *Vilka som deltagit i arbetet och vilka referensgrupper/-personer som varit involverade.*
 - *Hur 4-stegsprincipen har hanterats och särskilt beskriva val och bortval av transportslag och/eller åtgärdstyper och argumenten för detta.*
 - *Hur jämställdhetsaspekten beaktats.*
 - *Hur strategisk miljöbedömning genomförts och vägts in i detta steg (val, prioritering och bortval av åtgärder samt skäl till det)*
 - *Hur en eventuell skärpning av klimatmålen har hanterats och om vilka förändringar i åtgärdsmixen som behöver göras.*

3.2.2. Målbeskrivning

Här identifierats de politiskt processade och beslutade målen som har bäring, påverkan och anspråk på transportsystemet. De regionala och lokala målen vägs ihop med de relevanta målen i målbilagorna, bilaga 1 och 2, som tagits fram av trafikverken. Målkonflikter och synergier lyfts fram och hanteras. På samma sätt bör lyftas mål som är gemensamma med andra län/regioner och regionala systemanalyser. Se vidare exempel Värmlandsrapporten.

3.2.3. Funktionsbeskrivning

Utifrån den samlade målbilden beskrivas i detta steg hur systemet sammantaget bör fungera för att så bra som möjligt svara mot de mål och kundbehov som finns. De olika funktionerna delas upp med en transportslagsövergripande indelning, t ex Pendlingsstråk in mot största tätorten, resor mot Stockholm, skogstransporter inom länet, transporter genom länet etc. Se vidare exempel Värmlandsrapporten.

3.2.4. Åtgärdsbeskrivning

Här görs en transportslagsövergripande analys av de åtgärder som behöver genomföras för att uppfylla de funktioner som definierats i föregående steg. Analysen inkluderar hur olika åtgärder och åtgärdsstyper tillsammans kan bidra till att uppfylla mål och kundbehov på ett kostnadseffektivt sätt. 4-stegsprincipen som varit vägledande har här använts på systemnivå och i ett transportslagsövergripande sammanhang. De föreslagna åtgärderna bör redovisas med tre olika tidshorisonter:

- Kort sikt där endast pågående eller sådant som är planerat att påbörjas under 2008 och 2009 ingår. Det innebär att åtgärderna till största delen redan är givna.
- Medellång sikt, som behandlar åtgärder som föreslås finnas med i kommande plan för åren 2010-2020
- Åtgärder på lång sikt avser åtgärder efter 2020. Här ingår åtgärder som är svåra att inrymma, men som ändå är angelägna för att uppnå funktionerna.

De åtgärdspaket som föreslås, **enligt andra punkten, på medellång sikt** bör delas upp, summeras och redovisas på motsvarande sätt som den eventuella framtida finansieringen kan komma att se ut. Detta innebär att indelningen av åtgärder bör ske enligt följande:

Statlig finansiering

- Volymmässig redovisning av riktade mindre åtgärder på nationella vägar
- Volymmässig redovisning av riktade mindre åtgärder på regionala vägar
- Volymmässig redovisning av statsbidrag till trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik mm väg och järnväg
- Volymmässig redovisning av satsningsområden järnväg
- Volymmässig redovisning av sektorsarbete (*påverkansåtgärder, steg 1 o 2*) väg och järnväg.
- Volymmässig redovisning av bärighetsåtgärder väg och järnväg
- Namngivna investeringar på nationella och regionala vägar samt järnväg
 - *Här anges respektive objekt*

Annan finansiering

- Åtgärder som finansieras med annat än statliga medel
 - *Här anges objekt /projekt/påverkansåtgärder som helt eller delvis finansieras med annat än statliga medel (avgifter, trafikhuvudman, kommunala eller regionala medel och liknande)*

3.2.5. Bedömning av måluppfyllelse

Här redovisas en bedömning av hur väl identifierade funktioner och åtgärdspaket bidrar till måluppfyllelse.

3.2.6. Kartor

En grundkarta kommer att levereras som underlag och hjälp för redovisningen av de regionala systemanalyserna. Följande bör som exempel redovisas:

- *Pendlingsstråk*
- *Godsstråk*
- *Turistområden*
- *Viktiga knutpunkter*
- *Större åtgärder*
- *Etc.*

3.2.7. Inledande miljökonsekvensbeskrivning

I miljökonsekvensbeskrivningen rekommenderas att samlat redovisa de punkter som ingår i miljöbedömning av funktioner och åtgärdspaket i systemanalysen (avsnitt 2.2.3, 2.3.3, 2.4.3). Som en del av en gemensam redovisningsstruktur kan stödfrågorna om måluppfyllelse samt stödfrågorna kopplade till upprättande av en MKB användas (bilaga 2).

Vägverket
781 87 Borlänge
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.





Regionala systemanalyser, Metodbeskrivning

Bilaga 1

Nationella mål i Regionala systemanalyser

Nationella mål i regionala systemanalyser

Om denna målsammanställning

Denna målsammanställning ger en samlad bild av de nationella målen för de svenska transportsystemen. Sammanställning är dock inte fullständig. Sådana mål som bedömts vara av mindre intresse i arbetet med de regionala systemanalyserna, exempelvis mål rörande FOU eller mål direkt riktade mot verksamheten inom enskilda trafikverk, har utelämnats. Likartade mål för flera trafikverk har slagits samman. I några fall har målen också formulerats om för att bli mindre tekniska och mera lättbegripliga.

Mål som återfinns både i proposition och i regleringsbrev etc. redovisas normalt endast i avsnittet nedan om mål i propositionen.

Det transportpolitiska målet, delmålen och etappmålen

Målet, delmålen och etappmålen är hämtade ur propositionen ”Moderna transporter” (2005/06:160)

Mål

Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Delmål

Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans, levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Målet skall vara ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Sammanställning av övriga mål

Mål gemensamma för flera transportslag

Målområde	Mål/delmål	Mått	Ursprung
Ett tillgängligt transportsystem Regional utveckling God miljö	Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden skall successivt förbättras Tillgängligheten mellan storstadsområden och mellan tätortsområden skall öka Andelen resande med kollektivtrafik bör öka i förhållande till det totala persontransportarbetet	Transportarbete för person och gods Utveckling av transporttider för resenärer och gods Utveckling av transportkostnader för resenärer och gods Andel arbetspendling med kollektivtrafik	Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, Luftfartsstyrelsen Regleringsbrev 2008, LFV Regleringsbrev 2008, Sjö Regleringsbrev 2008, VV
Ett tillgängligt transportsystem Regional utveckling	Större och bättre fungerande arbetsmarknadsområden genom att arbetskraftens tillgänglighet till arbetsplatser och företagens tillgänglighet till arbetskraft ökar.	Inkomstförändring enligt SAMLOK-modellen	Banverkets verksplan
Ett tillgängligt transportsystem	Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan nyttja transportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken (inklusive flygtransportsystemet) vara tillgänglig för personer med funktionshinder.		Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, Luftfartsstyrelsen Regleringsbrev 2008, LFV Regleringsbrev 2008, SjöV Regleringsbrev 2008, VV
Ett tillgängligt transportsystem	Andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja transportsystemet ska öka.		Regleringsbrev 2008, VV Regleringsbrev 2008, BV
Ett tillgängligt transportsystem God miljö	Andelen gående, cyklister och bussresenärer av det totala kortväga resandet ska öka.		Regleringsbrev 2008, VV

Ett tillgängligt transportsystem Ett jämställt transportsystem	Medborgarna skall kunna vistas tryggt och säkert i transportsystemet		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Ett tillgängligt transportsystem	Tillgängligheten till målpunkter för varu- och servicetransporter i större tätorter skall öka.		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Ett tillgängligt transportsystem	Tillgängligheten till knutpunkter för effektiv omlastning av gods mellan transportslag skall öka	Transportarbete för kombinerade transporter	Banverkets verksplan
Ett tillgängligt transportsystem	Restiden och restidsvariationen för kollektivtrafik på väg i högtrafik och för gods på utpekade vägstråk i storstad ska årligen minska. Restiden och restidsvariationen för bil på infarter och förbifarter i högtrafik i storstad ska inte öka	Restidsutveckling Restidsvariationer	Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Hög transportkvalitet	Kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras och tågens punktlighet ska öka, särskilt i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.	Antal tåg som anländer i rätt tid Antal och timmas tågför-seningar fördelade på gods och persontrafik samt orsak Antal inställda tåg.	Regleringsbrev 2008, BV
Hög transportkvalitet	Kvaliteten i det svenska sjötransportsystemet, mätt i termer av tillförlitlighet, trygghet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information ska successivt förbättras.		Regleringsbrev 2008, SjöV
Regional utveckling	Luftfartsverket ska i planering och genomförande av sin verksamhet beakta de särskilda förutsättningar och behov som gäller för turistnäringen och inom ramen för sitt uppdrag bidra till en positiv utveckling av denna.		Regleringsbrev 2008, LfV
Säker trafik	Antal döda och skadade inom transportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras. Flygsäkerhetsstandarden ska vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Flygsäkerhetsmålet för den tunga kommersiella	Antal dödade och svårt skadade Antal flyghaverier, antal flygincidenter	Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, Luftfartsstyrelsen Regleringsbrev 2008, VV

	luftfarten och för privatflyget är att antalet haverier ska minska.		
God miljö	Antalet människor som utsätts för bullernivåer från transportsystemet som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska minska. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullerutsatta människorna prioritera.		Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, LfV Regleringsbrev 2008, VV
God miljö	Infrastrukturen ska planeras utifrån en helhetssyn som inkluderar en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras.	Åtgärdade vattendrag vad gäller vandringshinder för vattenlevande djur Bygga djurpassager längs befintligt väg- och bannät Restaurerade alléer, kulturvägar och kulturobjekt	Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, VV Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
God miljö	Ökad andel klimatsmarta transporter. Koldioxidutsläpp från transportsystemet ska minska med X% från 1990 till 2020. Målet ännu ej kvantifierat		
God miljö	Energieffektiviteten för godstransporter och persontransporter ska öka .		Regleringsbrev 2008, BV Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Ett jämställt transportsystem	Målet är ett jämställt transportsystem, där transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt Flygtransportsystemet bör bidra till att regionförstoring blir hållbar för kvinnor och män i syfte att uppnå väl fungerande arbetsmarknadsregioner.	Kvinnors och mäns medverkan i planeringen av vägtransportsystemet Måluppfyllelse för övriga transportpolitiska delmål	Regleringsbrev 2008, BV Regleringsbrev 2008, Luftfartsstyrelsen Regleringsbrev 2008, LfV Regleringsbrev 2008, SjöV Sjöfartsverkets Treårsplan 2008 – 2010 Regleringsbrev 2008, VV Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017

