



Länstyrelserna



Hur kan vi göra länsplanerna mer klimatsmarta?

En handbok för integrering av miljö och klimat
i länsplan för regional transportinfrastruktur

För mer information kontakta Anna-Lena Lökvist Andersen, anna-lena.lokvist.andersen@lansstyrelsen.se

Foto: Mostphotos

Rapport 2021:5 (Länsstyrelsen i Stockholms rapportserie)

Utgivningsår: 2021

ISBN: 978-91-7937-070-1

Du hittar rapporten här:

www.lansstyrelsen.se/stockholm

www.rus.se

www.leks.se

Förord

Denna rapport syftar till att vara ett stöd i arbetet med att integrera nationella energi-, klimat- och miljömål i landets länstransportplaner för regional transportinfrastruktur.

Handboken vänder sig till länsstyrelserna som ett led i uppdragen att samordna klimat- och miljömålsarbetet i länet och att bidra till att vi når transportrelaterade klimat-, miljö- och hållbarhetsmål. Den kan även fungera som stöd, kunskapsunderlag och inspiration för kommunala och regionala samhällsplanerare och länsplaneupprättare.

Handboken beskriver hur planeringsprocesserna för nationell och regional transportinfrastruktur går till och hur vi kan främja arbetet med att öka integreringen av nationella energi-, och klimat- och miljömål i kommande länstransportplaner.

Handboken togs fram första gången 2018, inom ramarna för ett samverkansprojekt mellan Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning, LEKS, och Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet, RUS. Sedan 2018 har ett nationellt klimatramverk kommit på plats och regeringen har presenterat sin första klimathandlingsplan.

När handboken togs fram 2018 författades den av Hanna Sundqvist, Länsstyrelsen i Stockholms län och grundades på litteraturstudier och intervjuer med klimat-, energi- och miljöstrateger från länsstyrelserna samt länsplaneupprättare från regioner, regionförbund och länsstyrelser. Det anordnades även workshops med deltagare från länsstyrelser och länsplaneupprättare, samt med Naturvårdsverket och Trafikverket.

Skriften är uppdaterad utifrån de nya förutsättningar som gäller till följd av ny kunskap och implementeringen av det klimatpolitiska ramverket. Nästa uppdatering kommer att ske i samband med nästa planeringsomgång för länstransportplanerna. Arbetet har utförts av Jonas Åker Zeander, samverkansledare för fossilfria transporter i LEKS, Länsstyrelsen i Västra Götaland. Utöver resurser från LEKS och RUS har uppdateringen skett med hjälp av projektmedel från Energimyndigheten. Både 2018 och 2020 har arbetet skett i nära samverkan med projektgruppen bestående av Anna-Lena Lökvist Andersen, RUS, Länsstyrelsen Stockholms län och Birgit Nielsen, RUS, Länsstyrelsen i Västra Götaland. Styrgrupp utgjordes av Erik Särnholm (verksamhetsledare för LEKS), Magnus Eriksson (verksamhetsledare för RUS) och Monique Wannding (LEKS styrgrupp).

Veronica Lauritzen
Länsråd Gävleborgs län,
kontaktlänsråd miljömål

Ann Holmlid
Länsråd Östergötlands län,
ansvarigt länsråd för energi-
och klimatomställningen

Jörgen Peters
Länsråd Hallands län,
kontaktlänsråd
samhällsbyggnad

Innehåll

Inledning	5
Vad är en länstransportplan för transportinfrastruktur?	7
De transportpolitiska målen	9
Nationell plan och länstransportplanerna.....	9
Planeringsperioden för en länstransportplan.....	11
Strategisk miljöbedömning	21
I lagstiftningen och i praktiken	21
En integrerad process	22
Miljöbedömning eller hållbarhetsbedömning?	23
Sveriges klimatpolitiska ramverk	25
Klimatlagen.....	25
Klimatmålen.....	26
Klimatpolitiska rådet.....	26
Klimatpolitisk handlingsplan	26
Utredningar och åtaganden	29
Samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet - SOFT.....	29
Luftvårdsprogram för Sverige	30
Utredningar med bäring på transportplanering.....	31
Kommunal fysisk planering	33
Fysisk planering och minskad klimatpåverkan	33
Klimatsmarta strukturer	35
Vilka arenor finns och vilket mandat har du som kan göra länstransportplanen klimatsmart?	37
Inriktningsunderlaget	38
Behovsanalysen.....	38
Den strategiska miljöbedömningen	38
Yttrande över nationellplan och länstransportplan	38
Relaterade processer	39
Idéer för hur du kan påverka	39
Referenser och bilagor	44
Här kan du läsa mer	44
Här kan du hitta statistik	49
Bilaga 1 - Ord och begrepp.....	50
Bilaga 2 – Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur	53
Bilaga 3 – §11 i miljöbalkens kap 6	56

Inledning

Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Transportsektorn är en sektor där mycket stora förändringar måste ske för att det ska bli möjligt. Sektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och utgör cirka hälften av landets utsläpp utanför EU:s utsläppshandelssystem. Enligt det nya klimatpolitiska ramverket ska Sverige ha noll nettoutsläpp av växthusgaser 2045. För transportsektorn finns ett särskilt mål, en minskning av utsläppen av växthusgaser med minst 70 procent till 2030 jämfört med år 2010, exklusive inrikesflyget.

För att utsläppen från transportsektorn ska kunna minska så kraftigt fram till 2030 räcker det inte med att våra fordon blir mer energieffektiva och att vi byter till förnybara drivmedel. Vi behöver också minska trafiken och bygga ett mer transporteffektivt samhälle.

I Miljömålsberedningens förslag En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47), som föregick det klimatpolitiska ramverket beskrivs det transporteffektiva samhället på följande sätt:

”Åtgärder för att minska utsläppen från transportsektorn genom att verka för ett samhälle med ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete är en viktig del i det långsiktiga omställningsarbetet. En del i detta är att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till normgivande i planeringen i större tätorter, samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter.”

I den första klimatpolitiska handlingsplanen *En samlad politik för klimatet* lyfter regeringen behovet av att stärka den regionala och lokala nivån. De skriver att möjligheterna att stärka kommuners och regioners mandat och verktyg för att minska sin klimatpåverkan bör ses över. Vidare framgår att länsstyrelsernas stödjande roll behöver bli tydligare så att regeringens klimatpolitik kan genomföras på regional nivå för att kunna stödja och underlätta för kommuner när det gäller minskad klimatpåverkan i fysisk planering.

Regeringen lyfter i den klimatpolitiska handlingsplanen att det behövs kraftfulla åtgärder inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara, förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål. Eftersom tillgången på biodrivmedel på grund av ökad global efterfrågan kan bli begränsad bedömer regeringen att det är av stor vikt att takten i elektrifieringen av transportsystemet ökar, parallellt med en väsentligt ökad transporteffektivitet i samhället.

Kommunerna ansvarar för den fysiska planeringen på den lokala nivån och kan bidra till ett mer transporteffektivt samhälle både i befintlig bebyggelse och infrastruktur och vid exploatering av nya områden. Länsstyrelsen har i detalj- och översiktsplaneprocessen ansvar för att företräda och samordna statens intressen och ta fram planeringsunderlag. I samband med kommunens planarbete ska länsstyrelsen särskilt bevaka riksintressen, miljö- kvalitetsnormer, strandskydd, regional samordning samt frågor som rör hälsa och säkerhet. Under samråd och granskning ger även länsstyrelsen rådgivning till kommunerna. Utöver detta har länsstyrelsen tillsyn över detaljplaner och kan i vissa fall överpröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva detaljplaner. Länsstyrelsen ska alltid godkänna miljöbedömningar i ärenden som antas kunna få betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

I arbetet med länstransportplanen görs en strategisk miljöbedömning och i väg- och järnvägsplaner görs mer detaljerade miljöbedömningar av enskilda objekt. Länsstyrelsens roll i länstransportplaneringen är att bidra till att allmänna intressen beaktas och att bevaka att miljöbedömningen blir ett tydligt beslutsunderlag där relevanta alternativ identifieras, beskrivs och bedöms.

Länsstyrelsens klimat- och energistrateger samordnar det regionala arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser och miljömålssamordnarna har uppdraget att följa upp miljö kvalitetsmålen och ta fram åtgärdsprogram för dem. Den regionala infrastrukturplaneringen är ett viktigt verktyg för utvecklingen av ett transportsystem med minskad klimatpåverkan och påverkar en mängd andra miljömål som till exempel Frisk luft, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv. Hur energi- och klimatfrågor och andra miljömål tas om hand, samt i vilken utsträckning länsstyrelse och region samverkar varierar stort mellan olika län. Förhoppningen är att denna handbok kan vara ett stöd i transportplaneringen.

FAKTARUTA

DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

De transportpolitiska målen med sina mål och riktlinjer ska styra arbetet. De transportpolitiska målen pekar ut de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och utgör grunden för länstransportplanen.

Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Samtliga mål är riksdagsbundna.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande Generationsmålet för miljö* och miljö kvalitetsmålen* nås samt bidra till ökad hälsa.

Funktionsmålet

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

* Generationsmålet lyder: ”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.” Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till och Begränsad klimatpåverkan och dess tidsatta mål är en del av detta. Se vidare *Här kan du läsa mer* samt se vidare faktarutan på sidan 25.



Foto: Michael Erhardsson/Mostphotos

Vad är en länstransportplan för transportinfrastruktur?

I Sverige sker den långsiktiga statliga planeringen av transportinfrastruktur genom nationell plan och länstransportplaner för transportinfrastruktur. Båda planerna gäller i tolv år och revideras vanligtvis vart fjärde år på uppdrag av regeringen.

De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen och riktlinjerna ska styra arbetet. De transportpolitiska målen pekar ut de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet och utgör grunden för länstransportplanen.

Ett flertal statliga myndigheter samt Klimatpolitiska rådet har efterfrågat ett förtydligande av regeringens syn på förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålet. I En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan, tydliggör regeringen att:

”Regeringen konstaterar att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.”

Nationell plan och länstransportplanerna

Den nationella planen omfattar investeringar i det nationella stamvägnätet ofta kallade riksvägar (till exempel E6, E20, E45), investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Nationell plan kan även lämna medfinansiering till regional spårbinden trafik och via statsmiljöavtalen till investeringar i kollektivtrafik och cykel i större städer. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta fram förslag till nationell transportplan och att genomföra åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. Planen beslutas av regeringen. Nationell plan omfattar även medfinansiering av

åtgärder som tagits fram i förhandlingarna mellan staten och kommunerna, till exempel i den så kallade Sverigeförhandlingen i senaste planomgången 2018–2029.

Länstransportplanerna innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för cykel och trafiksäkerhet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet och till investeringar i vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Det regionala vägnätet utgör drygt 90 procent av vägnätet i landet och har två- eller tresiffriga vägnummer. Länstransportplanerna kan också innehålla samfinansiering av åtgärder i den nationella planen men i regel inte tvärtom. Planen ska också omfatta åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt liksom effektivare användning av befintlig infrastruktur. Investeringar i underhåll omfattas inte utan ligger i den nationella planen.

Länstransportplanen tas fram av regionen men planen genomförs av Trafikverket. Den visar hur fördelningen av de statliga medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. I länstransportplanen har den regionala nivån möjlighet att prioritera statliga infrastrukturinvesteringar utifrån behov och brister och länets syn på lokala, regionala, storregionala och nationella mål (se bilaga 2: Förordning om länstransportplaner för regional infrastruktur). Länstransportplanen beslutas av regionfullmäktige.

