

Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?

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

Uppdaterad juni 2024

RUS – REGIONAL UTVECKLING &
SAMVERKAN I MILJÖMÅLSSYSTEMET



Länsstyrelserna

HUR KAN VI GÖRA LÄNSTRANSPORTPLANERNA MER KLIMATSMARTA?

Titel: Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?
Beställare: RUS Regional utveckling och samverkan i miljömålssystemet
Författare: Anna-Lena Lökvist Andersen och Birgit Nielsen
ISBN: 978-91-7937-308-5
Rapportnummer: 2024:23 i Länsstyrelsen Stockholms rapportserie
Utgivningsår: 2024
Omslagsbild: Mostphotos.com

Förord

Satsningarna på transportinfrastruktur är en av statens största investeringar i vårt gemensamma samhällsbygge. Hur den utvecklas har stor betydelse för möjligheterna att nå flera av de nationella målen. Denna skrift ska vara ett stöd i länsstyrelsernas arbete med att integrera nationella energi-, klimat- och miljömål i landets länstransportplaner för regional transportinfrastruktur. Handboken beskriver hur planeringsprocesserna för nationell och regional transportinfrastruktur går till och hur vi kan främja arbetet med att öka integreringen av nationella energi-, klimat- och miljömål i kommande länstransportplaner.

Handboken kan även fungera som stöd, kunskapsunderlag och inspiration för kommunala och regionala samhällsplanerare och länsplaneupprättare.

Denna tredje upplaga av handboken är uppdaterad utifrån de nya förutsättningar som nu gäller. Nästa uppdatering kommer att ske i samband med nästa planeringsomgång för länstransportplanerna.

Uppdateringen har genomförts av Anna-Lena Lökvist Andersen RUS och Länsstyrelsen i Stockholms län och Birgit Nielsen, RUS och Länsstyrelsen Västra Götaland. I styrgruppen ingick Magnus Eriksson, verksamhetsledare RUS, Louise Schlyter, enhetschef Klimat och risk, länsstyrelsen i Stockholm, Nina Kiani Jansson, kontaktchef infrastruktur länsstyrelsen, Västra Götaland, Mikael Cullberg, Regional utveckling, länsstyrelsen i Västra Götaland, kontakt NHT21 samt från 2024 Erik Särholm, verksamhetsledare LEKS.

Stockholm juni 2024



Veronica Lauritzsen

Kontaktlänsråd
miljömål

Emma Spak

Kontaktlänsråd
sambällsplanering

Johanna Sandwall

Kontaktlänsråd
energi/klimat

Om handboken

Handboken togs fram första gången 2018 inom ramarna för ett samverkansprojekt mellan Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet, RUS och Länsstyrelsernas energi- och klimatsamordning, LEKS. Handboken har därefter uppdaterats i samband med att en ny cykel startat för uppdatering av nationell transportinfrastrukturplan och länsplaner för transportinfrastruktur.

När handboken togs fram 2018 grundades den 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.

Upplaga två av handboken togs fram 2020. Författarna till tredje upplagan, Anna-Lena Lökvist Andersen och Birgit Nielsen, har deltagit i arbetsgruppen sedan starten.

Innehåll

HUR KAN VI GÖRA LÄNSTRANSPORTPLANERNA MER KLIMATSMARTA?.....	1
FÖRORD.....	3
INLEDNING.....	7
VAD ÄR EN LÄNSTRANSPORTPLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUR?	9
De transportpolitiska målen	10
Nationell plan och länstransportplanerna	12
Planeringsmodell för länstransportplaner	13
Planeringsperioden för en länstransportplan	15
Uppdrag om inriktningsunderlag.....	15
Trafikverkets inriktningsunderlag.....	16
Fyrstegsprincipen.....	19
Infrastrukturpropositionen.....	21
Uppdrag om åtgärdsplanering.....	21
Regionala underlag.....	21
STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING.....	23
I lagstiftningen och i praktiken	24
En integrerad process.....	25
Miljöbedömning eller hållbarhetsbedömning?	26
SVERIGES KLIMATPOLITISKA RAMVERK.....	27
Klimatlagen	28
Klimatmålen	28
Klimatpolitiska rådet.....	30
Klimatpolitisk handlingsplan.....	30
Klimatpolitiska rådets utvärderingar	31
ÅTAGANDEN OCH UTREDNINGAR.....	33
Sveriges åtagande i EU:s klimathandlingsplaner.....	34
EU:s handlingsplan för klimatet	35
Miljö kvalitetsnormer för luft	35
Luftvårdsprogram för Sverige.....	36
Utredningar med bäring på transportplanering	37
Klimaträttsutredningen SOU 2022:21	37
Nationell fysisk planering Ds 2023:28	38
Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan. Rapport: 2022:14.....	38
Nationell plan för transportinfrastrukturen- lovar mer än den kan hålla RiR 2023:25.....	39

Samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn till fossilfrihet – SOFT	39
KOMMUNAL FYSISK PLANERING.....	41
Fysisk planering och minskad klimatpåverkan	42
Översiktsplanens nytta och funktion.....	43
Detaljplanering.....	43
Klimatsmarta strukturer	44
VILKA ARENOR FINNS OCH VILKET MANDAT HAR DU SOM KAN GÖRA LÄNSTRANSPORTPLANEN KLIMATSMART?	45
Inriktningsunderlaget	47
Behovsfrågan.....	47
Den strategiska miljöbedömningen.....	47
Yttrande över nationellplan och länstransportplan.....	48
Relaterade processer	48
Idéer för hur du kan bidra.....	48
REFERENSER OCH BILAGOR	53
Här kan du läsa mer.....	53
Lagar och förordningar	53
Regeringens klimatpolitiska handlingsplan och Klimatpolitiska rådet....	53
Transportpolitiska mål och miljömål.....	53
Transportplaneringsprocessen	54
Vägledning och kunskapsbanker	55
Regeringsuppdrag och SOU:er.....	55
EU – direktiv och meddelanden	56
Rapporter och hemsidor – statliga verk.....	56
Mer att läsa	57
Här kan du hitta statistik	57
BILAGA 1 - ORD OCH BEGREPP	58
BILAGA 2 – FÖRORDNING (1997:263) OM LÄNSPLANER FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR	61
BILAGA 3 – §11 I MILJÖBALKENS KAP 6.....	65

Inledning

Satsningarna på transportinfrastruktur är en av statens största investeringar i vårt gemensamma samhällsbygge. Transportsystemet har en strukturerande effekt och stor påverkan på hela samhällsplaneringen och påverkar flertalet av miljökvalitetsmålen, särskilt Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Inrikes transporter motsvarar ungefär en tredjedel av Sveriges totala klimatutsläpp och utgör cirka hälften av landets utsläpp utanför EU:s utsläppshandelssystem. Enligt det 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 minska transporterens klimatpåverkan behövs enligt Naturvårdsverket förändring inom i huvudsak följande tre områden:

- trafikens storlek
- hur mycket drivmedel som fordonen eller farkosterna förbrukar per transporterad enhet (per personkilometer eller per tonkilometer)
- hur stor andel av drivmedelsförbrukningen som utgörs av hållbart fossilfritt drivmedel

Klimatpåverkan påverkas därutöver av bland annat hur drivmedel, fordon och infrastruktur tillverkas, och för flyget tillkommer den så kallade höghöjdseffekten. Behovet av ett mer transporteffektivt samhälle har lyfts och beskrivits under lång tid.

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 senaste klimatpolitiska handlingsplanen ”Regeringens klimat-handlingsplan – hela vägen till nettonoll” som presenterades i december 2023 skriver regeringen att en hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i

hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (trafikarbete), med beaktande av de transportpolitiska principerna.

Regeringens inriktning framåt är att vägtransporterna ska ställas om, i huvudsak genom elektrifiering. Utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilmått drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten. Med en ökad effektivitet ökar även tillgången till el för andra ändamål vilket kan bidra till en snabbare klimatomställning för samhället i stort.

Regeringen skriver vidare att för att öka transporteffektiviteten krävs insatser och åtgärder från många håll, inte minst på lokal och regional nivå. Relevanta aktörer på olika nivåer behöver förutsättningar att styra mot ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan och här ser regeringen att den statliga medfinansieringen i transportinfrastrukturplaneringen är viktig.

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.

Länsstyrelsernas klimat- och energistrategier ska leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken genom att bland annat utveckla den regionala energiplaneringen och främja klimatåtgärder i syfte att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap och trygg energiförsörjning¹. 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.

¹ Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende länsstyrelserna



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 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.

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktions- och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Ett flertal statliga myndigheter samt Klimatpolitiska rådet har efterfrågat ett förtydligande av regeringens syn på förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålet. I den första klimatpolitiska handlingsplanen skrevs att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Dåvarande regeringen bedömde att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. I nuvarande regerings klimatpolitiska handlingsplan har förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålet inte förtydligats.

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 samhälls-ekonomiskt 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 miljökvalitetsmålen* 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 miljökvalitetsmål 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 28.*

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 spårbunden trafik och stadsmiljöavtal² 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 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 och genomförs av Trafikverket. Planen 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.

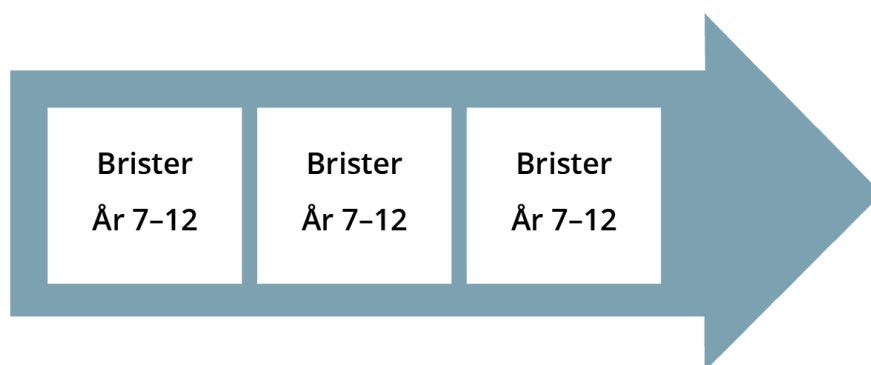
² Regeringen avvecklar gradvis stadsmiljöavtalen och drar in det helt 2027. Ingångna avtal ska hållas men inga nya projekt kommer att finansieras.