Särskilda mål för järnvägstransportsystemet

Målområde	Mål/delmål	Mått	Ursprung
Ett tillgängligt transportsystem	Tillgänglighet och kapacitet i Banverkets järnvägsnät ska öka och nätet ska nyttjas mer effektivt.	Transportarbete i personkm och tonkm Kapacitetsutnyttjande och framkomlighetsbegränsningar (STH, STAX, lastprofil)	Regleringsbrev 2008, BV
God miljö	Mängden av förorenad mark som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.		Regleringsbrev 2008, BV

Särskilda mål för luftransportsystemet

Hög transportkvalitet	Försejningarna i den kommersiella luftfarten ska minska bl.a. genom att statens flygplatssystem respektive flygtrafiktjänst utvecklas och bedrivs effektivt.	Försejningsstatistik, inställda flygningar, nekad ombordstigning, borttapat bagage, anmälningar till ARN	Regleringsbrev 2008, Luftfartsstyrelsen
God miljö	Luftfartsverket ska bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Luftfartsverket ska verka för ett ökat resande med kollektivtrafik till och från Stockholm Arlanda flygplats.	Andelen kollektivtrafikeresenärer vid verkets flygplatser samt andra åtgärder för att minska marktransporternas miljöpåverkan.	Regleringsbrev 2008, LFV

Särskilda mål för sjötransportsystemet

Ett tillgängligt transportsystem	Sjöfart ska kunna bedrivas säkert året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse	Antalet isbrytarassistanser per hamn	Regleringsbrev 2008, SjöV
Ett tillgängligt transportsystem Hög transportkvalitet Regional utveckling	Ingen hamn av betydelse stängd pga. is. Omloppstiden i is ska inte överstiga 150% av omloppstiden övrig tid.	Max 4 timmars väntetid på isbrytare som medelvärde	Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010 Intern mål-PM, SjöV, 2008
Säker trafik	Inga sjöolyckor i isbrytningsverksamheten		Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010
Säker trafik God miljö	Inga sjö- och miljöolyckor ska orsakas av brister i farledshållningen, sjökort eller nautiska publikationer		Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010
Säker trafik	Sjöräddning ska kunna utföras dygnet runt, året om. Flyg- eller ytenhet ska i 90% av alla fall kunna undsätta en nödställd inom 90		Sjöfartsverkets treårsplan 2008-2010

	minuter efter det enheten larmats ut.		
--	---------------------------------------	--	--

Särskilda mål för vägtransportssystemet

Ett tillgängligt transportsystem Hög transportkvalitet Regional utveckling	Alla statliga vägar skall vara framkomliga för lätta fordon och dispensfordon året runt. Viktiga näringslivsvägar inklusive broar på dessa skall ha full bärighet året runt och inga restriktioner under tjällossningen under normalår. Områden med glest vägnät skall prioriteras. Övriga statliga vägar med trafik över 100 fordon per dygn skall inte ha tillfälliga bärighetsrestriktioner för tunga fordon mer än tre veckor under ett normalår. Viktiga näringslivsvägar i behov av rekonstruktion (inklusive tillhörande broar och tunnlar) skall åtgärdas.		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Säker trafik	Mängden trafikarbete som stöds av ATK (automatisk trafik kontroll, bl. a. fartkameror) skall öka.		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
Säker trafik	Utpekade vägnät med hastighetsanspråk över 80 km/h ska mötessepareras med mittremsa för flöden över 2000 f/d och med mitträcke för flöden över 4000 f/d.		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017
God miljö	Alla stora vattentäkter längs det statliga vägnätet skall uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet avseende föroreningar orsakade av vägar och vägtrafik.		Regleringsbrev 2008, VV
God miljö	Halter av kvävedioxid och partiklar längs det statliga vägnätet ska inte överskrida fastställda miljökvalitetsnormer (MKN).		Regleringsbrev 2008, VV
God miljö	Av de inventerade bristerna avseende fula och slitna vägmiljöer längs det statliga vägnätet ska de högst prioriterade miljöerna vara åtgärdade .		Vägverket Strategisk plan 2008 – 2017

BILAGA 2

Underlag till strategisk miljöbedömning

Del 1 Målbild, miljökonsekvensbeskrivning och måluppfyllelse

Del 2 Rekommenderad dokumentation av miljöbedömningsprocessen

Remissversion 080303 för samråd med Naturvårdsverket

Del 1 Målbild, miljökonsekvensbeskrivning och måluppfyllelse

1.1 Målbild

Förslag till målbild

Miljöutmaningarna är transportsystemets påverkan på **klimatet**, på människors **hälsa** och på **landskapet** med dess olika funktioner och värden.

Resultatet av åtgärdsplaneringen innebär att:

- **utsläppen av klimatgaser från transportsektorn uppfyller Sveriges nationella och internationella åtaganden.**
- **negativ påverkan på människors hälsa från transportsektorn har minskat med avseende på luftkvalitet, buller och dricksvatten.**
- **transportsystem har lokaliserats, utformats och underhållits med utgångspunkt i ett landskap vars funktioner och värden ska upprätthållas, så att europeiska landskapskonventionen uppnåts.**

Syftet med målbilden

Denna målbild syftar till att visa vad trafikverken gemensamt anser att åtgärdsplaneringen ska uppnå när det gäller det transportpolitiska miljömålet och samtidigt utgöra den avgränsning av vad miljöbedömningen, enligt miljöbalkens kap 6, § 12 i arbetet med regeringsuppdrag om inledande av åtgärdsplanering för infrastrukturåtgärder perioden 2010-2020 mm ska omfatta.

Målbilden *klimat-hälsa-landskap* lyfter fram de miljöaspekter trafikverken anser vara särskilt viktiga att behandla på en övergripande strategisk nivå i den *nationella* infrastrukturplaneringen. Trafikverken har dessutom ett särskilt stort *nationellt ansvar* för dessa miljöaspekter, eftersom transportsektorn står för en betydande del av negativ påverkan. Sist men inte minst gäller att trafikverken har en stor *potential att påverka dessa miljöaspekter* inom sin verksamhet.

Motivet att välja tre målområden: klimat-hälsa-landskap, är att få alla delar av åtgärdsplaneringsprocessen att tillsammans arbeta för att transportinfrastrukturens mest betydande miljöaspekter ska minimeras, samtidigt som miljönyttans fulla potential tillgodogörs. På så sätt styr vi infrastrukturutvecklingen mot en långsiktigt hållbar framtid.

Andra miljöaspekter/miljömål kan visa sig regionalt eller lokalt eller i åtgärdsplaneringens delprojekt vara av större betydelse än klimat-hälsa-landskap. Givetvis ska dessa då behandlas enligt miljöbalken.

1.2 Miljökonsekvensbeskrivning och måluppfyllelse

I detta avsnitt anges ett antal frågeställningar av strategisk karaktär med tillhörande stödfrågor som hjälpmedel för bedömning av betydande miljöpåverkan och måluppfyllelse. Frågorna om måluppfyllelse är formulerade så att svaret ”ja” innebär att åtgärden bidrar till måluppfyllelse. Om man inte kan avgöra om en åtgärd bidrar till eller inte bidrar till ett utpekat mål bör det anges att detta är ”oklart”. Ett oklart förhållande kan indikera att man står inför ett strategiskt val.

I miljöbedömningen av planer och program ska enligt miljöbalken en *miljökonsekvensbeskrivning* (MKB) ingå. Den är mycket mer övergripande än de MKB som görs vid tillståndsansökningar för enskilda projekt. Under åtgärdsplaneringens inledning rekommenderar trafikverken att en inledande miljökonsekvensbeskrivning genomförs, där fokus bör läggas på punkterna 5-8 i miljöbalkens kap 6, § 12. Dessa punkter behandlas i både del 1 och 2 i föreliggande bilaga.

Bedömning av effekter och betydande miljöpåverkan kan med fördel göras kvalitativt i detta skede. Relativt grova bedömningar av storleksordningar på ökade eller minskade utsläpp bör vara tillräckliga för att kunna bedöma om olika strategiska val leder till betydande miljöpåverkan och till måluppfyllelse.

Frågeställning som ska besvaras	Stödfrågor, exempel och hjälp
Klimat	
Beskrivning av betydande miljöpåverkan (6:12 punkt 6)	
1. Vilken betydande miljöpåverkan på <i>klimatet</i> kan de strategiska vägvalen och valen av åtgärder medföra?	1a. Leder åtgärden till ökade transporter? 1b. Vilka förändringar i utsläpp av klimatgaser sker? 1c. Hur stor koldioxidbindande markyta omvandlas till infrastrukturanläggning? Kommentar: Redovisa utsläpp från internationella transporter separat
Förebyggande åtgärder (6:12 punkt 7)	
2. Vilka särskilda åtgärder föreslås för att motverka den betydande miljöpåverkan på <i>klimatet</i> som kan uppstå till följd av de strategiska vägvalen och valen av åtgärder?	