Planeringsmodell för länstransportplaner

Från och med 2014 gäller ett nytt planeringssystem för den nationella planen. Det finns inget krav från regeringen att länstransportplanerna följer detta system men de flesta regioner (länsplaneupprättare) har gått över till eller är på väg att gå över till någon variant av modellen.

I det tidigare systemet bands alla tolv åren upp med kostnader. I Trafikverkets nya modell delas planen in i tre delar. Åtgärder inom år 1–3 bör innehålla åtgärder med fastställda väg- eller järnvägsplaner, år 4–6 innehåller åtgärder i planeringsskedet och år 7–12 är en redovisning av brister eller åtgärder som behöver utredas vidare.

I år 7–12 hamnar brister eller åtgärder som kan vara på idéstadiet eller ha låg planeringsmognad där det krävs vidare utredningar. Här är också tidsperspektivet så pass långt fram att förutsättningarna för val av lösning inte är klara och kan komma att ändras. Bristerna ska under planperioden bli föremål för förutsättningslös utredning genom åtgärdsvalsstudier där åtgärder genereras med hjälp av fyrstegsprincipen. Successivt fattas beslut om vilka av dessa brister som går vidare till nästa planeringsfas (Figur 1). Genom att förslagen för de sista åren inte är färdigutredda utan kan sägas uttrycka en inriktning får man mer tid att göra löpande konsekvensbedömningar och åtgärdsvalsstudier. Hur ”brister” definieras och hur konkreta de är kan variera och är inte reglerat någonstans.



Figur 1. Planeringsmodellen för planläggningsprocessen för nationell plan.

Åtgärdsvalsstudier

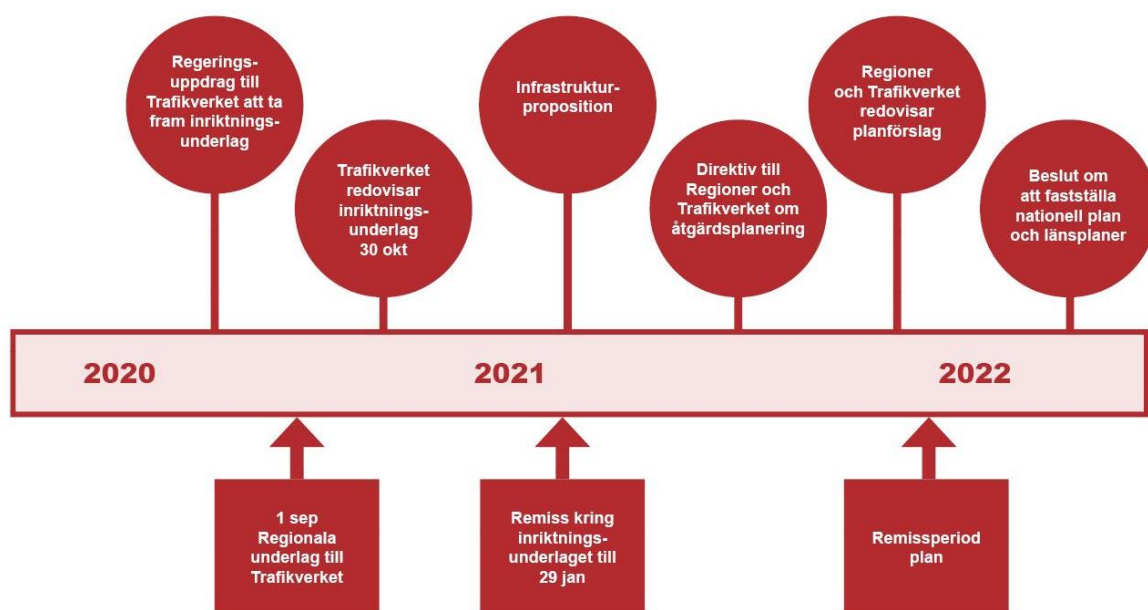
Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är i motsats till den strategiska miljöbedömningen ingen lagreglerad process. Det har därför funnits en osäkerhet kring var och när länsstyrelserna ska delta. Mot den bakgrunden har länsstyrelsernas *Forum för hållbart samhällsbyggande*¹ tagit fram en vägledning som förankrats hos Trafikverket och länsråden som heter *Hur medverkar länsstyrelsen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier?* (se avsnittet *Här kan du läsa mer*).

Ett problem med planeringsmodellen för åtgärdsvalsstudier är att det inte är säkerställt hur den ska leva upp till bestämmelserna om att göra strategiska miljöbedömningar. Ofta föregår åtgärdsvalsstudierna själva miljöbedömningsprocessen av en länstransportplan. Det innebär att miljöaspekterna ska integreras i efterhand, liksom processen att ta fram rimliga alternativ och skapa en arena för demokratiskt deltagande och insyn genom samråd. Trafikverkets planeringsmodell för ÅVS:er ger vidare en slagsida åt det transportpolitiska funktionsmålet, eftersom det som beskrivs är brister och behov av tillgänglighet. Utgångspunkten för en ÅVS är sällan upplevda brister och behov utifrån svårigheten att uppnå hänsynmålet, som bland annat omfattar miljö kvalitetsmål som klimatmål, mål för frisk luft och en god bebyggd miljö. Länsstyrelserna har i sitt *regeringsuppdrag Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar* lyft problematiken med åtgärdsvalsstudier. (se avsnittet *Här kan du läsa mer*).

Planeringsperioden för en länstransportplan

Processen med att ta fram en ny länstransportplan tar flera år. Startskotten för processen börjar med regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för den nationella planen. Detta sker oftast tre år innan planerna beslutas. För de nu gällande planerna 2018–2029 kom regeringens uppdrag i maj 2015. För den kommande planeringsperioden 2022–2033/37 blev direktivet försenat och kom i juni 2020. Ofta drar arbetet med nästa plan igång direkt efter att den nya länstransportplanen beslutats. Hur processen med att ta fram en länstransportplan exakt ser ut kan skilja sig lite mellan länen. I figur 2 visas de viktigaste stegen i planeringsprocessen för 2022–2033/37.

¹ Forum för hållbart samhällsbyggande heter numera *Chefsnätverket för hållbart samhällsbyggande* och är det samverkansorgan som länens chefer inom samhällsplanering har nationellt.



Figur 2. Processen från uppdraget om inriktningsunderlag till färdiga planer.

Uppdrag om inriktningsunderlag

Syftet med inriktningsunderlaget är att regeringen vill ha ett bra underlag inför den kommande infrastrukturpropositionen där inriktningen för den kommande tolvåriga planeringsperioden kommer att föreslås. Trafikverket ska utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionalt utvecklingsansvariga aktörer det vill säga länsplaneupprättarna.

I juni 2020 startade en ny planeringsomgång då regeringen gav Trafikverket uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag, för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. När riksdagen har slagit fast planperioden och de ekonomiska ramarna får Trafikverket och regionerna ett direktiv från regeringen att starta arbetet med åtgärdsplaneringen. Med åtgärdsplanering menas helt enkelt arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastruktur och nya länstransportplaner.

I uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag som kom juni 2020 beskriver regeringen en rad utgångspunkter bland annat:

”att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås.

Klimatomställningen ska genomsyra politiken. Klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.”



Foto: Mostphotos

”Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.”

”Den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder ska fullföljas.”

”För att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse behöver den nationella infrastrukturplaneringen samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort. Det finns enligt regeringens uppfattning ett behov av att analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner i ökad utsträckning bör samordnas med regionala strategier och planer.”

Regionerna kan lämna underlag till Trafikverkets arbete med inriktningsunderlaget. När Trafikverkets underlag är klart skickar Näringsdepartementet ut det på remiss till regioner, länsstyrelser och andra berörda.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar, till exempel vid ÅVS:er. Fyrstegsprincipen ska tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Ett problem med fyrstegsprincipen är att Trafikverket menar att de enbart kan ge medel till steg 1 och 2-åtgärder om det sker inom ramen för ett projekt som innebär ny- eller ombyggnad av infrastruktur. De anser inte att

de har mandat att fördela medel till ”självständiga” steg 1 och 2-åtgärder. Länsstyrelser och regioner har lyft problemet med att länstransportplanerna inte anses få finansiera steg 1 och 2-åtgärder. Fyrstegsprincipens första två steg är det som också finns uttryckt i Förordning (1997:263) om länstransportplaner för regional transportinfrastruktur §3 punkt 3: Länsplanen ska avse tolv år och omfatta:

”3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur”

På grund av Trafikverkets tolkning av gällande förordning så missgynnas idag denna typ av åtgärder. Länstransportplanens medel får heller inte användas för medfinansiering till kommunala steg 1 och 2-åtgärder. Det strider mot förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera som föreskriver att medfinansiering endast får ske till fysiska investeringar.

En följd av detta blir att kollektivtrafikmyndigheter och kommuner i första hand efterfrågar satsningar på infrastrukturåtgärder där det är möjligt att få statlig medfinansiering genom länstransportplanen, trots att de gärna skulle vilja medverka till satsningar som har beteendepåverkan, till exempel gröna resplaner i syfte att förändra resvanor och godstransporter.

FAKTARUTA

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Så här beskrivs de på Trafikverkets hemsida:

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Exempel på åtgärder: lokaliseringar, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program och så vidare.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel på åtgärder: omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare och så vidare.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder: förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, muddring i farleder, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningspår med mera.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, förbindelser till flygplatser, busskörfält, nya mötesspår med mera.

Infrastrukturpropositionen

Regeringen redovisar under varje planeringsomgång en proposition med förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för aktuell planperiod. Trafikverkets inriktningsunderlag och remissinstansernas synpunkter på underlaget är viktiga inspel till det arbetet. Propositionen innehåller översiktliga förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. I den propositionen som kom i förra planeringsomgången (2018–2029) skrev regeringen att målet är att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att alla politikområden måste bidra till att klara de stora utmaningarna. Transportsektorns miljöpåverkan och utsläpp måste därför minska kraftigt för att Sverige ska nå sina miljö- och klimatmål samt de internationella åtaganden som följer av Parisavtalet.

Infrastrukturplaneringen (nationell plan samt länstransportplaner) har en stor budget. Budgeten för planperioden 2022–2033 (med motsvarande uppräkning för 2037) är lika stor som för den tidigare planeringsomgången, se figur 3. Men fördelningen är ännu inte beslutad.



Figur 3. För perioden 2018–2029 var de ekonomiska ramarna 622,5 miljarder kronor. Utveckling (nyinvesteringar) utgjorde drygt hälften, av dessa gick 36,6 miljarder till länstransportplaneringen. Vidmakthållande (underhåll) utgjorde knappt hälften. Stadsmiljöavtalen som numera ingår i den nationella planen i posten nyinvesteringar hade ett utrymme på 12 miljarder.



Foto: Mikael Damkier/Mostphotos

Uppdrag om åtgärdsplanering

I direktivet från regeringen får länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag till länstransportplaner samt ekonomiska ramar för att göra detta.

Direktiven utgår från den statliga politiken och kan därför variera. 2014 års direktiv hade bland annat fokus på åtgärder som skulle stödja cykel och näringsliv.

I direktivet från 2017 står att åtgärder som ingår i gällande fastställda nationella plan ska genomföras om inte Trafikverket bedömer att förutsättningarna för ett enskilt objekt tydligt ändrats. Någon motsvarande skrivning för länstransportplanerna fanns inte. För många åtgärder i planeringsfasen finns det ofta en politisk överenskommelse tillsammans med aktörerna i regionen om att de ska genomföras, vilket gör att dessa i praktiken anses som låsta.

Det direktiv, med uppdrag att ta fram förslag till nationell plan och länstransportplaner, som väntas under 2021 kommer med stor sannolikhet att ha ett större fokus på klimat och biologisk mångfald än tidigare.

Bakgrunden är att regeringen lyfter detta i direktivet för inriktningsunderlaget. De skriver bland annat att utöver klimatomställningen är utarmningen av biologisk mångfald den största miljöutmaningen just nu. Vidare lyfter de att effekter för biologisk mångfald ska beaktas vid planering och utformning av infrastrukturåtgärder då transportinfrastrukturen och trafiken har stor påverkan på landskapet och dess ekologiska funktion.

Regionala underlag

I arbetet med att ta fram en länstransportplan hämtar länsplaneupprättaren in underlag om vilka behov av infrastrukturinvesteringar som finns.

Underlagen hämtas in genom att till exempel skicka ut en förfrågan till Trafikverket, kollektivtrafikmyndigheten, länets kommuner och berörda myndigheter. Alternativt hålls dialogmöten eller så kan underlagen tas fram av en arbetsgrupp med representanter från ovan nämnda aktörer. Kommuner och kollektivtrafikmyndigheten lämnar in förslag på objekt som de önskar finansiering eller medfinansiering för, medan övriga aktörer har möjlighet att lyfta viktiga frågor och mer generella synpunkter på behov i länet. De svar som kommer in visar ofta på omfattande efterfrågan på investeringar och man får fram en önskelista på åtgärder och upplevda brister i transportinfrastrukturen i länet. Samtidigt förs ofta en dialog med näringslivet och dess intresseorganisationer samt politiker via arbets- eller referensgrupper.

För att bättre kunna prioritera vilka av dessa önskemål som ska komma in i planen görs det ibland parallellt med en analys av behoven även en sammanställning och konkretisering av regionala mål. Detta kan innebära att man tar fram eller uppdaterar ett regionalt strategidokument eller inriktningsdokument på regional eller storregional nivå. I denna planomgång finns det inget krav på att ta fram ett särskilt dokument som ska utgöra ett regionalt inriktningsunderlag. (Dokumentet kallades i den senaste planomgången för systemanalys)

Det är enligt förordning (1997:263) länsplaneupprättarna som har ansvaret att ta fram länstransportplanen. Länsplaneupprättaren ska samordna åtgärdsförslagen så att dessa, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Länsplaneupprättaren har alltså ett övergripande ansvar över planens innehåll och den sammanvägda bedömningen. I många regioner handlar åtgärdsförslagen fortfarande mest om vägobjekt medan i andra är de största önskemålen satsningar på kollektivtrafik och cykelbanor. Om transportplaneringen i högre grad ska bidra till klimatmålen behöver gång-, cykel- och kollektivtrafik vara mer normgivande i planeringen i större tätorter, och resor med buss och tåg behöver underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter. (Se vidare Miljömålsberedningens förslag 2016 som beskrivs i avsnittet *Inledning*).

Samhällsekonomisk analys

Samhällsekonomisk analys är ett samlande begrepp för de analyser som görs för att utreda effekter på samhället av olika åtgärder, eller frånvaro av åtgärder. Genom samhällsekonomiska analyser kan man identifiera, bedöma och jämföra för- och nackdelar som har uppstått eller kan uppstå i samhället till följd av genomförda eller uteblivna åtgärder. Analyserna ska ge svar på om en förändring är samhällsekonomiskt lönsam eller inte. De kan också användas för att få svar på hur samhällets resurser kan omfördelas för att åstadkomma största möjliga nytta eller välfärd.

En samhällsekonomisk analys ska i princip ta hänsyn till alla effekter för alla individer i samhället. Vissa effekter är lättare att värdera eftersom de har ett marknadspris. Andra effekter saknar ett monetärt värde, såsom naturupplevelser och intrångseffekter i natur- och kulturlandskapet. Samhällsekonomiska analyser utgår från ett antal antaganden. Ett exempel är att samhället strävar efter högsta möjliga välfärd. Ett annat är att det är individen själv som bäst vet vad som är gynnsamt för henne eller honom. (Se Här kan du läsa mer och RUS rapport *Vägledning i samhällsekonomisk analys för länsstyrelsernas miljömålsarbete*.)

Samlad effektbedömning

Sedan slutet av 00-talet använder Trafikverket en metod för sammanställning av olika typer av analysresultat som kallas samlad effektbedömning (SEB). I den beskrivs vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs. En SEB innebär dels att man kompletterar den traditionella samhällsekonomiska kalkylen med beskrivningar av svårvärderade eller icke beräkningsbara effekter samt fördelningseffekter, dels att man vid sidan om den samhällsekonomiska analysen gör analyser av måluppfyllnad.

ASEK

Samhällsekonomiska analyser inom transportområdet introducerades av Vägverket under 1960- och 1970-talen. Analyserna fick större utrymme i transportpolitiken på 1990-talet. På 1990-talet inrättades också Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder (ASEK). ASEK rekommenderar vilka metoder och värden som ska användas inom transportområdet. Besluten fattas dock av Trafikverket. I ASEK:s rekommendationer för den samhällsekonomiska analysen finns det värden för flera av de aspekter som brukar associeras till hållbar utveckling. Eftersom de olika avsnitten oftast inte uttryckligen kopplas till hållbarhetsbegreppet är det dock svårt att veta i vilken utsträckning dessa värden speglar en ökad hänsyn till hållbar utveckling.

Kritik och förändring

Det har riktats kritik mot de samhällsekonomiska analyserna inom transportområdet. Metoderna har från forskarhåll kritiserats för att förenkla en komplex verklighet, till exempel avvägningen mellan nyttor för vår generation och kommande, och för att tidsperspektivet är för kort. Forskare har också pekat på att analyserna kan bidra till att transportbeslut blir en fråga för experter och att kalkyldelarna av en analys ofta väger tyngst vid ett beslut.

Riksrevisionen konstaterade i sin granskning 2012 *Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen* att lönsamheten för många investeringsobjekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen.

Riksrevisionens bedömning var att rapporteringen till riksdagen behövde bli

mer transparent, konsistent och rättvisande utifrån de transportpolitiska målen och riksdagens klimatmål.

I den senaste ASEK-rapporten (ASEK 7.0, Trafikverket 2020) har utsläpp av koldioxid och luftföroreningar fått nya kalkylvärden som är högre än tidigare. Kostnaden för klimatutsläpp ökar från 1,14 till 7 kronor per kilo koldioxid. Höjningen kan bidra till att de samhällsekonomiska kalkylernas resultat förbättras för infrastrukturprojekt som bidrar till minskade utsläpp och försämras för infrastrukturprojekt som bidrar till ökade utsläpp. Den nya värderingen av luftföroreningar kan innebära att det blir en tydligare åtskillnad mellan kostnader för hälsoeffekter och kostnader för andra konsekvenser, till exempel för nedsmutsning av byggnader och övergödning av hav och sjöar. Samtidigt värderas restidsvinster för resa med bil fortsatt högt och är främst det som avgör om ett projekt anses som samhällsekonomiskt lönsamt i ASEK-modellen och därmed i de samlade effektbedömningarna (SEB:arna).

En översiktlig uppskattning som Trafikverket gjort visar att av den senaste planens 388 projekt så får endast ett fåtal projekt ändrat samhällsekonomiskt värde från positivt till negativt och tvärtom, med den nya värderingen av koldioxid.



Foto: Lars Johansson/Mostphotos

Strategisk miljöbedömning

Den grundläggande idén med den strategiska miljöbedömningen är att identifiera hållbara lösningar i ett övergripande skede av planeringen där det ännu finns utrymme för strategiska val. På så sätt kan hållbara åtgärder utformas redan när planerna och programmen håller på att utarbetas, i god tid innan de antas. Det uttalade syftet med en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken är att: ”att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas” (6 kap. 1 §). Naturvårdsverket är vägledande myndighet.

I lagstiftningen och i praktiken

I Miljöbedömningsförordningen (2017:966) kan man läsa vilka planer och program som ska antas medföra en betydande miljöpåverkan och som därför kräver strategisk miljöbedömning. I den svenska lagstiftningen pekas länstransportplanen specifikt ut, samt planer eller program som avser transporter.

Områden för betydande miljöpåverkan som blir aktuella i en länstransportplan är i första hand klimatpåverkan, landskapspåverkan, påverkan på människors hälsa och naturresursförbrukning.

Studier har visat att strategisk miljöbedömning för länstransportplaner i praktiken sällan utförs med syfte att påverka den strategiska inriktningen av transportinfrastrukturens utveckling.

Miljöbedömningen genomförs ofta i en separat process med syfte att analysera ett redan bestämt innehåll i en plan. Strategiska miljöbedömningar av länstransportplaner försvåras ofta av att det finns brister i förståelsen av vad strategisk miljöbedömning är, samt av hur en strategisk miljöbedömning konkret bör genomföras. Det saknas även ett förutsättningslöst utgångsläge eftersom planeringen drivs utifrån politiska beslut och planer som har funnits med i de nationella och regionala sammanhangen under lång tid.

Faktaruta

Strategiska miljöbedömningar – vägledning

På Naturvårdsverkets hemsida ligger vägledningar om strategisk miljöbedömning – processen att identifiera, beskriva och bedöma miljöeffekter vid arbete med och beslut om planer och program. Där finns vägledningar uppdelat på Miljöbalkens olika avsnitt, bland annat om syfte, avgränsning, alternativ, hänsyn till miljömål och uppföljning. Här finns även lagstiftning, begrepp och bakgrund samt även flera undervisningsfilmer. Vägledningen riktar sig till centrala myndigheter, länsstyrelser, kommuner, konsulter och andra aktörer som berörs av strategiska miljöbedömningar enligt kapitel 6 miljöbalken.

En integrerad process

Miljöbedömningar är en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart samhälle. Tanken är att processen i sig själv ska bidra till att främja hållbar utveckling. Det handlar inte enbart om att ta fram ett dokument som beskriver planens miljöpåverkan utan det krävs ett kontinuerligt och integrerat arbete kring hur miljöaspekter påverkas av olika förslag vid framtagandet av planen eller programmet. Miljöbedömningen är även en viktig del av beslutsunderlaget och ska bidra till att alternativ identifieras, beskrivs och bedöms. I miljöbalkens kap. 6 §11 listas innehållet i Miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga 3).

Det är viktigt att de kunskaper som tillförs under miljöbedömningsprocessen påverkar utfallet av objekt som sedan kommer med i länstransportplanen. En miljöbedömning som sker integrerat i planeringsprocessen ger underlag för framtagandet av de rimliga alternativ som krävs enligt Miljöbalken. Trots att det är ett lagkrav att de båda processerna ska vara integrerade är det få länstransportplaner som hittills levt upp till lagens krav.

För att miljöbedömningen ska leva upp till lagens krav behöver den vara en central del av planprocessens tidiga skeden. Då blir miljöbedömningsprocessen det stöd den är avsedd att vara vid generering av alternativ som kan jämföras med varandra utifrån syftet att främja en hållbar utveckling och bidra till de transportpolitiska målen.