Måluppfyllelse	
3. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till ett transporteffektivt samhälle? ⁴ (Ja/Nej/Oklart) Motivera.	3a. Vilka åtgärder föreslås som leder till minskat totalt transportbehov?
4. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till ökad energi-effektivisering av transportsystemet? ⁵ (Ja/Nej/Oklart) Motivera.	4a. Vilka åtgärder föreslås som leder till -minskad restid? -nygenerering av biltafik? -minskat behov av egen bil? -effektivare samverkan mellan transportslag? -ökad andel kollektivtrafik? -ökad användande av energisnåla transportsätt? -energieffektivare körsätt? -ökad fyllnadsgrad? -energieffektivisering av fordon?
5. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till ökad användning av förnybar energi inom transportsystemet? ⁶ (Ja/Nej/Oklart) Motivera.	5a. Vilka åtgärder föreslås som leder till ökad användning av förnybar energi inom transportsystemet? 5b. Har kalkylmetodiken anpassats så att ökad användning av förnybar energi inom transportsystemet gynnas?
Hälsa	
Beskrivning av betydande miljöpåverkan (6:12 punkt 6)	
6. Vilken betydande miljöpåverkan på människors hälsa kan de strategiska vägvalen och valet av åtgärder medföra?	6a. Leder åtgärderna till ökat antal bullerstörda? 6b. Vilka förändringar i antalet bullerutsatta sker? 6c. Leder åtgärderna till att utsläppen av kväveoxider och partiklar ökar?
Förebyggande åtgärder (6:12 punkt 7)	
7. Vilka särskilda åtgärder föreslås för att motverka den betydande miljöpåverkan på människors hälsa som kan uppstå till följd av de strategiska vägvalen och valet av åtgärder?	
Måluppfyllelse	
8. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till minskade halter av luftföroreningar i tätorter? (Ja/Nej/Oklart) Motivera.	8a. Vilka åtgärder föreslås för att minska halter av luftföroreningar så att miljö kvalitetsnormer (MKN) för kväveoxider och partiklar uppfylls? 8b. Vilka åtgärder föreslås för att minska utsläppen av svavel- och kväveoxider från sjöfart?

⁴ EET⁵ EET⁶ EET

<p>9. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till att antalet utsatta för bullernivåer över av riksdagen beslutade riktvärden minskar? (Ja/Nej/Oklart) Motivera.</p>	<p><u>Befintlig infrastruktur:</u> 9a. Vilka riktade åtgärder föreslås för att minska trafikbuller? <u>Ny infrastruktur</u> 9b. Föreslås nya infrastrukturåtgärder som leder till förändringar i antalet bullerutsatta? Antal i 1000-tal personer</p>
<p>10. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till minskad risk för vattenförsörjningen? (Ja/Nej/Oklart) Motivera.</p>	<p><u>Befintlig infrastruktur</u> 10a. Vilka riktade vattenskyddsåtgärder föreslås? 10b. Föreslås åtgärder som leder till trafikupplägg som minskar risken för olyckor och utsläpp? <u>Ny Infrastruktur</u> 10c. Föreslås nya infrastrukturåtgärder inom områden med vattentäkter* eller geologiska formationer av nationell betydelse för vattenförsörjning? <u>Definition</u> *Vattentäkter enligt definitionen i Ramdirektivet för vatten.</p>
<p>Landskap</p>	
<p>Beskrivning av betydande miljöpåverkan (6:12 punkt 6)</p>	
<p>11. Vilken betydande miljöpåverkan på <i>landskapet</i> kan de strategiska vägvalen och valen av åtgärder medföra?</p>	<p><u>Befintlig infrastruktur</u> 11a leder åtgärderna till ökad bullestörning av djur? 11b. leder åtgärderna till att befintliga brister åtgärdas (se VVs bristanalys för natur/kulturmiljö) <u>Ny infrastruktur:</u> 11c. Vilka nya infrastrukturåtgärder med ådt >1000 föreslås? Vilken sträcka? Km (karta) 18d. Föreslås nya infrastrukturåtgärder som kan komma i konflikt med Natura 2000 områden? Vilka?</p>
<p>Förebyggande åtgärder (6:12 punkt 7)</p>	
<p>12. Vilka särskilda åtgärder föreslås för att motverka den betydande miljöpåverkan på <i>landskapet</i> som kan uppstå till följd av de strategiska vägvalen och valen av åtgärder?</p>	
<p>Måluppfyllelse</p>	
<p>13. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås till minskade intrångs- och fragmenteringseffekter i <i>landskapet</i>?</p>	<p><u>Befintlig infrastruktur</u> 13a. Föreslås ekologisk anpassning av befintlig infrastruktur (trummor mm)? 13b. Föreslås anläggning av särskilda viltpassager?</p>

<p>(Ja/Nej/Oklart) Motivera.</p>	<p>13c. Föreslås åtgärder så att infrastrukturen sköts så funktioner och värden i landskapet bevaras och höjs?</p> <p><u>Ny infrastruktur</u> 13d. Har landskapsekologisk analys utförts och resultatet av denna beaktats? -t.ex har budget för ekologisk anpassning säkerställts?</p>
<p>14. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås, till konflikter med kulturmiljöintressen? (Ja/Nej/Oklart) Motivera.</p>	<p>14a. Föreslås åtgärder som påverkar graden av fragmentering av landskapet? 14b. Hur påverkar åtgärdsförslagen transportflödet mellan olika viktiga noder/målpunkter i landskapet? 14c. Hamnar orter vid sidan av ”allfarvägarna”? 14d. Hur påverkar åtgärdsförslagen möjligheten att uppnå regionala/lokala mål och strategier för landskapet?</p>
<p>15. Leder de strategiska vägvalen, och valet av de åtgärder som föreslås till en minskad mängd barriärer för människor i landskapet? (Ja/Nej/Oklart) Motivera.</p>	<p><u>Befintlig infrastruktur:</u> 15a. Föreslås passager eller andra åtgärder som påverkar tillgängligheten till befintlig grönstruktur och rekreationsområden? 15b. Föreslås passager eller andra åtgärder som minskar barriäreffekt mellan bostäder och grönområden? 15c. Påverkas tysta områden?</p> <p><u>Ny infrastruktur</u> 15d. Föreslås ny infrastruktur inom områden av riksintresse för friluftslivet? 15e. Föreslås åtgärder som ökar tillgängligheten till friluftsområden?</p>

Del 2 Rekommenderad dokumentation av miljöbedömningsprocessen

Miljöbedömning är en *process* där själva genomförandet av planeringen är minst lika viktig som den rapport/miljökonsekvensbeskrivning som redovisas i samband med åtgärdsplaneringen. I detta avsnitt beskrivs de olika stegen i miljöbedömningsprocessen.

Här görs också en *avgränsning* av dessa krav utifrån den del av planeringsprocessen vi nu befinner oss i, d v s en ”förplaneringsprocess”. Det är inte rimligt att i förplaneringen genomföra alla de processteg som krävs vid upprättandet av Åtgärdsplanen. Därför har trafikverken valt att avgränsa bort flera av de olika stegen i detta skede.

Inom de processteg som ska behandlas görs också en avgränsning genom att en ambitionsnivå väljs som motsvarar processens strategiska karaktär. För de processteg som finns kvar anges i

detta avsnitt ett antal strategiska frågeställningar som ett hjälpmedel i dokumentationen. Syftet med denna del är att säkerställa att miljöbedömningen uppfyller de relevanta krav på miljöbedömningsprocessen som finns i Miljöbalkens sjätte kapitel. Underlaget ska bl a ligga till grund för den sammanfattande redogörelsen i miljökonsekvensbeskrivningen samt för den särskilda sammanställningen i samband med att planen antas.

Avgränsning (6:12-13)	
<p>16. Vilka strategiska avgränsningar har gjorts i delprojektet?</p> <p><i>Motivera.</i></p>	<p>16a. Avgränsning utifrån:</p> <ul style="list-style-type: none"> - omfattning? - kostnader? - tid 2010-2020/2050? - detaljeringsnivå? - andra miljöaspekter? - aspekter som avgränsats bort med hänvisning till annan del av planeringsprocessen? - mm <p>Kommentar: Urval av relevanta miljö kvalitetsmål har genomförts vid upprättande av målbild för planen.</p>
<p>17. Hur har alternativ tagits fram?</p> <p><i>Motivera</i></p>	<p>17a. Antal alternativ?</p> <p>17b. Vilka överväganden har legat bakom val av alternativ?</p> <p>17c. Vilka avvägningar har gjorts mellan de olika transportpolitiska delmålen</p> <p>17d. Har den betydande miljöpåverkan beskrivits och beaktats för alternativen?</p>
Samråd om avgränsning (6:13)	
<p>18. Hur har samråd genomförts innan avgränsningen fastställts?</p>	<p>18a. Samråd med vilka myndigheter?</p> <p>18b. I vilken form?</p>
Miljökonsekvensbeskrivning (6:12)	
Behandlas i fråga 1-15 ovan	
Beaktande av miljömål och andra miljöaspekter (6:12 punkt 5)	
<p>19. På vilket sätt har uppfyllelse av målbilden för klimat, hälsa och landskap haft betydelse vid strategiska val och val av åtgärder?</p>	<p>19a. Är delprojektets deltagare bekanta med målbilden?</p> <p>19b. Har målbilden varit ett stöd i processen?</p> <p>19c. Har målbilden använts aktivt vid urval av åtgärder?</p> <p>Kommentar: Urval av relevanta miljö kvalitetsmål har genomförts vid upprättande av projektets målbild</p>