I länstransportplanernas miljökonsekvensbeskrivningar har det hittills ofta saknats en uppskattning av hur planen kommer att påverka trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar. Det gör det svårt att utläsa om planen lever upp till de transportpolitiska målen om att bidra till minskad klimatpåverkan och andra miljömål. I de samlade effektbedömningarna (SEB) av planens enskilda (investerings-) projekt finns en beräkning av hur utsläppen förändras av att det enskilda projektet byggs. Inducerad trafik på kort sikt tas ibland med, men inte den trafik som induceras på lång sikt. Ofta summeras de samlade effektbedömningarna och beskrivs som planens samlade påverkan på utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar. Detta riskerar att underskatta påverkan av enskilda objekt eftersom planen är mer än summan av de ingående delarna.

En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning ska enligt Miljöbalken innehålla ett nollalternativ (MB §11:3 a) samt rimliga alternativ (MB §11:2). Alla regioner tar fram ett nollalternativ, men det varierar hur man hanterar kravet på att rimliga alternativ ska identifieras, beskrivas och bedömas. Naturvårdsverket som är vägledande myndighet för strategiska miljöbedömningar har i flera fall i sina yttranden påtalat att såväl nationella planer som länstransportplaner inte tagit fram rimliga alternativ.



Foto: Mostphotos

Miljöbedömning eller hållbarhetsbedömning?

Det blir allt vanligare att genomföra en hållbarhetsbedömning istället för en strategisk miljöbedömning. En hållbarhetsbedömning är inte ett verktyg eller metod utan ett samlingsnamn för flera verktyg, metoder och processer. Till skillnad från miljöbedömningen är den inte heller lagstadgad. Det finns ingenting som hindrar att även ekonomiska och sociala aspekter inkluderas i den strategiska miljöbedömningen. Om en hållbarhetsbedömning inte genomförs på ett sätt som är förenligt med miljöbalkens krav (i 6 kap) finns det en risk att viktiga processmässiga steg missas eller att fokus blir fel.



Foto: Mostphotos

Sveriges klimatpolitiska ramverk

Sverige har sedan 1 januari 2018 ett klimatpolitiskt ramverk som innehåller en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Syftet med ramverket är att skapa en tydlig och sammanhängande klimatpolitik för att säkerställa långsiktiga förutsättningar för näringsliv och samhälle att genomföra den omställning som krävs för att Sverige ska nå sina klimatmål. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Ramverket innebär att samtliga nivåer och verksamheter i samhället kommer att beröras.

Bakgrunden är att regeringen 2014 gav den parlamentariska Miljömålsberedningen i uppdrag att föreslå ett klimatpolitiskt ramverk och en klimatstrategi för Sverige. Beredningen presenterade en överenskommelse med ett stort antal förslag för att skärpa klimatpolitiken i Sverige. År 2017 överlämnade regeringen en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk, som tog sin utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag. En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige och samma år röstades ramverket igenom av riksdagen.

Klimatlagen

Klimatlagen innehåller bestämmelser om regeringens klimatpolitiska arbete. Regeringen ska i budgetpropositionen varje år lämna en klimatredovisning till riksdagen och ta fram en klimat-handlingsplan för varje mandatperiod. Det innebär att varje regering har en skyldighet att redovisa hur man arbetar för att nå klimatmålen.

FAKTARUTA

Sveriges klimatmål

Sveriges nationella klimatmål består av fyra huvudsakliga delar:

1. Miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan

Den globala medeltemperaturökningen begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius över förindustriell nivå. Sverige ska verka internationellt för att det globala arbetet inriktas mot detta mål.

2. Ett långsiktigt utsläppsmål

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För att nå nettonollutsläpp får kompletterande åtgärder tillgodoräknas. Utsläppen från verksamheter inom svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre än utsläppen år 1990.

3. Etappmål till 2030 och 2040

Senast år 2030 bör växthusgasutsläppen i Sverige i ESR (icke-handlande sektorn) vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Högst 8 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder. Växthusgasutsläppen i Sverige i ESR-sektorn bör senast år 2040 vara minst 75 procent lägre än utsläppen år 1990. Högst 2 procentenheter av utsläppsminskningarna får ske genom kompletterande åtgärder.

4. Ett etappmål för transportsektorn

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i ETS – EU:s system för handel med utsläppsrätter) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Se vidare *Här kan du läsa mer*

Klimatmålen

Antagandet av det klimatpolitiska ramverket innebär att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från de långsiktiga, tidsatta utsläppsmålen som fastställts av riksdagen. Därmed har etappmålen för Begränsad klimatpåverkan blivit en del av lagstiftningen.

Klimatpolitiska rådet

Som en del av det klimatpolitiska ramverket har regeringen inrättat det Klimatpolitiska rådet, som är ett oberoende, tvärvetenskapligt expertorgan med uppdrag att utvärdera hur regeringens samlade politik är förenlig med de klimatmål som riksdagen har beslutat om. Klimatlagens krav på regeringen tillsammans med Klimatpolitiska rådets rapporter bildar därmed ett samlat planerings- och uppföljningssystem. Utöver detta bidrar många statliga myndigheter med underlag till både uppföljningen och planeringen samt med kunskapsunderlag om effekter av beslutad och genomförd politik.

Klimatpolitisk handlingsplan

En samlad politik för klimatet – är den första klimatpolitiska handlingsplan som regeringen, i enlighet med klimatlagen, överlämnade till riksdagen 17 december 2019. I handlingsplanen presenteras 132 åtgärder som regeringen avser att vidta, dels tvärsektorielt, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Även det klimatrelaterade arbete som regeringen avser vidta internationellt och inom EU presenteras. Regeringen lyfter i den klimatpolitiska handlingsplanen att det behövs kraftfulla åtgärder inom områdena transporteffektivitet, elektrifiering, hållbara, förnybara drivmedel samt energieffektiva fordon och fartyg för att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och nå riksdagens klimatmål.

Bland åtgärderna har följande åtgärder bäring på transportplanering (åtgärdens nummer anges inom parentes):

- En analys för hur en mer samordnad bebyggelse-, trafik- och transportinfrastrukturplanering kan bidra till en minskad klimatpåverkan ska genomföras. (24)
- Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. (61)
- Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, där målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 har gjorts till ett etappmål. En uppföljning av att dessa förändringar får önskat genomslag ska genomföras. (62)
- Uppdrag ska ges till relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporterens klimatpåverkan. (65)

- Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnads- effektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 1- och 2-åtgärder). (67)

Klimatpolitiska rådets synpunkter

I klimatpolitiska rådets första årsrapport (2019) konstateras att inrikes transporter står för omkring en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser och att mellan 2010 och 2017 minskade transporterernas utsläpp med knappt 20 procent. Men minskningstakten är för långsam i förhållande till de beslutade utsläppsmålen. Klimatpolitiska rådet konstaterar i sin rapport att de transportpolitiska målen och deras tillämpning motverkar klimatmålen. Man lyfter bland annat att ännu inte påbörjade projekt inom nu gällande investeringsplaner för transportsystemet bör omprövas med utgångspunkten att klimatmålet för transportsektorn ska nås. Vidare anser rådet att planerna för att uppnå transportsektorns klimatmål är otydliga, såväl inom regeringen som på myndighetsnivå. Detsamma gäller fördelningen av ansvar och arbetsuppgifter.

Klimatpolitiska rådets rapport 2020 innehåller en utvärdering av regeringens första klimatpolitiska handlingsplan. Rådets bedömning är att utsläppsminskningarna har bromsat in när de behöver accelerera. De fyra senaste åren har utsläppen i genomsnitt minskat med mindre än 1 procent per år. Därmed kommer inte målen i det klimatpolitiska ramverket att nås med nuvarande förutsättningar och beslutad politik.

Enligt rådet är elektrifiering av fordonsflottan och ett mer transporteffektivt samhälle de två lösningarna med störst potential för nettonoll utsläpp till 2045, men förutsätter förändringar i efterfrågemönster, normer och värderingar. Den nuvarande stadsplaneringen hämmar framväxten av nya transportlösningar och dagens regelverk och incitamentsstrukturer är i hög utsträckning uppbyggda kring bilen som färdmedel vilket gör att andra lösningar har svårt att utvecklas tillräckligt snabbt konstaterar rådet. De skriver vidare att tillgången till hållbart producerade biodrivmedel är ett centralt hinder, i synnerhet till 2030.

Klimatpolitiska rådet anser att de nuvarande styrmedlen för ökad användning av förnybara bränslen och för effektivare fordon är relativt starka. Men politiken för ökad elektrifiering och framför allt för ett transporteffektivt samhälle är däremot jämförelsevis svag. Därför kvarstår rådets bedömning från 2019 att nuvarande styrmedel inte är tillräckliga för att nå etappmålet om utsläpp från inrikes transporter till 2030.



Foto: Michael Erhardsson/Mostphotos

Utredningar och åtaganden

Nedan följer ett urval av centrala regeringsuppdrag och åtaganden inom transportplaneringsområdet, utöver de tidigare presenterade.

Samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet – SOFT

Energimyndigheten fick 2016 ett regeringsuppdrag att samordna arbetet med omställningen av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT), tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Inom uppdraget har myndigheterna bland annat tagit fram en strategisk plan för transportomställningen med syfte att presentera åtgärder som kan bidra till sektorsmålet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen till 2030 och klimatneutralitet till 2045.

Tre ben

I planen presenterar myndigheterna ett antal åtaganden som de kan genomföra inom ramen för sina uppdrag, men de föreslår även utredningar, styrmedel och andra åtgärder som kan beslutas av regering eller riksdag. Myndigheterna är överens om att omställningen till fossilfrihet behöver stå på tre ben:

1. ett mer transporteffektivt samhälle
2. energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster
3. samt högre andel förnybara drivmedel

Med ett transporteffektivt samhälle menar man ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske både genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel/trafikslag och genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt.

Många av de förslag som presenteras i den strategiska planen har satts igång under de senaste åren i form av nya styrmedel och utredningar. Den klimatpolitiska handlingsplanen, som regeringen presenterade i december 2019, speglar i stor utsträckning det arbete som tagits fram inom SOFT.

Utvärdering och vägen framåt

När uppdraget utvärderades 2020 konstaterar samordningsmyndigheterna att omställningen av transportsektorn går åt rätt håll inom flera områden, men att det går för långsamt för att vi ska nå målen till 2030 och 2045.

Myndigheterna bedömer att det finns etablerade styrmedel för högre andel förnybara drivmedel och energieffektiva och fossilfria fordon. Men för att få till en hållbar omställning i både närtid och på lång sikt, behövs ökad

styrning mot ett transporteffektivt samhälle och i det ett minskat trafikarbete från energiintensiva trafikslag.

De sex samordningsmyndigheterna ser ett fortsatt behov av samverkan även efter det att uppdraget tog slut i årsskiftet 2019/2020. Man står fortfarande bakom hela den strategiska planen och konstaterar att det behövs ökad kunskap och skarpare styrmedel och åtgärder än vad som finns idag. För att påskynda transportomställningen ger samordningsmyndigheterna sju konkreta förslag från den strategiska planen som snarast bör genomföras. Av dessa är tre förslag inom området transporteffektivt samhälle som direkt eller indirekt innebär tydliggöranden av redan beslutad politik och policy:

1. Infrastrukturplaneringen ska utvecklas inom klimatmålets ramar och i linje med andra hänsynsmål (förslag 2.1.1 i strategiska planen)
2. Utred ansvar för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder (förslag 2.1.5 i strategiska planen)
3. Ökad efterlevnad av förmånsbeskattning på subventionerad arbetsplatsparkering (förslag 2.3.6 i strategiska planen)

Luftvårdsprogram för Sverige

EU:s så kallade takdirektiv, om att minska nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, har reviderats och innehåller nya detaljer och bestämmelser som EU:s medlemsstaterna ska genomföra till år 2020 och 2030. Direktivet innebär att nationella luftvårdsprogram ska upprättas och genomföras. De luftföroreningar som omfattas är svaveldioxid, kväveoxider, flyktiga organiska ämnen, ammoniak och partiklar (PM 2,5).

Luftvårdsprogrammen ska innehålla de åtgärder och styrmedel som behövs för att nå de nationella utsläppstaken. De ska även ta hänsyn till de gränsvärden som finns för luftkvalitet i tätortsmiljö, samt prioritera åtgärder som minskar utsläppen av sot. I direktivet efterlyser EU ”stärkta insatser i områden där människor och ekosystem utsätts för höga nivåer av luftföroreningar, samt ökade synergier mellan lagstiftning om luftkvalitet och unionens policymål som har fastställts i synnerhet för klimatförändringar och biologisk mångfald.” De första nationella luftvårdsprogrammen ska omfatta ”politiska prioriteringar och deras koppling till prioriteringar inom andra relevanta politikområden, även klimatpolitik och, vid behov, jordbrukspolitik, industripolitik och transportpolitik”.

Regeringen beslutade den 28 mars 2019 om ett svenskt luftvårdsprogram. Programmet rapporterades in till EU den 1 april 2019. Programmet omfattar de åtgärder som behöver genomföras för att Sverige ska nå utsläppstaken för år 2020 och 2030. Sverige kommer att ha svårt att nå målet om kväveoxider till 2030 och därför innehåller Luftvårdsprogrammet ett åtgärds paket för sektorn transporter. Här anges att utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken ska minska samtidigt som Sverige når klimatmålen. En viktig del av åtgärds paketet är en förändrad samhällsplanering med inriktning mot ett

transporteffektivt samhälle och en transportinfrastrukturplanering inriktad mot ökad andel kollektivtrafik, cykel och gång som därigenom minskar trafikarbetet med bil.

Enligt luftvårdsprogrammet bör åtgärderna genomföras med integrerade luft- och klimatstyrmedel. Ansvariga för ovan nämnda åtgärds paket är Trafikverket, Transportstyrelsen och Energimyndigheten.

I en rapport från Naturvårdsverket, *Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2020 med klimat och luft i fokus*, lyfts riskerna med om satsningar på transporteffektivitet uteblir till förmån för att i hög utsträckning satsa på biobränsle i transportsektorn för att klara klimatmålen till 2030. Det skulle sannolikt leda till att Sverige inte klarar sina luftåtaganden för kväveoxider till 2030, vilket utöver vite till EU även skulle innebära försämrad hälsa och dödsfall, skriver Naturvårdsverket. Värt att notera är att EU-kommissionen uppmanar unionens länder i ett meddelande (KOM (2020) 789) att arbeta med strategier för ett transporteffektivt samhälle som en viktig del i EU:s gröna giv.

Utredningar med bäring på transportplanering

Klimaträttsutredningen

Regeringen beslutade den 17 december 2019 i ett kommittédirektiv om en översyn av relevant lagstiftning för att uppnå Sveriges klimatmål. Uppdraget ska slutredovisas i maj 2022. Mot bakgrund av att all relevant lagstiftning ska ses över, kan detta också komma att beröra transportplaneringen.

Samordning för bostadsbyggande

Utredningen *Samordning för bostadsbyggande* avslutade sitt uppdrag 23 december 2020. Uppdraget var att underlätta planeringsprocesser för att få till stånd ett ökat och hållbart bostadsbyggande. De hade bland annat i uppdrag att stärka förutsättningarna för transporteffektivitet och tillgänglighet genom hållbara transporter samt utveckla möjligheterna att främja långsiktigt hållbara stadsmiljöer.

Verktyg för planförslags miljöpåverkan

Boverket har fått i uppdrag av regeringen att undersöka möjligheterna att ta fram ett ändamålsenligt och användarvänligt verktyg för att kunna bedöma planförslags klimatpåverkan vid planläggning enligt plan- och bygglagen.

I uppdraget framgår bland annat att om etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten begränsas.

Uppdraget ska redovisas till regeringen i juni 2021.



Foto: Mostphotos

Kommunal fysisk planering

Kopplingarna mellan kommunernas planering och länstransportplanen är stark. Staten medfinansierar genom länstransportplanen ofta den transportinfrastruktur som är förutsättningen för kommunernas bebyggelseutveckling. I och med den nya Plan- och bygglagen (2010:900) fick översiktsplaneringen en tydligare strategisk funktion. Följden blir högre krav på koppling mellan lokal översiktsplanering och regionala mål samt ökad mellankommunal samverkan. Det har införts nya bestämmelser som innebär att man ska ta hänsyn till både miljö- och klimataspekter när man planerar och bygger.

Fysisk planering och minskad klimatpåverkan

I kommunens fysiska planering avgörs hur alla verksamheter som har behov av mark- och vattenområden ska samordnas på en översiktlig nivå. För att få en effektiv fysisk planering som ger förutsättningar för en minskad klimatpåverkan behöver den kommunala organisationens olika förvaltningar verka åt samma håll. Genom en samordnad och tvärspektoriell samhällsplanering kan de olika sektorerna förstå sin påverkan och verka för ett mer klimatsmart samhälle och föra in sina delar till den fysiska planeringsprocessen.

Ska Sveriges klimatpåverkan minska behöver den fysiska planeringen främja strukturer, där närbarhet och tillgänglighet till viktiga funktioner och målpunkter är avgörande. Beroende på hur mark- och vattenområden används och hur olika funktioner relateras till varandra skapas olika utgångspunkter för vad som kan hanteras i förhållande till de tre hållbarhetsdimensionerna. Den fysiska planeringen är därför ett effektivt instrument i arbetet med hållbar utveckling.

FAKTARUTA

PBL kunskapsbanken

PBL kunskapsbanken är Boverkets handbok till Plan- och bygglagen, och är uppdelad i olika sakområden. Det finns vägledning om bland annat region-, översikts- och detaljplanering. De avsnitt som berör klimatpåverkan syftar till att ge kommunerna stöd i översiktsplaneringen så att den bidrar till de nationella klimatmålen och ambitionen om en transportsnål samhällsstruktur. Vägledningen ska stödja kommunerna i arbetet med att nå miljömålen God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan. Den finns på Boverkets hemsida. Sök på PBL-kunskapsbanken.

För en utförligare beskrivning av en systematisk och flexibel arbetsmetodik, som underlättar integreringen av hållbarhets- och energifrågor i den kommunala strategiska planeringen, rekommenderas skriften "Uthållig kommun. Fyra stora och tjugo små steg. Idéskrift om fysisk planering", Statens energimyndighet, 2011:53.

Det blir svårt för en enskild kommun att på egen hand möta de framtida planeringsutmaningar som följer med urbaniseringstrenden, befolkningsutvecklingen och klimathoten. Det regionala perspektivet – att sätta in kommunen i ett större sammanhang – är avgörande för att kunna utveckla klimatsmarta strukturer för infrastruktur, vattenförsörjning samt arbets- och bostadsmarknad. Regionalt utvecklingsansvarig i varje region kan arbeta med regional fysisk planering för att synliggöra förutsättningar och ställningstaganden för en region eller ett län. Region Skåne och Region Stockholm är utpekade regionplaneorgan och har i uppgift att ta fram en regional fysisk planering enligt Plan och Bygglagen (PBL).

Översiktsplanens nytta och funktion

Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Den är därmed ett viktigt politiskt måldokument. Planen är både strategisk och vägledande för beslut i olika ärenden, men också för företag som letar lämplig plats för sin verksamhet. Med en genomarbetad, förankrad och aktuell översiktsplan kan även oförutsedda förändringsanspråk hanteras i ett helhetsperspektiv. I översiktsplanen behöver kommunen göra tydliga avvägningar i de fall olika intressen kommer i konflikt med varandra.

Fysisk planering syftar till att beslut om mark- och vattenanvändning fattas med så mycket kunskap som möjligt om förutsättningar och konsekvenser för att främja en önskvärd utveckling och en god helhet. I översiktsplanen planerar man inte de enskilda projekten var för sig, utan sätter dem i ett större perspektiv – både geografiskt och tidsmässigt. Frågor som till exempel bostadsbebyggelsens lokalisering i förhållande till vardagsservice och förutsättningar för gena och attraktiva kollektivtrafik- respektive cykelstråk kan behöva analyseras inom ramen för en fördjupning av översiktsplanen eller ett planprogram för ett större område.

Allmänna intressen

I plan- och bygglagens andra kapitel anges de allmänna intressen som översiktsplaneringen ska ta hänsyn till och främja. De allmänna intressena fångar samtliga tre hållbarhetsdimensioner och är därför en bra grund att utgå ifrån för att arbeta med hållbarhet i planeringen. Med utgångspunkt från natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen bland annat bidra till en ändamålsenlig struktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Detaljplanering

Inom kommunen kan användningen av mark- och vattenområden samt bebyggelse och byggnadsverk regleras med detaljplaner som är juridiskt bindande. Den bedömning som görs i en detaljplan ger ramarna för prövningen av framtida bygglövsärenden. Kommunen kan använda en

detaljplan för att pröva om ett område är lämpligt för bland annat bebyggelse. Det gäller till exempel både när det ska byggas nytt och när bebyggelse ska förändras eller bevaras. Utifrån förutsättningarna på platsen bestämmer kommunen vilken reglering som behövs för att uppnå detaljplanens syfte.

Klimatsmarta strukturer

En samordnad utveckling av bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafik är centralt för att minska transportbehovet och skapa förutsättningar för klimatsmarta transportsätt. Många tätorter har utvecklats genom att de vuxit utåt. Det har lett till större avstånd mellan olika funktioner och ett ökat bilberoende. Att förtäta ses som en strategi för att kunna bygga men utan att staden breder ut sig och tar värdefull mark i anspråk.

Tätheten kan leda till en minskad energianvändning för transporter men biltrafiken minskar inte automatiskt av att det byggs tätt. Vid täthet skapas fler målpunkter centralt, vilket kan skapa trängsel i trafiken, utträngnings-effekter, risk för minskad attraktivitet och därmed en stadsutglesning. Med en strävan att skapa mer levande, funktionsblandade innerstadskärnor följer också en problematik med varutransporter och tung trafik.

Personbilstrafiken dominerar fortfarande stora delar av tätortens trafiksystem. En hållbar stadsutveckling förutsätter ett bredare synsätt och en annan avvägning mellan olika trafikslag. Prioriteringen mellan trafikslagen och samspelet mellan trafikfunktion och andra funktioner i staden bör utgå från en värdegrund där stadens samlade kvaliteter och det goda stadslivet lyfts fram. Planeringen måste utgå från en helhetssyn där det är trafikslagets sammanlagda bidrag som räknas.



Foto: Mostphotos

Vilka arenor finns och vilket mandat har du som kan göra länstransportplanen klimatsmart?

Om du ska kunna påverka utfallet av länstransportplanen måste du lära dig processen, förstå vilka arenorna är och komma in tidigt i arbetet med planeringen samt samverka med de planerare som arbetar med detta. Det är bra att vara med tidigt i processen, det är svårare att påverka när förslaget till länstransportplan och dess miljökonsekvensbeskrivning går ut på remiss. Det är i de strategiska dokumenten som inriktningsdokument och systemanalyser där de stora diskussionerna och valen görs för transportsystemets utveckling och det är här klimat- och miljöfrågorna behöver komma in och sedan följa med hela vägen fram till färdig plan.