Sammanfattande redogörelse (6:12 punkt 8)	
20. En sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.	20a. Är det miljöunderlag som tagits fram relevant för att kunna miljöbedöma olika vägval? 20b. Vilka risker eller osäkerhet finns när det gäller bedömningen? 20c. Finns brister i kalkylmetoderna som kan ge fel resultat vid bedömningen av måluppfyllelse? 20d. Finns andra svagheter i använd arbetsmetodik? 20e. Finns förbättringsförslag? 20f. Hur delprojekten dokumenterat sina strategiska val? 20g. Har bedömningsmetoder och aktuell kunskap varit tillräcklig? 20h. Har delprojektet använt Vägverkets effekt-bedömningsmall?
Uppföljning (6:12 punkt 9)	
21. Vilka åtgärder <i>planeras</i> för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av <i>föreslagna åtgärder</i> medför?	21a. Vilka åtgärder kräver särskild uppföljning, och förslag på hur uppföljning utformas?
Särskild sammanställning (6:16 punkt 1-4) (besvaras delvis i förplaneringen fr.a 22 och 24)	
22. Hur har övriga miljöaspekter integrerats i delprojektet?	22a. Hur har miljöaspekter integrerats i strategiska val? 22b. Hur har miljöaspekter integrerats i val av åtgärder? 22c. Hur har miljöaspekter integrerats i den samlade bedömningen? 22d. Leder delprojektens förslag totalt sett till att miljömålen kan uppnås?
23. Hur har samråd och synpunkter från samråd beaktats inför fastställande av slutrapport (antagande av planen)	23a. Har alla synpunkter beaktats och besvarats? 23b. Vilka synpunkter har arbetats in?
24. Vilka är skälen till åtgärdsförslagen och att dessa har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden?	24a. Vilka kriterier har används och hur har dessa viktats vid val av alternativ?
25. Vilka åtgärder <i>avses vidtas</i> för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför?	Se 21a

Utkast



Regionala systemanalyser, Metodbeskrivning

Bilaga 3

Nya hastighetsgränser

Översyn av hastighetsgränser och integreringen med de regionala systemanalyserna

Bakgrund till nya hastighetsgränser

Vägverket redovisade 2004 med starkt stöd från regionala myndigheter och kommuner ett förslag till hastighetsstrategi med följande principer:

- hastighetsgränserna ska successivt prövas mot det transportpolitiska målet så att vägtransportsystemet hela tiden används effektivt
- vägtransportplaneringen och besluten om hastighetsgränserna ska tydligare integreras
- hastighetsgränserna ska anpassas efter trafik-, väglags-, väder- och siktförhållanden, på sikt med kostnadseffektiva variabla hastighetsgränser
- dialogen med trafikanter ska stärkas för att förbättra förståelse och respekt för hastighetsgränserna
- en övergång till ett system med 10-steg skulle medge ett effektivare utnyttjande av systemet

Regeringsbeslut

Under 2007 fattade regeringen efter riksdagsbehandling beslut om att komplettera systemet med 40-60-80-100-120 km/tim från och med 2 maj 2008. Det finns en förväntan från regeringen att Vägverket i samråd med regionala myndigheter och kommuner anpassar väg- och gatunäten till de nya hastighetsgränserna med resultat i form av ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp utan att försämra möjligheter till regional tillväxt inom ramen för samhällsekonomisk effektivitet.

Den bärande iden bakom regeringsbeslutet om nya hastighetsgränser är att de ska införas successivt. Därigenom kan samhällets övriga krav och önskemål tillgodoses genom infrastrukturförbättringar. Avsikten är att långsiktiga åtgärder i infrastrukturen ska planeras med utgångspunkten från att få önskvärda hastighetsanspråk tillgodosedda. Detta kan ske genom att förbättra vägarnas säkerhetsstandard där det finns behov av kortare restider för att bl.a. bidra till regional utveckling och utökade arbetsmarknadsregioner. På andra vägvägsnitt som har låg vägstandard och inte är lika viktiga för regional utveckling så bör följaktligen också lägre hastigheter än idag accepteras.

Integrering med regionala systemanalyser

De regionala systemanalyserna är avgörande i att hitta funktionellt viktiga vägstråk. Det finns samtidigt ett önskemål från regeringen att påbörja införandet av nya hastighetsgränser under 2008. Det betyder att det kommer att bli nödvändigt att starta handläggningen av hastighetsbeslut innan fullständiga resultat av de regionala systemanalyserna föreligger. Dessa beslutsförslag kan komma att förändras om den nationella och de regionala systemanalyserna gör andra bedömningar eller om det är motiverat att t.ex. göra väginvesteringar som kan öka hastighetsnivån. Det första steget kommer att inriktas på nationella vägar med förslag både till ökning och till sänkningar. Klimatfrågan kommer att spela en betydande roll i beslutsprocessen, t.ex. på högtrafikerade motorvägar kan en måttlig ökning av hastighetsnivån innebära en kraftig ökning av koldioxidutsläppen.

Hastighetsförändringar på kort sikt – nationella vägar

Vägverket kommer därför att under tidig vår inventera och genomföra en översyn av de nationella vägarna och göra ett utspel till justeringar av nuvarande hastighetsgränser. Detta kommer att ske i nära samverkan med våra samarbetspartners och så långt som möjligt inom ramen för de regionala systemanalyserna. Förslaget till korrigeringar på de nationella vägarna kommer Vägverket att lägga med som ett inspel till de regionala systemanalyserna. För att kunna påbörja korrigeringarna 2008 behöver Vägverket yttranden på respektive hastighetsförändring från berörda aktörer redan i början den 30 april.

Vägverket föreslår att översynen av hastighetsgränser på de nationella vägarna i ett kort perspektiv samordnas med vårens systemanalyser enligt följande:

Datum	Aktivitet	Ansvarig
29 februari	Metodanvisning för regionala systemanalyser skickas till ansvariga för regionala systemanalyser	Trafikverket
10 mars	Följande underlag för <u>nationella vägar</u> skickas till ansvariga för systemanalyser: <ul style="list-style-type: none">- nuvarande hastighetsgränser och vägstandard- förslag till korrigeringar av hastighetsgränser på kort med motiveringar	Vägverkets regioner
30 april	Synpunkter på förslag till hastighetskorrigeringar på kort sikt skickas till respektive Vägverksregion	Ansvariga för de regionala systemanalyserna
5 maj	Förslag till beslut om ändrade hastighetsgränser skickas till berörda aktörer för samråd	Vägverkets regioner
13 juni	Yttranden till respektive Vägverksregion	Samrådspartners
Augusti/ september	Beslut om hastighetsförändringar på nationella vägar	Vägverket
September/ Oktober	Omskyltning	Vägverkets regioner

Underlag till hastighetsförändringar 2010 – 2020 på hela vägnätet

Av de regionala systemanalyserna bör det framgå länets/regionens förslag på funktionella stråk och därmed kopplade hastighetsanspråk. Med utgångspunkt från dessa förslag anges vilka eventuella åtgärder som krävs för att nå önskade hastighetsgränser enligt de nya hastighetskriterierna. Vägverkets regioner bidrar gärna med stöd i detta arbete. Vägverket kommer därefter att använda material från de regionala systemanalyserna som underlag i den fortsatta översynen av hastighetsgränser och i kommande beslut om hastighetsförändringar.



Regionala systemanalyser, Metodbeskrivning

Bilaga 4

Kollektivtrafik samt turism och turistnäring

1. Kollektivtrafikgruppen – underlag till regionala systemanalyser, inspel 1

Kollektivtrafikgruppen har sammanställt ett första underlag till de regionala systemanalyserna. Materialet baseras på resultatet från KOLL framåt – nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Det består av den gemensamma avsiktsförklaring som branschen och berörda myndigheter står bakom samt en beskrivning av resenärens viktigaste behov och kollektivtrafikens största potentialer. Ett andra inspel planeras till i mitten av mars. Detta kommer att ge ytterligare underlag för konkretiseringar och prioriteringar i det regionala arbetet.

AVSIKTSFÖRKLARING

KOLL framåt – en kraftfull ökning av andelen kollektivtrafik

Problemen i dagens kollektivtrafik är kända. Det behövs inte fler stora utredningar – nu är det **HANDLING** som krävs.