Länsplaneupprättarnas uppgift har vidgats. Länstransportplanen behöver integrera perspektiven klimat och miljö och många länsplaneupprättare upplever att de har blivit mer samhällsplanerare än infrastrukturplanerare. De senaste planomgångarna har också andelen av länstransportplanernas budget som går till kollektivtrafik och cykel ökat i flera län, i takt med av att politikerna i högre grad efterfrågat det.

I och med den nya klimatlagen kommer länsplaneupprättarna också behöva ökat stöd från sakkunniga inom klimat- och miljöfrågor. Här kan du fylla en viktig funktion. Under de intervjuer och workshops som gjordes inför den första upplagan av denna rapport framkom också tydligt att vi vill åt samma håll i dessa frågor men inte alltid pratar samma språk. Genom att bli mer insatta i varandras frågor kan vi stärka dialogen om hur transportplaneringen kan bidra till klimatmålen.

FAKTARUTA

Planeringskatalogen

Länsstyrelsen samordnar de planeringsunderlag som olika myndigheter tar fram som stöd till kommunens planläggning. Underlagen finns till för att säkerställa att riksintressen och andra statliga intressen tillgodoses i den fysiska planeringen.

Planeringskatalogen är en webbaserad söktjänst för planeringsunderlag. Här blir planeringsunderlag för fysisk samhällsplanering tillgängligt för kommuner och myndigheter. Här anger man länets eller kommunens namn och kan sedan söka fram underlag gällande till exempel natur, kultur, miljö, hälsa och areella näringar.

Inriktningsunderlaget

Inför varje planperiod, vanligtvis vart fjärde år, ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag. Läs inriktningsunderlaget och gärna regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram underlaget. Samarbeta med dina kollegor på samhällsbyggnad. Är du klimatstrateg kontakta också dem som arbetar med miljömål och vice versa.

Behovsanalysen

Ta reda på när behovsanalysen görs och diskutera med dina länsstyrelsekollegor (energi- och klimatstrateger, miljömålssamordnare och samhällsplanerare) om hur ni kan komma med i processen eller åtminstone på något inledningsmöte där ni påminner om de nya förutsättningar som nu gäller som nationella och regionala klimatmål, regionala energi- och klimatstrategier, Miljöbalkens kapitel 6 om strategisk miljöbedömning, alternativgenerering med mera.

I detta skede genomförs också åtgärdsvalsstudier som ett första steg eller också utgörs behovsanalysen av just åtgärdsvalsstudier. Åtgärdsvalsstudier tas i praktiken fram kontinuerligt. Fundera på om det finns tid och möjlighet att delta. Inför sådana möten behöver du ha läst det PM som länsstyrelsernas *Forum för hållbart samhällsbyggande*² tagit fram. *Hur medverkar länsstyrelsen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier.*

Den strategiska miljöbedömningen

Ibland blir länsstyrelsen inbjuden att medverka i regionens miljöbedömningsprocess. Det kan vara värdefullt för att kunna göra inspel och påminna om relevant underlag för processen, lagstiftningens krav med mera. Men var medveten om att ni inte kan komma överens eller binda upp er för något eftersom länsstyrelsen är granskande myndighet. Vårt ansvar kommer i ett senare skede. Länsstyrelsen ska skriva ett yttrande över både avgränsning för miljöbedömning av länstransportplanen samt senare i processen också ett yttrande över förslaget till länstransportplan. Kom också ihåg att det är regionen som har ansvar för att driva miljöbedömningsprocessen. Vi kan vara processtöd i den mån vi har möjlighet. Det är regionens ansvar att kunna och styra den strategiska miljöbedömningen.

Yttrande över nationellplan och länstransportplan

Vart fjärde år kommer den nationella planen och länstransportplanen för yttrande. Nästa gång det sker blir i slutet av 2021. Här är det viktigt att vara delaktig i det svar som skrivs från myndigheten. Det är ofta planhandläggaren för transportinfrastruktur på länsstyrelsens samhällsbyggnadsavdelning som får yttrandet på sitt bord.

² Nätverket heter numera *Chefsnätverket för hållbart samhällsbyggande*

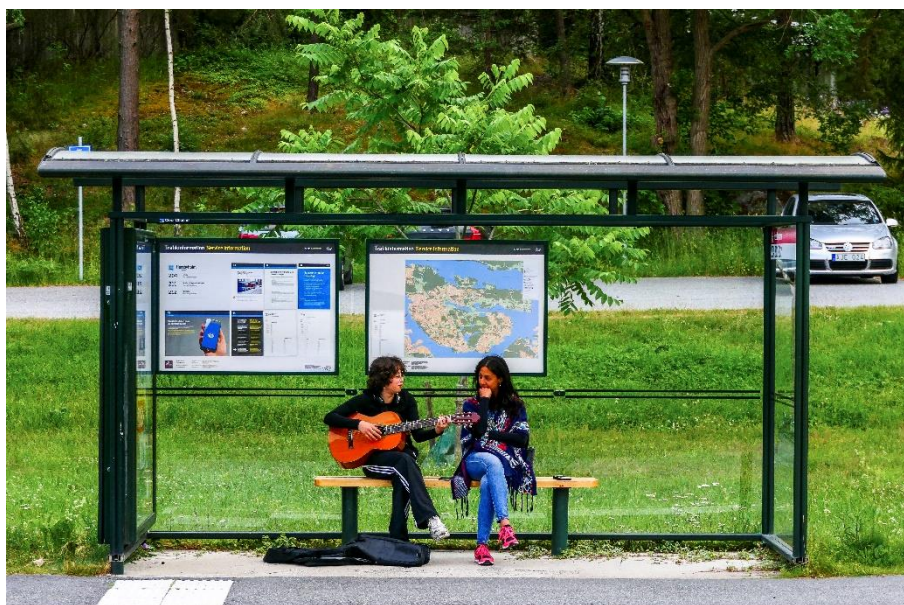


Foto: Mostphotos

Relaterade processer

Det finns andra relaterade processer som du bör hålla koll på och delta i. Dels att ni kan och bör delta i dem, och dels att det som kommer fram här är ett viktigt bakgrundsmaterial för er när ni arbetar med hållbara transporter och länstransportplaneringens del i det.

- Yttranden över PBL-planer och infrastrukturobjekt
- Klimat- och energistrategi för länet
- Regionala planer för grön infrastruktur
- Regionala åtgärdsprogram för miljömålen
- Årlig uppföljning av klimat och andra relaterade miljömål för länet
- Yttranden som berör klimat-, energi-, och miljöområdet och samhällsplanering.

Idéer för hur du kan påverka

För klimatstrategier och miljömålssamordnare handlar det om att vara ambassadör för klimat- och miljöfrågorna och finnas med så tidigt som möjligt i processen. Se till att du blir delaktig – från start i diskussioner om åtgärder i transportsystemet. Ju tidigare desto bättre! På vilket sätt du kan ta dig in i processen beror på om du är helt ny inom transportområdet eller om du kan frågorna. Kanske känner du länsplaneupprättaren väl och ingår redan i ett antal arbetsgrupper där du kan påverka. Klimat- och miljöfrågorna kommer in i länstransportplaneringsprocessen via de strategiska inriktningarna

och miljöbedömningen. Nedan följer ett antal exempel på sätt att komma in i processen.

1. Lär dig mer om processen samt kartlägg andra relevanta processer och nyckelpersoner på din egen länsstyrelse som samhällsplanerarna och planhandläggaren för transportinfrastruktur
2. Delta gärna i yttranden och samråd kring kommunernas översiktsplanering
3. Presentera dig för länsplaneupprättaren i ditt län
4. Delta i konferenser med transporttema
5. Ingå i arbetsgrupper för strategiska dokument
6. Samverka med klimatstrateger och miljömålssamordnare i andra län, på andra myndigheter och i kommuner
7. Ta stöd av andra processer
8. Anordna workshops och konferenser med transporttema
9. Driv gemensamma frågor med länsplaneupprättarna
10. Ta fram underlag om nyttor och synergieffekter med en klimatsmartare länstransportplan
11. Få med din egen ledning och lyft fram frågan i ditt läns klimat- och energistrategi

1. Lär dig mer om processen samt kartlägg processer och nyckelpersoner

Börja med att läsa ditt läns nu gällande länstransportplan. Hur ser processen ut i ditt län? Vilka jobbar med frågan och för vilka av dessa ska du presentera dig för att komma in i processen och driva dina frågor? Vilka strategidokument är viktiga för urvalet av åtgärder i din region? Kan du ingå i en arbetsgrupp eller referensgrupp där dessa tas fram? Vilka andra mötesplatser och arenor finns för de som arbetar med transportinfrastrukturplanering? Se till att du får delta i remissvar på både länstransportplanen och den nationella planen tillsammans med dina kollegor på länsstyrelsen. Och besök Naturvårdsverkets hemsida som ger vägledning när det gäller Miljöbedömningar av planer och program.

2. Delta gärna i yttranden och samråd kring kommunernas översiktsplanering

Översiktsplanen ska hantera nationella mål, planer och program. Länsstyrelsens roll är att ge kommunen råd och stöd om detta, tillhandahålla relevant statligt kunskaps- och planeringsunderlag samt bevaka och samordna statliga intressen. Hur jobbar ditt län med tidig dialog med kommunerna? Finns utrymme för deltagande för dig? Kan du bidra med relevanta planeringsunderlag? Det är viktigt att hitta mötesarenor utanför

samrådsyttrande för en kommuns översiktsplan. Läs mer länsstyrelsernas gemensamma skrift i *Tidig dialog – öka bostadsbyggandet* se vidare här kn du läsa mer.

3. Presentera dig för länsplaneupprättaren i ditt län

Om du inte redan känner länsplaneupprättaren i ditt län är det läge att presentera dig. Ibland känner länsplaneupprättaren inte till att länsstyrelsen har i uppdrag att samordna det regionala arbetet med minskad klimatpåverkan. Fundera på vad du kan hjälpa till med. Fråga hur de arbetar med klimatfrågan idag. Vad skulle de behöva för typ av stöd? Kan ni kanske göra någon insats tillsammans? Förutom att samverka med länsplaneupprättaren i ditt län kan du även samverka med kollektivtrafikmyndigheten och kommunernas trafikplanerare som är de som spelar in åtgärdsförslag till länstransportplanen.

Se också till att medverka på möten! Det kan till exempel handla om dialogmöten med kommuner. Informera om stöd som kan sökas och betydelsen av den nya klimatlagen. Här är det viktigt att du sätter dig in i de andras kultur, förutsättningar för sina uppdrag och språkbruk.

4. Delta i konferenser med transporttema

Delta i konferenser som till exempel VTI:s Transportforum, Trafikverkets Grön Ljus, IVL:s transportseminarier, Ekotransport 2030 eller någon av konferenserna som Gröna bilisters eller Nätverket Jämställdhet i transportsektorn ordnar.

5. Ingå i arbetsgrupper för strategiska dokument

Framtagandet av länstransportplanen i din region föregås av ett eller flera viktiga underlag och strategiska dokument som du identifierat i din kartläggning. Det kan handla om regionala utvecklingsstrategier, regionala systemanalyser, regionala kollektivtrafikprogram och översiktsplaner. Att vara med tidigt i processen och påverka kan ha betydligt större betydelse än i miljöbedömningen. Ofta har länsstyrelsen en plats i dessa arbetsgrupper. Var med och påverka vilka mål som planen ska uppfylla – se till att regionala och nationella klimat- och miljömål och ställningstaganden i berörda strategier finns med.