Branschen är villig att med kraft arbeta för att följande vision skall förverkligas:

Många fler människor ska uppleva att kollektivtrafiken skapar värde genom att den:

- *underlättar det dagliga livet*
- *ökar tillgängligheten till utbildning och arbetsmarknad*
- *bidrar till en bättre miljö*

När vi tillsammans arbetar för att utveckla kollektivtrafiken tar vi avstamp i vår gemensamma värdegrund:

Vår gemensamma värdegrund bygger på att alla aktörer i branschen drivs av att skapa värde för dem vi är till för, resenärerna, och att vara med och bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Det innebär att vi:

- *är lyhörda för resenärernas varierande och föränderliga behov*
- *har tillit till och förtroende för varandras vilja och förmåga att bidra till samverkande helhetslösningar*
- *är öppna inför nya idéer som bidrar till värdeskapande och hållbarhet.*

Vi är överens om det övergripande målet:

En kraftfull ökning av marknadsandelen för kollektivtrafik

Vi är också överens om att tillsammans genomföra följande åtgärder för att målet skall uppfyllas:

- 1. Utveckla branschen mot en servicekultur och en ökad kundorientering – från produktionstänk till servicetänk.*
- 2. Organisera vidareutbildning av branschen som stöd för utvecklingen mot en servicekultur.*
- 3. Synliggöra resenärens behov av helhetslösningar och utgå från de värden som är viktiga för resenären.*
- 4. Utveckla och tydliggöra rollfördelningen mellan aktörerna så att de vilar på en gemensam vision och värdegrund samt har gemensamma mål.*
- 5. Utveckla samarbetet genom att skapa effektiva partnerskap och allianser.*
- 6. Ta till vara gränsöverskridande effektiviseringsmöjligheter för att öka utbudet och kvaliteten.*
- 7. Skapa utrymme för ett antal försök (demonstrationsprojekt) där en utvecklad marknadsorienterad kollektivtrafik kan visas upp.*
- 8. Utveckla samhällsplaneringen och samhällsbyggandet så att de främjar ett effektivt och hållbart resande.*

För att vi ska lyckas måste staten skapa nödvändiga förutsättningar för branschen genom att ta sitt ansvar för:

- att den övergripande infrastrukturen är av god kvalitet och har tillräcklig kapacitet*
- att förändra lagstiftningen för att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken*
- det nationella perspektivet och ett sammanhållet system*

Sveriges Kommuner och Landsting

Resenärsforum

Svenska Taxiförbundet

Svenska Lokaltrafikföreningen

Tågoperatörerna

Samtrafiken i Sverige AB

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Jernhusen AB

Rikstrafiken

Glesbygdverket

Boverket

Banverket

Vägverket

Kundens/resenärens behov

För att kollektivtrafiken skall kunna bli konkurrenskraftigare krävs att alla aktörer har en tydligare inriktning på kunderna. Kundens behov måste synliggöras och arbetet måste utgå från de värden som är viktiga för kunden. Kollektivresan ska präglas av ett ”hela resan” – perspektiv med kunden i fokus. Kunden är i detta sammanhang inte bara är befintliga resenärer utan också potentiella resenärer.

När man diskuterar vilka åtgärder som bör prioriteras är det viktigt att beakta att olika grupper av befintliga och potentiella resenärer har skilda prioriteringar. Unga har andra värderingar än äldre och man värderar olika vid arbets- och skolresor än vid fritidsresor. Det är inte heller sällan som olika gruppers prioriteringar står i konflikt med varandra. Äldre och funktionshindrade vill ofta ha korta gångavstånd och gott om tid för att hinna sätta sig och resa sig medan bussen står still. Resenärer på väg till arbete och skola prioriterar hög turtäthet och kort restid. Nedan diskuteras aspekter som trafikanter oftast prioriterar högt i undersökningar. Det finns dessutom ytterligare ett stort antal aspekter som påverkar trafikanternas värdering av kollektivtrafiken.

Restid och turtäthet

I de flesta studier av resenärens preferenser prioriteras kortare restid som en av de absolut viktigaste faktorerna. Begreppet är komplext och rymmer gångtid, åktid, väntetid och bytestid. De senare faktorerna påverkas också av turtätheten. Perspektivet ”hela resan” är viktigt för all kollektivtrafik. Resenären måste känna att resan fungerar från dörr till dörr. Det är viktigt att systemet är utformat så att man kan gå, cykla eller åka bil som en del av resan. Byte mellan trafikslag ska vara enkelt och bekvämt. Restiden brukar uppges som den enskilt viktigaste faktorn i lokal och regional trafik. För långväga tågresor har den något lägre vikt. Själva restiden är då något viktigare.

Tillförlitlighet

Denna faktor får också mycket hög prioritet i de flesta studier. Problemen är störst i storstadsregionerna. Förseningar upplevs extremt besvärande, speciellt om man inte får god information.

Enkelhet

För att locka nya resenärer krävs enkelhet; att utbud, linjedragning, tidtabeller och priser är lättillgängliga och lätta att förstå. Det ska vara lätt för resenären att boka och köpa biljetter även för kombinerade resor med flera transportslag. Det måste bli lättare att pendla över länsgränser. När det gäller information är det information vid störningar i trafiken som oftast framhålls som det största problemet. Speciellt vid bytesresor är informationen vid störningar viktig för att man skall känna sig trygg.

Lyhördhet

Bristande lyhördhet tar upp som ett stort problem, speciellt i kollektivtrafikbarometern, som är SLTF:s pågående undersökning av människors inställning till kollektivtrafiken. Man upplever att de ansvariga inte lyssnar till synpunkter och klagomål. Resegarantier behöver också vidareutvecklas.

Trygghet

Trygghet är en aspekt som har uppmärksammats under senare år. I kollektivtrafikbarometern får den hög vikt men flertalet är ganska nöjda med tryggheten. Det verkar vara främst i våra storstäder som det är ett problem. Det finns till exempel en studie från Göteborg som visar att många kvinnor inte åker spårvagn på grund av att de känner sig otrygga.

Prisvärdhet

Det är viktigt att kollektivtrafikresan upplevs som prisvärd. Yngre, studerande och andra med låga inkomster lägger stor vikt vid priset och accepterar exempelvis en längre restid. Medelålders yrkesarbetande personer prioriterar kort restid och komfort och är beredda att betala ett högre pris för detta.

Kollektivtrafikens potentialer

Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken som ett viktigt medel för att skapa hållbar tillväxt.

I Sverige kommer ca en tredjedel av koldioxidutsläppen från transporter. Medan andra sektorer successivt minskar sina klimatpåverkande utsläpp så fortsätter dessa att öka från persontransporterna. Det innebär samtidigt att här finns en stor potential att åstadkomma en förändring som ger effekter på landets totala utsläppsnivåer. Kollektivtrafikens utveckling är avgörande för en fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning på ett sätt som är förenligt med långsiktig hållbarhet.

Många undersökningar visar att potentialen är stor för att få en hel del privatbilister att helt eller delvis flytta över sitt resande till kollektivtrafik utan stora åtgärder i systemet, framförallt i städerna och längs större stråk.

Det finns ett starkt samband mellan regional utveckling och möjligheterna att pendla på allt större avstånd inom stora arbetsmarknader. Väl fungerande kollektivtrafik ger möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar.

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är

därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.

Kollektivtrafikens möjligheter:

- Lokaltrafik i större städer (> 50 000 inv)
- Starka pendlingsstråk
- Konkurrenskraftig men relativt okänd möjlighet för många bilister. Uppemot 20 – 30 % av privatbilisterna har ett konkurrenskraftigt alternativ i kollektivtrafiken.
- Hela resan – se bilen och cykeln som en del i kollektiva resan
- Åtgärder för att behålla ungdomarna
- Interregional trafik, särskilt fritids- och tjänsteresor. Bättre utbud och minskad störningskänslighet.
- Kapacitet finns för mer resande utanför rusningstid, till låg marginalkostnad
- Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik på landsbygd

Lästips: Huvudrapport och underlagsrapporter hittar du på; www.vv.se/kollframat

2. Turism och turistnäring

Turistnäringen är en näring som växer snabbt i Sverige och som redan idag hör till en av de största. Det handlar om den del av näringen vars affär är att ta emot besökande i stora anläggningar som skidturismen i fjällvärlden och sommarturismen längs kusterna. Men det handlar också om evenemangsturism där Sverige har en framskjuten position när det gäller att arrangera stora evenemang. Vidare finns det en växande turism där färden är en stor del av upplevelsen. Också s.k. shopping som inte sker i det område där man bor räknas till turistnäringen

Det är viktigt att uppmärksamma och beskriva detta område i de regionala systemanalyserna. Exempel på beskrivningar är:

- Vad planeras/hur ser man på verksamheten de kommande 10 åren, t.ex. vad gäller investeringar, sysselsättningseffekter, antal besökanden, konsumtionseffekter etc
- Möjliga lösningar för kunderna att ta sig till anläggningar/besöksmål – med bil, järnväg, flyg och kombinationer av dessa.(individuellt och kollektivt)
- Finansieringslösningar. Hur planeras finansieringen? Möjlighet till samfinansiering, EU-finansiering mm.
- Miljöeffekter. Hur hanteras klimatfrågan?
- Hur en aktiv samhällsplanering i fråga om lokaliseringar som kan nås med kollektivtrafik kan påverka transportmönstret.

Underlaget som kommer fram bör vara en beskrivning av hur man från näringens sida ser på utvecklingen under den kommande perioden och att man på ett kreativt sätt är öppen för och bidrar med alternativa lösningar på hur kunderna kan komma till sina målpunkter.

Ett lästips är det s.k. Framtidsprogrammet visserligen framtaget för 10 år sedan men avsnittet om infrastruktur är fortfarande relevant.

Regionala systemanalyser, Metodbeskrivning

Bilaga 5

Exempel på rapport

Regional systemanalys Värmland

Denna rapport skall ses som ett av flera möjliga exempel på en regional systemanalys och skall framförallt vara till hjälp för att se hur en rapport skulle kunna se ut. Vi har därför i första hand exemplifierat sådant som varit uppe till diskussion, t ex SMB, funktioner och fyrstegsprincipen. Själva redovisningen kan mycket väl göras på ett annat sätt än så som det visas i detta exempel. Exempelvis kan redovisningen av funktioner göras med en annan indelning.

0	Sammanfattning	3
1	Bakgrund och syfte	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE MED REGIONALA SYSTEMANALYSER.....	4
1.3	SÄRSKILDA HÄNSYN	4
1.4	STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING	4
1.5	KOPPLINGAR TILL NATIONELL SYSTEMANALYS.....	4
1.6	RAPPORTDISPOSITION.....	5
1.7	ARBETSGRUPP	5
1.8	REFERENSGRUPP	5
2	Processdokumentation	6
2.1	MÅL	6
2.2	FUNKTIONER	6
2.3	ÅTGÄRDER	7
2.4	SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING FÖR DEN STRATEGISKA MILJÖBEDÖMNINGEN	7
3	Regionala strategier och målbilder	8
3.1	ALLMÄNT OM NULÄGE OCH UTVECKLINGEN UNDER DE SENASTE ÅREN	8
3.2	SYSTEMÖVERGRIPANDE ARBETEN OCH PUBLIKATIONER ATT TA I BEAKTANDE	9
3.3	REGIONALA MÅL	9
3.4	NATIONELLA MÅL OCH DESS PÅVERKAN PÅ VÄRMLANDS LÄN	10
3.5	MÅLKONFLIKTER.....	10
3.6	SAMORDNING AV MÅLEN	10
4	Funktioner	11
4.1	FUNKTIONER	11
5	Åtgärds paket	13
5.1	ÅTGÄRDS PAKET PÅ KORT SIKT	13
5.2	SÄRSKILDA KRAV OCH HÄNSYN	14
5.3	ÅTGÄRDS PAKET PÅ KORT SIKT	14
5.4	ÅTGÄRDS PAKET PÅ MEDELLÅNG SIKT GRUNDNIVÅ.....	15
5.5	ÅTGÄRDS PAKET ÅREN 2010-2020 MED ANDRA EKONOMISKA RAMAR	16
5.6	ÅTGÄRDS PAKET PÅ LÅNG SIKT	16
5.7	MÅLUPPFYLLELSE	17
6	Slutsatser	17
Källförteckning		

0 Sammanfattning

Denna rapport utgör en regional systemanalys för Värmlands län. Vi är medvetna om att det hade varit en styrka om rapporten omfattade hela Västsverige, men med den korta tid som funnits till förfogande har det inte varit möjligt att fullt ut samordna arbetet med våra grannlän.

Exempel på dokumentation regional systemanalys

1 Bakgrund och syfte

1.1 Bakgrund

Arbetet med en ny planeringsomgång för transportinfrastrukturen har påbörjats....

1.2 Syfte med regionala systemanalyser

Syftet med systemanalyser är att utgöra en transportslagsövergripande analys av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov....

1.3 Särskilda hänsyn

I arbetet med den regionala systemanalysen har särskild hänsyn tagits till jämställdhet, det innebär dels att båda könen i hög grad varit med i arbetet och dels att de åtgärder som föreslagits, skall gynna kvinnor i lika hög grad som män.

1.4 Strategisk miljöbedömning

I arbetet med den regionala systemanalysen har vi använt den metod för strategisk miljöbedömning som tagits fram av trafikverken. Vid övervägande av mål och åtgärder har vi då beaktat de krav som finns i miljöbalken.

1.5 Kopplingar till nationell systemanalys

Arbetet med den regionala systemanalysen har kontinuerligt avrapporteras till trafikverken för att kunna utgöra underlag till och samordnas med verkens nationella analyser av långväga gods- och persontransporter i deras nationella systemanalys. För att trafikverken skulle kunna beakta resultaten av den regionala systemanalysen gjordes en delleverans redan den 19 juni 2008. Det förutsätts att trafikverken beaktar det som framkommit i den regionala systemanalysen för Värmlands län.

1.6 Rapportdisposition

Föreliggande rapport avser regional systemanalys för Värmlands län.

- I kapitel 2 beskrivs hur arbetet gått till. Här kan nämnas hur målkonflikter har behandlats samt vilka olika val och bortval som gjorts.
- I kapitel 3 beskrivs det första steget i processen som behandlar politiskt processade mål som har bäring, påverkan och anspråk på transportsystemet i Värmlands län. Här har även beaktats anspråk från resenärer och godstransportköpare.
- I kapitel 4 beskrivs det andra steget som är funktionen. Utifrån den samlade målbilden i föregående steg beskrivs här hur systemet sammantaget kan fungera för att så bra som möjligt svara mot mål och kundbehov som finns. Eftersom det finns olika tidsperspektiv för att klara vissa funktioner, har tre olika tidshorisonter använts; kort sikt, medellång sikt och lång sikt.
- I kapitel 5 görs en transportslagsövergripande analys för att komma fram till ett åtgärds paket för att uppfylla de dimensionerande funktioner som definierats i föregående steg. I slutet på kap 5 beskrivs måluppfyllelse för de föreslagna åtgärds paketet.
- I kapitel 6 formuleras ett antal slutsatser.

1.7 Arbetsgrupp

Arbetet med den regionala systemanalysen för Värmland har skett i en arbetsgrupp med nedanstående konstellation:

Ordf

1.8 Referensgrupp

Arbetet har förankrats i en regional referensgrupp med näringsliv, operatörer, resenärer, kommuner och andra intressenter. Följande personer har ingått.

2 Processdokumentation

2.1 Mål

I målbeskrivningen visas hur arbetet med att formulera målen har gått till. Utifrån trafikverkens nationella mål har vi identifierat viktiga regionala mål. Vi har därigenom varit tvungna att prioritera mellan olika mål. Hur denna prioritering och bortval har gjorts framgår nedan. Vi har även identifierat flera målkonflikter som har varit svårt att hantera.

2.1.1 Hur den strategiska miljöbedömningen genomförts och vägts in

Den strategiska miljöbedömningen har i arbetet vägts in genom att...

2.1.2 Hur målkonflikter vägts in i arbetet

Vi har identifierat flera målkonflikter, exempel på detta är att flera av de tillgänglighetsfrämjande målen samtidigt riskerar att öka koldioxidutsläppen. Detta har vi hanterat genom att...

2.1.3 Hur jämställdhetsaspekten har beaktats

Jämställdhetsaspekten har vi tagit hänsyn till genom att...

2.1.4 Kontakter utanför Värmlands län

Flera av målsättningarna berör våra grannlän Örebro, Dalarna och Västra Götaland, samt delar av Norge. Vi har stämt av målen med genom...

Processdokumentationen kan med fördel också integreras i kapitel 3, 4 och 5 så blir det tydligare/enklare att se hur olika aspekter (t ex jämställdhet, målkonflikter, miljökonsekvenser) har beaktats vid gjorda val.

2.2 Funktioner

I funktionsbeskrivningen visas hur arbetet med att formulera funktioner utifrån målen gått till. Utifrån målet om färre arbetsmarkandsregioner finns en målkonflikt mellan ökad bilpendling och ökat tillgänglighet. En viktig funktion för transportsystemet har därför varit att XX % av befolkningen i Värmlands län skall kunna nå centrala Karlstad inom 60 min med kollektivtrafik. Möjligheten för transportsystemet att åstadkomma denna funktion är av naturliga skäl lättare att klara på längre sikt. Andra funktioner kan dock klaras på kortare sikt. Nedanstående visar hur olika aspekter har behandlats i funktionsbeskrivningen.

2.2.1 Hur den strategiska miljöbedömningen genomförts och vägts in

2.2.2 Hur målkonflikter har påverkat val av funktioner

2.2.3 Hur jämställdhetsaspekten har beaktats

2.2.4 Kontakter utanför Värmlands län

2.2.5 Hur val och prioriteringar bland funktioner gått till

2.3 Åtgärder

I åtgärdsbeskrivningen visas hur arbetet med att formulera åtgärder utifrån funktionerna har gått till. I arbetet med att ta fram åtgärder har 4-stegsprincipen använts. Från detta processteg visas en dokumentation som enligt nedan.

2.3.1 Hur 4-stegsprincipen har hanterats

De föreslagna åtgärderna redovisas med tre olika tidshorisonter, kort, medellång och lång sikt. På kort sikt har det identifierats flest nya åtgärder i steg 1 och steg 2, på medellång och lång sikt har dock åtgärder i steg 3 och 4 blivit fler. I de fall som vi identifierat mycket angelägna steg 4-åtgärder på lång sikt, har vi bedömt det som viktigt att de kortsiktiga åtgärderna utformas, så att de vägs ihop med den långsiktiga lösningen.

2.3.2 Hur den strategiska miljöbedömningen genomförts och vägts in

2.3.3 Hur målkonflikter påverkat val av åtgärder

2.3.4 Hur jämställdhetsaspekten har beaktats

2.3.5 Kontakter utanför Värmlands län

2.3.6 Hur val och prioriteringar på olika sikt gått till

2.4 Särskild sammanställning för den strategiska miljöbedömningen

Här följer den särskilda sammanställningen för den strategiska miljöbedömningen enligt Miljöbalkens krav, inklusive en sammanfattande redogörelse för gjorda val. Miljöaspekter har integrerats i de strategiska valen och i den samlade bedömningen genom att... De strategiska valen har dokumenterats... Det underlag och de kunskaper som legat till grund för miljöbedömningen har bedömts som relevant och tillräckligt eftersom... Det finns dock vissa osäkerheter när det gäller metoder för bedömning av effekter på klimatmålet eftersom.... Skälen till att satsningar på ökad godstrafik på järnväg prioriterats samtidigt som de långsiktiga målen för buller blir svårare att uppnå, är att lösningar för att nå klimatmålet ses som prioriterade. Därför föreslås även riktade bulleråtgärder på de stråk där det krävs och a förväntade trafikökningar. Övervakning och uppföljning av bullersituationen kommer att krävas så att erforderliga bulleråtgärder kan vidtas.