Även om miljöbedömningen kommer sent i processen är det viktigt att ingå här för att arbeta för att den ska bli bättre och fungera som ett filter och visa på mer hållbara alternativ. Dessutom lär du dig mer om processen och knyter värdefulla kontakter med de som tar fram planen.

Efterfråga analyser av hur färdmedelsfördelning, resande och trafikarbete kommer att påverkas av planen (och därmed klimatpåverkan). Om klimatpåverkan verkar öka istället för att minska, efterfråga omprioriteringar i planförslaget och nya analyser.

6. Samverka med klimatstrategier och miljömålssamordnare i andra län, på andra myndigheter och i kommuner

Här handlar det om att lära av varandra. Hitta goda exempel i de andra länen och inspireras av dem. Var med på utskickslistor, möten och annat som LEKS och RUS ordnar. Här finns mycket kompetens och stöd att hämta. På RUS hemsida finns utbildningsmaterial och på RUS arbetsyta delas intressant arbetsmaterial. Regionen eller regionförbundet har egen kompetens inom klimat- och hållbarhetsfrågor och ser därför inte alltid behovet av att samarbeta med länsstyrelsen i dessa frågor. Dessa personer kan därför vara en viktig ingång till samarbete med länsplaneupprättaren.

7. Ta stöd av andra processer

Håll koll på processer, nationella myndigheter och regionala direktiv inom transportområdet och angränsande områden som påverkar, hur tillämpas klimatramverket, vad säger Klimatpolitiska rådet senaste rapporter och hur går det med genomförandet av det nationella luftvårdsprogrammet. Dessa processer kan du dra nytta av genom att de kan bistå dig med värdefulla argument men också idéer om hur man kan arbeta och samverka för en mer klimatsmart transportplanering.

8. Anordna workshops och konferenser med transporttema

Ett sätt att ta sig in i processen, träffa nyckelpersoner och påverka är att anordna workshops och konferenser med transporttema. Här kan du ha ett tydligt syfte med vem och vad du vill påverka. Du kan med hjälp av det utbildningsmaterial som tagits fram av RUS och LEKS ordna interna workshops. En annan idé kan vara att byta roller under en workshop – hur skulle länsplaneupprättarna göra om de ska ta fram en plan som minskar klimatpåverkan? Hur skulle klimatstrategerna göra för att ta fram en plan som ökar tillgängligheten för regionens människor och näringsliv och bidrar till klimatmålen? Det ger större förståelse för varandras kompetenser och perspektiv och en arena för nya tankar och infallsvinklar på planarbetet och dess mål.

9. Driv gemensamma frågor tillsammans med länstransportplaneupprättarna

Ett sätt att ta sig in i processen är att tillsammans med länsplaneupprättarna driva gemensamma frågor samt att involvera dem i dina. Det skulle kunna handla om att driva frågan om att klimatlagen tydligare måste efterlevas, eller att gemensamt arbeta för att ta bort de formella hindren för att i läns-transportplanen kunna finansiera steg 1 och 2-åtgärder. Involvera länsplaneupprättarna i ditt arbete såsom framtagandet av regionala klimatstrategier och regionala åtgärdsprogram för miljömålen.

10. Ta fram underlag om nyttor och synergieffekter med en klimatsmartare länstransportplan

Ta fram underlag om vilka mervärden och nyttor en klimatsmartare transportplanering har. Till exempel gynnar kollektivtrafik och cykeltrafik fler inkomstgrupper genom att öka tillgängligheten för de grupper som inte har råd eller tillgång till bil. Det bidrar till social hållbarhet och avlastar befintliga vägnätet så att näringslivets transporter får bättre tillgänglighet. En källa till information om effekter av en mer hållbar transportplanering finns på Naturvårdsverkets hemsida *Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar*. En intressant referens med flera år på nacken med kunskap om effekter för social hållbarhet av hållbar transportplanering är en litteraturöversikt av internationell forskning av Jones och Lucas (2012).

Med rätt mix av åtgärder i planen kan tillgängligheten öka samtidigt som klimatpåverkan kan minska. Exempel: I större transportstråk i och mellan städer kan tillgänglighet ofta vara både mer yt- och kostnadseffektiv i termer av antalet resenärer per tidsenhet om tillgänglighet med kapacitetsstark kollektivtrafik och cykeltrafik främjas, än med bil! I en bil sitter oftast bara en person och den kräver mycket utrymme. Intressanta och kommunikativa jämförelser mellan hur många fler personer som kan fraktas beroende på vilket trafikslag som väljs hittar du i listan på intressant litteratur längs bak i rapporten.

11. Få med din egen ledning och lyft fram frågan i ditt läns klimat- och energistrategi

Få med din egen länsledning så att de driver frågorna i sina kontaktforum och med kommunkontakter. Låt också länstransportplanen få utrymme i ditt läns klimat- och energistrategi.

Referenser och bilagor

Här kan du läsa mer

LAGAR OCH FÖRORDNINGAR

[Klimatlag \(2017:720\) Svensk författningssamling 2017:2017:720 - Riksdagen](#)

[Miljöbalk \(1998:808\) Svensk författningssamling 1998:1998:808 t.o.m. SFS 2020:1174 - Riksdagen](#)

[Förordning \(2017:868\) med länsstyrelseinstruktion Svensk författningssamling 2017:2017:868 t.o.m. SFS 2019:1125 - Riksdagen](#)

[Förordning \(1997:263\) om länsplaner för regional transportinfrastruktur Svensk författningssamling 1997:1997:263 t.o.m. SFS 2019:1029 - Riksdagen](#)

REGERINGENS KLIMATPOLITISKA HANDLINGSPLAN OCH KLIMATPOLITISKA RÅDET

[Det klimatpolitiska ramverket - Regeringen.se](#)

En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan:

[Microsoft Word - Prop 2019_20_65 En samlad politik för klimatet - klimatpolitisk handlingsplan \(regeringen.se\)](#)

Fakta PM med 132 åtgärder:

[Klimatpolitiska handlingsplanen – Fakta-PM](#)

[Klimatpolitiska rådets rapport 2020](#)

[Klimatpolitiska rådets rapport 2019](#)

TRANSPORTPOLITISKA MÅL OCH MILJÖMÅL

[Mål för transportpolitiken - Regeringen.se](#)

[Sveriges miljömål - Sveriges miljömål \(sverigesmiljomal.se\)](#)

[Etappmålen - Sveriges miljömål \(sverigesmiljomal.se\)](#)

TRANSPORTPLANERINGSPROCESSEN

Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033/27:

<https://www.regeringen.se/49eec6/contentassets/4b9f093ea7bf4c9392d87087d6310c8b/uppdrag-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-en-ny-planperiodi202001827tp>

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslags-övergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslags-övergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (2018–2029):
<http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2017/03/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-trafikslagsovergripande-plan-och-trafikslagsovergripande-lansplaner/>

Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling Prop. 2016/17:21:
<http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2016/10/prop.-20161721/>

Länstransportplaner, Trafikverket:
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/lansplaner/>

Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK:
<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/asek-analysmetod-och-samhallsekonomiska-kalkylvarden/>

Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2020-06-15, Trafikverket, 2020:128
[Prognos för persontrafiken 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2020-06-15](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Prognos-for-persontrafiken-2040-Trafikverkets-Basprognoser-2020-06-15)
[\(ineko.se\)](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Prognos-for-persontrafiken-2040-Trafikverkets-Basprognoser-2020-06-15)

Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2020, Trafikverket, 2020:125
[Prognos för godstransporter 2040 - Trafikverkets Basprognoser 2020](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Prognos-for-godstransporter-2040-Trafikverkets-Basprognoser-2020)
[\(ineko.se\)](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Prognos-for-godstransporter-2040-Trafikverkets-Basprognoser-2020)

Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019, Trafikverket, PM 2020-02-24
[pm-vagtrafikens-utslapp-200224.pdf](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/PM-vagtrafikens-utslapp-200224.pdf) (trafikverket.se)

Gapanalys, Skillnaden mellan förväntad utveckling av transportsystemet och Målbild 2030, Trafikverket 2020:046
[Trafikverkets webbutik. Gapanalys - Skillnaden mellan förväntad utveckling av transportsystemet och Målbild 2030](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Gapanalys-Skillnaden-mellan-forvantad-utveckling-av-transportssystemet-och-Malbild-2030)
[\(ineko.se\)](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Prognoser/Gapanalys-Skillnaden-mellan-forvantad-utveckling-av-transportssystemet-och-Malbild-2030)

VÄGLEDNINGAR OCH KUNSKAPSBANKER

Vägledning för strategisk miljöbedömning:

[http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljobedomningar/Strategisk-miljobedomning/Tidig dialog ökar bostadsbyggandet – Samverkan mellan kommun och länsstyrelse | Länsstyrelsen och SKR 2017](http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Miljobedomningar/Strategisk-miljobedomning/Tidig-dialog-okar-bostadsbyggandet-Samverkan-mellan-kommun-och-lansstyrelse-Lansstyrelsen-och-SKR-2017)

Uthållig kommun. Fyra stora och tjugo små steg. Idéskrift om fysisk planering”, Statens energimyndighet, 2011:53

https://www.google.se/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiZk8nduK_uAhXBwosKHaAxBYsQFjACegQIAhAC&url=https%3A%2F%2Fenergimyndigheten.a-w2m.se%2FFolderContents.mvc%2FDownload%3FResourceId%3D2596&usg=AOvVaw1t4KnJTpRi9fwgDwzNUIZw

PBL-kunskapsbanken:

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/>

Planeringskatalogen

<https://ext-geodatakatalog-forv.lansstyrelsen.se/PlaneringsKatalogen/>

[Minskad klimatpåverkan i detaljplaneringen. PBL kunskapsbanken. Boverket](#)

[Checklista för begränsad klimatpåverkan i den fysiska planering – ett verktyg för handläggare på kommun och länsstyrelse. Länsstyrelsen Hallands län](#)

Planera klimatsmart – Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan – ett planeringsverktyg:

[broschyr-klimatsmart-webversion.pdf \(skane.se\)](#)

Vägledning i samhällsekonomisk analys för länsstyrelsernas miljömålsarbete, RUS, Länsstyrelsen Skåne, Rapport 2018:02

<http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/stod-i-atgardsarbetet/Pages/samhallsekonomisk-analys.aspx?keyword=Vagledning%20i%20samhallsekonomisk%20analys%20for%20lansstyrelsernas%20miljomalsarbete>

Hur medverkar länsstyrelsen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier? En vägledning framtagen av länsstyrelsernas Forum för hållbart samhällsbyggande:

https://extraadmin.lansstyrelsen.se/infoportalen/info-portalen/Samhallsomraden/Forum%20for%20hallbart%20samhallsbyggande/7%20Fysisk%20planering%20Infrastruktur/ÅVS/ÅVS_1stmedverkan%20150903.pdf

REGERINGSUPPDRAG OCH SOU:ER

En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige. SOU 2016:47:

<http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2016/06/en-klimat--och-luftvardsstrategi-for-sverige/>

Strategisk plan för hur transportsektorn ska bli fossilfri, SOFT:

<http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2017/strategisk-plan-for-hur-transportsektorn-ska-bli-fossilfri/>

Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Ett regeringsuppdrag via Länsstyrelsen i Skåne (2020):

https://www.lansstyrelsen.se/download/18.52ea1660172a20ba65c29f6/1592200993052/Rapport_gemensamma_arbetsmetoder_tillgangligwebb.pdf

[Slutredovisning från Samordning för bostadsbyggande, SOU 2017:08, 2020](#)

EU – DIREKTIV OCH MEDDELANDEN

EU:s direktiv för utsläpp av luftföroreningar (takdirektivet):