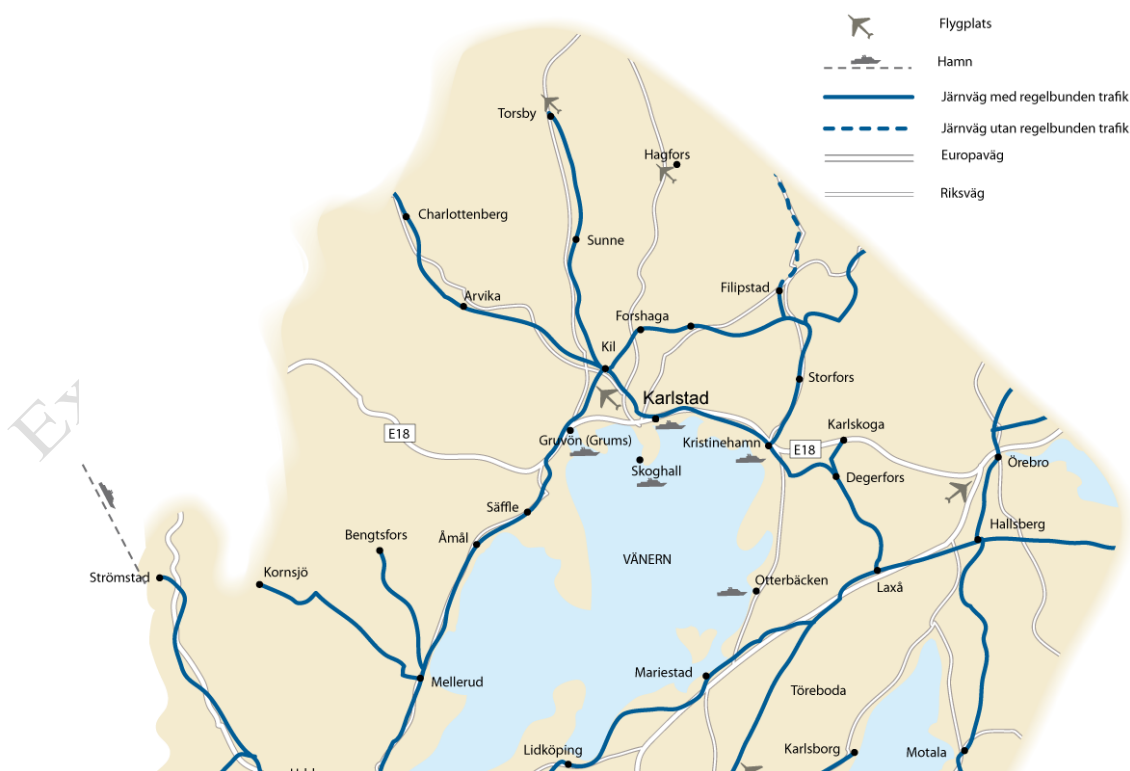
3 Regionala strategier och målbilder

I detta steg har de politiskt processade identifierats och beslutade mål som har bäring, påverkan och anspråk på transportsystemet identifierats. De regionala målen i Värmland återfinns bland annat i tillväxtprogrammen och regionala utvecklingsprogrammet (RUP:en) med arbetsnamnet Värmland 2020. Detta har vägts ihop med de nationella mål som tagits fram av trafikverken. För att få en större förståelse över målen inleds kapitlet med en allmän nulägesbeskrivning inklusive utvecklingen under de senaste åren.

3.1 Allmänt om nuläge och utvecklingen under de senaste åren

Värmland har jämförelsevis stora avstånd till storstadsregionerna i Sverige och övriga Europa. Här är goda kommunikationer också av stor betydelse. Befolkningsökningen har under de senaste åren varit starkt koncentrerad till Karlstad som ökat med drygt 6 000 personer sedan 1990. Värmlands län har samtidigt minskat befolkningen med ca 10 000 personer sedan 1990. Sedan 1990-talet minskade antalet inpendlare med 1,5 %, medan utpendlarna ökade med 2,6 %. Karlstad, Torsby och Munkfors har dock fortfarande fler inpendlare än utpendlare. I Vägverkets rapport om infrastruktur och utveckling i Värmland konstateras att de vägprojekt som genomfördes mellan 1990 och 2002 endast påverkat restiderna marginellt. Värmlands län hade 2001 502 bilar per 1000 invånare, vilket är högre än riket i övrigt, som endast hade 450. Det kollektiva resandet med Värmlandstrafik har under 1990-talet stigit långsamt. Ett allt större antal studerande vid Karlstads universitet har dock behov av förbättrad kollektivtrafik. Under 2003 öppnades därför en tåghållplats i Välsviken som ligger 1 km från universitetet. Besöksnäringen har utvecklats positivt sedan år 2000. I figur 2.1 visas en översiktlig bild över transportinfrastrukturen, med järnvägar, flygplatser, större hamnar och större vägar.

Figur 2.1: Transportinfrastrukturen med större vägar i Värmland men omnejd



Värmland är till stora delar ett transitlän för långväga godstrafik på väg och järnväg. Godstrafik bedrivs också på Väneren under beteckningen Vänersjöfart. Den totala mängden gods på Väneren har under de senaste åren legat mellan 2,5 och 3 miljoner ton och de största hamnarna finns i Karlstad och Lidköping med ca 0,6 miljoner ton vardera. De övriga större hamnarna i Värmland är Gruvön, Kristinehamn, Otterbäcken och Skoghäll.

Karlstad flygplats har under lång tid varit viktig för hela Värmland. Under 2000-talet har dock karaktären förändrats mot en större andel utrikes resande. Inrikesresande har minskat kraftigt och är idag endast 30 % av det resande som fanns 1996. Samtidigt har det utrikes resandet fördubblats och är idag nästan lika stort som inrikes resande. Minskningen i inrikes resande beror bland annat på ökad konkurrens från tåg och buss.

Det finns en potential för ökad pendling in mot Karlstad från flera håll. Utvecklingen hämmas dock av långa restider. För att minska restiderna kör numera Värmlandstrafiken även tågavgångar med färre uppehåll på linjerna Charlottenberg - Karlstad och Torsby - Karlstad. Det har medfört en relativt stor resandeökning. Snabb busstrafik har utvecklats på de delar där det saknas tågtrafik. Här kan nämnas Karlstad - Karlskoga och Karlstad - Filipstad.

3.2 Systemövergripande arbeten och publikationer att ta i beaktande

- RUP Värmland 2020
- Transporter och infrastruktur i Karlstadsregionen
- Tillväxtsscenario, godsflöden och resande, underlagsmaterial Framåt Värmland
- Gränstrafiken 2004-2006, Förslag till första etapputbyggnad av trafik i stråket Örebro – Karlstad – Kongsvinger – Oslo
- E18 Den felande länken
- Karlstad flygplats, slutrapport

3.3 Regionala mål

Värmlandstrafiks ägare, kommunerna och landstinget, har tagit ställning till en strukturplan för utveckling av kollektivtrafiken där tågtrafiken har en dominerande roll. Planen innefattar också utfästelser om en dubbling av anslagen till kollektivtrafiken mellan åren 2004 och 2008. Målsättningen är att pendlingstiden från viktiga kommuncentra till och från Karlstad inte ska överstiga en timme, på lång sikt bör pendlingstiden inte överstiga 45 minuter. Det är även viktigt att pendlingstider till angränsande regioner och centralorter i andra län minskar i motsvarande omfattning. Som en del av detta arbetar Värmlandstrafiken tillsammans med Länstrafiken Örebro och Hedmarks fylkeskommune med ett projekt som kallas *Gränstrafiken*. Gränstrafiken är arbetsnamnet på en utbyggd gränsoverskridande tågtrafik. I den första etappen har man under 2007 startat trafik mellan Oslo och Karlstad.

3.4 Nationella mål och dess påverkan på Värmlands län

3.5 Målkonflikter

3.6 Samordning av målen

Även om vi identifierat flera målkonflikter, vill vi lyfta fram att olika målsättningar kan stödja varandra. Ett effektivt och kapacitetsstarkt stråk för kollektivtrafiken tror vi även kan innebära en bättre och säkrare boendemiljö, samtidigt som hälsan förbättras genom att länets invånare blir mindre stillasittande.

Exempel på dokumentation regional systemanalys

4 Funktioner

Utifrån den samlade målbilden beskrivas i detta steg hur systemet sammantaget bör fungera för att så bra som möjligt svara mot de mål och kundbehov som finns. Eftersom mål ofta kan vara svåra att uppnå på kort sikt, är det viktigt att komma ihåg att en del funktioner också kan vara svåra att uppnå på kort sikt. Redovisningen av funktionerna har dock inte delats upp på olika sikt. Istället har det kommenterats om det tar lång tid att uppnå en viss funktion.

4.1 Funktioner

4.1.1 Resor inom Värmland

Pendlingstråk in mot Karlstad

Pendling inom övriga Värmland

Nya pendlingsstråk

Fritidsresor, inkl fjällresor

Tjänsteresor

4.1.2 Långväga resor

Resor mot Karlskoga och Örebro

Resor mot Göteborg

Resor mot Stockholm

Resor mot Dalarna

Resor till Värmländska målpunkter

Transitresor genom Värmland, t ex fjällresor

Resor mot Norge

Övriga internationella resor

4.1.3 Godstrafik med start eller målpunkt inom Värmland

Skogstransporter till/från Värmland

Transporter mot Göteborg

Utrikes transporter

Övriga transporter inom Värmland

Övriga transporter med start eller målpunkt inom Värmland

4.1.4 Genomgående godstrafik

Mellan norra Sverige/Bergslagen och söder om Värmland

Mellan Norge och söder om Värmland

Mellan Norge och Mellansverige

Övrig genomgående godstrafik

Här kan också funktionernas koppling till målen visas som matris, dvs visa vilka mål som har styrt valet av funktioner och hur dessa mål har styrt.

5 Åtgärds paket

I detta kapitel görs en transportslagsövergripande analys av de åtgärder som behöver genomföras för att uppfylla de funktioner som definierats i föregående steg. Analysen inkluderar hur olika åtgärder och åtgärdstyper tillsammans kan bidra till att uppfylla mål och kundbehov på ett kostnadseffektivt sätt. 4-stegsprincipen som varit vägledande har här använts på systemnivå och i ett transportslagsövergripande sammanhang.