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallat/EU-och-internationellt/EUs-miljoarbete/Luftvardspolitik/EUs-utslappstakdirektiv/>

Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future(2020) – ett meddelande från EU Kommissionen:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the progress made on the implementation of Directive (EU) 2016/2284 on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants (2020)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0266>

RAPPORTER OCH HEMSIDOR – STATLIGA VERK

Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag (2020)

https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/74700/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_080_scenarier_for_att_na_klimatmalet_for_inrikes_transporter_ett_regeringsuppdrag.pdf

Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, Trafikverket, 2020:084

[Microsoft Word - Kunskapsunderlag klimat 2020 final 2.0.docx \(diva-portal.org\)](#)

Miljömål i transportplaneringen Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur (2020)

<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publ-filer/6900/978-91-620-6937-7.pdf?pid=27554>

[Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2020. Klimat och luft i fokus. 2020. Naturvårdsverket](#)

[Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. Rapport 2020:5. Trafikanalys](#)

[Det nationella stamvägnätet – karta: 2014-09-nationellt-stamvagnat.pdf \(trafikverket.se\)](#)

[Sveriges vägnät - Trafikverket](#)

Omvandling av ohållbara trafikleder och stadsdelar:

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/>

[Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? \(RiR 2018:30\), Riksrevisionen](#)

Infrastrukturplanering på väg mot klimatmålen? Riksrevisionen (RiR 2012:7):

<https://www.riksrevisionen.se/rapporter/granskningsrapporter/2012/infrastrukturplanering---pa-vag-mot-klimatmalen.html>

Rådet för hållbara städer, Rapport 2020

[Rådets arbete | Hållbar Stad \(hallbarstad.se\)](#)

MER ATT LÄSA

Vänd på pyramiden

<http://www.gronabilister.se/vand-pyramiden-grona-bilister-lanserar-ny-bok-om-trafikplanering>

The social consequences of transport decision-making: clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications, Jones, P. and Lucas, K., Journal of Transport Geography 21 (2012) 4–16.

Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken:

<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:805252/FULLTEXT02.pdf>

Nactos Street Design Guider:

<https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/defining-streets/multimodal-streets-serve-people/>

HÄR KAN DU HITTA STATISTIK

Transporter och kommunikationer:

www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/

Nationella emissionsdatabasen med utsläppsstatistik på nationell, regional och lokal nivå:

<http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/nationell-emissionsdatabas/Pages/default.aspx>

Trafikanalys: www.trafa.se

Miljömålen www.sverigesmiljomal.se

Utsläpp från inrikes transporter på nationell nivå:

<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter>

Bilaga 1 – Ord och begrepp

Inducerad trafik

Inducerad trafik eller nygenererad trafik som den också kallas är den trafik som tillkommer vid en vägförbättring enbart på grund av att förutsättningarna för att resa med bil har förbättrats. Den innefattar både en överflyttning av nytillkomna bilresenärer från övriga färdmedel, liksom ett generellt ökat resande. Begreppet avser inte omflyttad trafik, inte ökad trafik på grund av ekonomisk tillväxt och inte heller ökad trafik som uppstår på grund av att befolkningen växer.

Infrastrukturproposition

En infrastrukturproposition anger den nationella inriktningen i transportpolitiken, prioriteringar och ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen över en tolvårsperiod.

Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen (2012) är ett trafikslagsövergripande regelverk för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Korta fakta om lagen:

- Regionala kollektivtrafikmyndigheter ersätter de tidigare trafikhuvudmännen.
- De regionala kollektivtrafikmyndigheterna beslutar om regionala trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt.
- Kollektivtrafikföretag får fritt etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i hela landet.
- Även kommersiella kollektivtrafikföretag måste lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Mobility Management

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Åtgärderna kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar, men förbättrar ofta effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. Gröna transportplaner är exempel på sådana åtgärder (avser både personer och gods).

Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster är lösningar som underlättar boendes resor och vardagsliv, och som till exempel bidrar till att hantera problem med höga kostnader för bilparkering, fördelade på alla boende, även de som inte äger bil. Det kan till exempel röra sig om bilpooler, rabatterade reskort med kollektivtrafik eller liknande.

Namngivet objekt

För att bli ett namngivet objekt i en länstransportplan är huvudprincipen objektet ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

I den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag ingår att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Ett trafikförsörjningsprogram är länens strategiska styrdokument för kollektivtrafikens utveckling.

Restidskvot

Restidskvot är ett sätt att beräkna och redovisa kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Kvoten anger hur mycket längre eller snabbare det tar att åka med kollektivtrafik i jämförelse med bil.

Samhällsekonomisk effektbedömning, SEB

Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som Trafikverket tar fram med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. I SEB:en beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv:

- Samhällsekonomisk analys: effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts
- Transportpolitisk målanalys: hur påverkas de transportpolitiska målen
- Fördelningsanalys: hur fördelar sig nyttorna på olika grupper

Att de tre beslutsperspektiv som redovisas i Samlad effektbedömning är oviktade innebär att det inte görs någon sammanvägning av dem. De tre perspektiven belyser effekterna ur olika synvinklar med hjälp av olika metoder.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan via Trafikverket söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer genom investeringar i fysiska åtgärder (gäller ej för mobility management). Syftet med satsningen är att

främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik.

Trafikarbete

Trafikarbetet beskriver trafikens omfattning och redovisas i måttet fordonskilometer. En fordonskilometer innebär en förflyttning av ett fordon i en kilometer. Om fem bilar rullar 40 km var blir trafikarbetet 200 fordonskilometer. Trafikarbetet på en vägsträcka är summan av längden på alla resor som fordon utför under en bestämd tid. Trafikarbetet i ett område är då summan av alla resor längs alla vägsträckor i området och uttrycks i fordonskilometer eller axelparskilometer.

Trafikprognoser

Trafikprognoser görs med hjälp av modeller som är baserade på dagens transport- och resandemönster. Som indata till modellerna krävs bland annat uppgifter om nutida och framtida infrastruktur, trafikering och kostnader samt om hur befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader med mera förväntas utvecklas.

Prognosen beskriver den framtida utvecklingen av trafiken (exempelvis uttryckt i antal fordon eller fordonskilometer) samt framtida efterfrågan på resor och godstransporter. Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik som godstransportsektorn. Prognoserna ska bland annat utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet och utgör även grunden för de nationella och regionala transportplanerna.

Transportarbete

Transportarbetet beskriver aktiviteten eller volymen i transportsystemet och redovisas för persontransporter i måttet personkilometer och för godstransporter i måttet tonkilometer. En personkilometer innebär en förflyttning av en person en kilometer. På motsvarande sätt innebär en tonkilometer en förflyttning av ett ton gods en kilometer.

Bilaga 2 – Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Svensk författningssamling 1997:263

1 § Inom varje län ska det upprättas en länsplan till ledning vid fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder. Om det bedöms ändamålsenligt får en gemensam plan för två eller flera län upprättas.

Länsstyrelsen upprättar planen om inte annat följer av 17 § i denna förordning. Förordning (2009:239).

2 § Länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region.

3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. bidrag för icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Som villkor för bidrag enligt första stycket 5 gäller att flygplatsen antingen omfattas av ett av kommissionen godkänt förordnande enligt kommissionens meddelande (2012/C 8/03) om Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster eller att bidraget används för att finansiera driften av flygplatsen på ett sätt som är förenligt med kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, i lydelsen enligt kommissionens förordning (EU) 2017/1084. Bidraget lämnas till den kommun som meddelat förordnandet eller till den kommun där flygplatsen ligger. Bidraget får täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid flygplatsen. Eventuellt överskott ska återbetalas eller avräknas påföljande verksamhetsår.

Om kommunen enligt 2 § första stycket lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler återkräver stöd från flygplatsen som lämnats för förordnandet enligt andra stycket, ska bidraget återbetalas till staten. Förordning (2017:943).

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

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

4 § Länsplanen ska ange

1. standard på anläggningarna,
2. den inriktning på åtgärder enligt 3 och 3 a §§ som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen,
3. redovisning av de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid,
4. redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader,
5. redovisning av överenskommelser om icke-statlig medfinansiering,
6. redovisning av beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för olika ändamål, och
7. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen. Förordning (2010:137).

4 a § Den regionala planen för transportinfrastruktur ska innefatta en beskrivning av ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla. Förordning (2009:239).

5 § Har upphävts genom förordning (2009:239).

6 § Trafikverket ska bistå länsstyrelsen när länsplanen upprättas. Vid beredningen har länsstyrelsen ansvaret för samordning av åtgärdsförslagen så att dessa, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Förordning (2016:128).

7 § Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen. Underlaget ska avse gällande nationella planeringsförutsättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska därutöver lämna förslag till vilka regionala infrastruktur-objekt som bör genomföras och lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader.

Länsstyrelsen ska också begära in förslag om vilka objekt som bör utföras i länet från regionala kollektivtrafikmyndigheter, kommuner, landstinget och andra berörda myndigheter. Förordning (2011:1127).

8 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

9 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

10 § Länsplanen fastställs av länsstyrelsen om inte annat följer av 17 §. Innan dess ska yttrande inhämtas över den upprättade länsplanen från de förslagsgivare som anges i 7 §. Även Försvarsmakten och andra berörda statliga myndigheter samt berörda organisationer ska höras. Förordning (2009:239).

11 § Om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd länsplan, ska länsstyrelsen eller det organ som enligt 17 § fastställt planen ändra den.

Innan ett beslut om ändring av en plan fattas ska yttrande inhämtas från de förslagsgivare som anges i 7 §. Förordning (2009:239).

12 § Länsstyrelsen eller det organ som enligt 17 § fastställt en länsplan ska skicka en kopia av den fastställda länsplanen till regeringen och de förslagsgivare som anges i 7 §. Förordning (2009:239).

13 § Länsstyrelsen skall i länsstyrelsens författningssamling föra in meddelande om beslut att fastställa en länsplan och om ändring av en sådan plan.

14 § Trafikverket skall fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Trafikverket skall årligen till regeringen redovisa hur de fastställda länsplanerna genomförts. Redovisningen skall ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning. Förordning (2010:137).

15 § Har upphävts genom förordning (2009:239).

16 § Har upphävts genom förordning (2002:76).

17 § I lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen finns bestämmelser om att ett samverkansorgan har till uppgift att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län finns bestämmelser om att vissa landsting har till uppgift att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Dessa bestämmelser ska dock inte gälla åtgärd enligt 13 §.

Ett landsting som avses i lagen om regionalt utvecklingsansvar i vissa län ska fastställa länsplanen efter samråd med länsstyrelsen. Förordning (2010:1753).

Övergångsbestämmelser

1997:263

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1997 och tillämpas första gången på de länsplaner som upprättas och fastställs för åren 1998–2007.

2009:239

Denna förordning träder i kraft den 14 april 2009 och tillämpas första gången på de länsplaner som upprättas och fastställs för åren 2010–2021.

Bilaga 3 – §11 i miljöbalkens kap 6

Miljökonsekvensbeskrivningen i den strategiska miljöbedömningen

11 § Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla

1. en sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program,
2. en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
3. uppgifter om
 - a. miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs,
 - b. miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,
 - c. befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och
 - d. hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn,
4. en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra,
5. uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter,
6. en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
7. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
8. en icke-teknisk sammanfattning av 1–7 Lag (2017:955).



För mer information kontakta:

Anna-Lena Lökvist Andersen, anna-lena.lokvvist.andersen@lansstyrelsen.se

www.rus.se, www.leks.se