För att ge möjlighet att skapa dessa samverkande nyttor mellan olika åtgärdstyper har behoven inom respektive område identifierats. De föreslagna åtgärds paketen redovisas med tre olika tidshorisonter:

- Kort sikt
- Medellång sikt
- Lång sikt

Med åtgärder på kort sikt avses åtgärder som pågående eller sådant som är planerat att påbörjas under 2008 och 2009. Det innebär att åtgärderna till största delen redan är givna. Vi har därför lagt ner mindre kraft att studera åtgärder på kort sikt. Här ingår dock även andra typer av åtgärder som inte finns med i de nuvarande investeringsplanerna. Vi har lagt störst vikt vid att studera åtgärder på medellång sikt, som vi antar vara åtgärder som föreslås finnas med i kommande plan för åren 2010-2020, dessa åtgärder redovisas med olika ramnivåer. Med lång sikt avses perioden efter 2020. Här ingår således åtgärder som är svåra att inrymma, men som vi ändå tycker är angelägna för att uppnå funktionerna i kapitel 4.

5.1 Åtgärds paket på kort sikt

På kort sikt ingår pågående utbyggnader samt sådant som är planerat att påbörjas år 2008 och 2009, vilket innebär sådant som är givet och inte kommer att omprövas i planen 2010-2020. De redan givna åtgärderna framgår av figur 4.1.

Figur 5.1: Planerade utbyggnader i Värmland på kort sikt

5.2 Särskilda krav och hänsyn

Vid formulering av åtgärder har det tagits hänsyn till jämställdhet och den strategiska miljöbedömningen. Hänsyn har också tagits till nationella godstråk, långväga persontransporter, strategiska hamnar, kombiterminaler och flygplatser.

5.3 Åtgärds paket på kort sikt

Eftersom de fysiska åtgärderna redan är givna på kort sikt, är de åtgärder som föreslås huvudsakligen steg 1 och steg 2 åtgärder inom ramen för 4-stegsprincipen. Det finns dock några mindre steg 3-åtgärder som vi skulle vilja tidigarelägga jämfört med nuvarande planer.

5.3.1 Möjliga åtgärder i steg 1 som svarar upp mot funktionerna på kort sikt

Möjlig utveckling av utbudet av befintlig kollektivtrafik

En utveckling av utbudet av befintlig kollektivtrafik kan bidra till att påverka efterfrågan på transporter och valet av transportsätt. På kort sikt är det lättare att utöka utbudet av busstrafiken

Möjlig förändring av prisbilden – subvention av kollektivtrafiken

En förändring av prisbilden är ett alternativt sätt att påverka efterfrågan på transporter och valet av transportsätt. Ett annat sätt är att arbetsgivaren ges möjlighet att köpa periodkort till sina anställda utan den anställde drabbas av förmånsvärde. Ytterligare en effektiv åtgärd för att få fler att åka kollektivt är att studenter får subventionerade resor till Karlstads universitet. Flera utbildningar bygger på mycket hemmastudier, vilket underlättar att resa med kollektivtrafiken på mindre belastade tider.

Förändrat behov av resor – distansarbete, ny teknik m.m.

Utvecklingen av ny teknik har ökat möjligheterna att arbeta och studera på distans. Utvecklingen går dock långsamt, om fler personer kan erbjudas möjlighet att arbeta delar av sin arbetstid på distans kan påfrestningen på transportsystemet minska, framförallt om det kombineras med lägre biljettpriser under lågtrafik och förmånsvärde för subventionerade parkeringsplatser.

Godstrafik – transportslagsövergripande synsätt

För näringslivets behov av transporter av råvaror och färdiga produkter är det viktigt att se transportmöjligheterna transportslagsövergripande. Utvecklingen av järnvägspendlar till Göteborgs hamn har varit utvecklats positivt under 2000-talet, det är dock viktigt att nyttja potentialen hos alla transportslag. För relationer som är svåra att få kostnadseffektiva med järnvägen kan båttransporter vara ett bra alternativ på Vänern vara ett bra alternativ.

För lättare och mer högvärdiga produkter ligger konkurrensytan i första hand mellan lastbilstrafik och tågtrafik. Lastbilstrafikens stora fördelar är flexibilitet och snabbhet. Dessutom behövs oftast färre omlastningar än med järnväg, vilket är ekonomiskt fördelaktigt samtidigt som det minskar risken för skador på godset. För dessa typer av transporter har lastbilen sin givna fördel, för andra transporter av högvärdigt gods är det viktigt att järnvägens fördelar marknadsförs.

Övriga sektorsåtgärder

5.3.2 Möjliga åtgärder i steg 2 som svarar upp mot funktionerna på kort sikt

Lämpliga åtgärder i steg 2 är införande av modernare fordon eller mer anpassade tidtabeller.

Renare fordon

Planering för minskad behov av transporter till externa köpcentrum

5.3.3 Möjliga åtgärder i steg 3 som svarar upp mot funktionerna på kort sikt

Här ingår små åtgärder som kan byggas snabbt, t ex nya busshållplatser vid stora vägar, eller nya plattformar. Andra åtgärder är säkrare cykelparkeringar vid större stationer, bättre möjligheter att ta med sig cyklar på tåg och buss.

5.3.4 Möjliga åtgärder i steg 4 som svarar upp mot funktionerna på kort sikt

Vi har inte identifierat några nya steg4-åtgärder på kort sikt

5.3.5 Förslag till åtgärdspaket på kort sikt

Figur 5.2: Åtgärdspaket på kort sikt i Värmland

5.4 Åtgärdspaket på medellång sikt grundnivå

Bedömningen av åtgärder bygger här på trafikverkens nollalternativ i inriktningsunderlaget. Vi har dock även studerat om det finns utbytbarheter mellan olika åtgärder. Detta verkar för mer kostnadseffektiva lösningar. Sammansättning av identifierade åtgärder har även gjorts utifrån ett jämställdhetsperspektiv. De gjorda valen bedöms medföra ett mer jämställt transportsystem.

5.4.1 Möjliga åtgärder i steg 1 som svarar upp mot funktionerna på medellång sikt

På medellång sikt kan andra typer av steg 1 åtgärder bli aktuella. Här kan nämnas en mer samplanerad bebyggelse, så att behovet kan transporter kan minska.

5.4.2 Möjliga åtgärder i steg 2 som svarar upp mot funktionerna på medellång sikt

På medellång sikt bedöms transporterna kunna samordnas bättre. Längre sjuktransporter bör i högre grad kunna företas med kollektivtrafik. Med bättre planering av resor till

Besöksnäring i kollektivtrafiknära lägen

5.4.3 Möjliga åtgärder i steg 3 som svarar upp mot funktionerna på medellång sikt

5.4.4 Möjliga åtgärder i steg 4 som svarar upp mot funktionerna på medellång sikt

5.4.5 Förslag till åtgärder (steg 1-4) för åren 2010-2020

Man kan dela in redovisningen i 2 tidsperioder, t ex 2010-2013 och 2014-2020

Figur 5.3: Åtgärdspaket på medellång sikt i Värmland

5.5 Åtgärdspaket åren 2010-2020 med andra ekonomiska ramar

I detta avsnitt skall det identifieras bästa kombinerade åtgärder med andra ekonomiska. De ramnivåer som studeras är inriktningsunderlagens -25 %, och + 50 %.

5.5.1 Förslag till åtgärdspaket med -25 %

Figur 5.4: Åtgärdspaket med ramnivå -25 %

5.5.2 Förslag till åtgärdspaket med +50 %

Figur 5.6: Åtgärdspaket med ramnivå +50 %

5.6 Åtgärdspaket på lång sikt

5.6.1 Möjliga åtgärder i steg 1 som svarar upp mot funktionerna på lång sikt

5.6.2 Möjliga åtgärder i steg 2 som svarar upp mot funktionerna på lång sikt

5.6.3 Möjliga åtgärder i steg 3 som svarar upp mot funktionerna på lång sikt

5.6.4 Möjliga åtgärder i steg 4 som svarar upp mot funktionerna på lång sikt

5.6.5 Förslag till åtgärdspaket efter 2020

Figur 5.7: Åtgärdspaket på lång sikt i Värmland

5.7 Måluppfyllelse

På kort sikt kan endast en mindre del av funktionerna klaras på ett godtagbart sätt. På medellång bedömer vi att det går att uppnå flera av de viktigaste funktionerna, framförallt med de högre ramnivåerna.

5.7.1 Måluppfyllelse på kort sikt

På kort sikt är det svårt att genomföra några större förbättringar av transportsystemet i Värmland. Här kan därför ekonomiska styrmedel vara effektiva för att snabbare uppnå flera av målen. Lägre taxor för kollektivtrafik under icke högtrafik kan vara en väg att gå, även de kortsiktiga åtgärder som föreslås av klimatberedningen tror vi kan ha god effekt.

5.7.2 Måluppfyllelse på medellång sikt

Flera av målsättningarna kan även klaras på medellång sikt, framförallt med de högre ramnivåerna. Även här är det viktigt att bostäder, arbetsplatser och köpcentrum i högre grad samplaneras med transportsystemet. Vi tror att det här blir nödvändigt med någon form av styrmedel.

5.7.3 Måluppfyllelse på lång sikt

Med de föreslagna åtgärdspaketet, bedömer vi att det går att klara de flesta målen. Det förutsätter dock också att den fysiska planeringen blir mer anpassad till ett energieffektivare transportsystem.

Beskrivningen kan lämpligen också göras med en sammanfattande matris som visar graden av måluppfyllelse för samtliga mål (nationella, regionala, lokala) för dom olika ekonomiska ambitionsnivåerna.

6 Slutsatser

I vilken mån klaras målsättningar och funktionskrav, vad saknas?