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 som nämndes ovan är en metodik för att klargöra inriktningen för åtgärder som ska genomföras inom transportplaneringen. Metodiken infördes 2011–2012 och blev etablerad i samband med att väglagen och lag om byggande av järnväg förändrades år 2013.³ Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) är i motsats till den strategiska miljöbedömningen ingen lagreglerad process.

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 och förslagit att åtgärdsvalsstudier ska omfattas av lagstiftningen och därmed skulle länsstyrelserna också få en given roll:

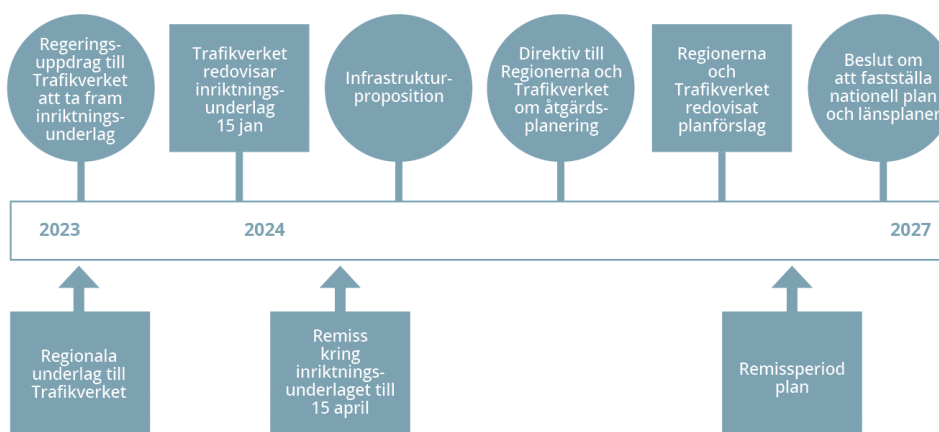
”En författningsreglering av åtgärdsvalsstudien med krav på strategisk miljöbedömning säkrar kvaliteten på besluts-underlagen som ligger till grund för strategiska planer och planläggning av vägar och järnvägar. Genom en sådan författningsreglering av deltagande i åtgärdsvalsstudien kan länsstyrelsens kännedom om miljöförhållanden och andra planeringsförutsättningar inom länet tidigt tas tillvara och gynna Trafikverket i projektet.”

(se vidare avsnittet Här kan du läsa mer).

³ I förarbetet till förändringarna i lagstiftningen, proposition 2011/2012:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur, finns metodiken beskriven.

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 2022–2033 kom regeringens uppdrag i juni 2020. Ofta drar arbetet med nästa plan i gång 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 2026–2037.



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

Uppdrag om inriktningsunderlag

Regeringens syfte med uppdraget till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag är att få ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för den kommande tolvårsperioden. Regeringen tar sedan fram en proposition till riksdagen med förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. När riksdagen har fattat beslut om de ekonomiska ramarna följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Med åtgärdsplanering menas helt enkelt arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastruktur och nya länstransportplaner.

Sedan Riksdagen antog de transportpolitiska målen 2009⁴ har utgångspunkten för uppdraget till Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag varit desamma. Följande utgångspunkter återkommer i direktivets syfte:

- Utgångspunkten för genomförande av uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås.
- Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.

I de två senaste direktiven har det särskilt nämnts att de av riksdagen antagna klimatmålen ska nås, liksom att hållbarhetsaspekter ska integreras. Även i direktivet från 2015 refereras till långsiktig hållbarhet.

Efter inledande syfte och utgångspunkter tar regeringen upp vilka prioriteringar som Trafikverket ska beakta och vad Trafikverket ska redovisa i sitt inriktningsunderlag.

Trafikverkets inriktningsunderlag

Det som hittills främst har format Trafikverkets förslag till inriktning på transportplaneringen har varit tre saker:

- ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn).
- Basprognosen och
- Planeringsprincipen "Lagt kort ligger"

Inriktningsunderlaget för perioden 2026–2037 lyfter starkare fram att objekten behöver vara samhällsekonomiskt lönsamma enligt den samhällsekonomiska metoden ASEK. Vidare föreslås att ännu ej byggstartade objekt ska kunna omprövas, vilket är en skillnad jämfört med tidigare underlag.

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. Akronymen ASEK står numera för själva metoden och är en förkortning

⁴ [Mål för framtidens resor och transporter. Prop. 2008/09:93](#)

av *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden* för transportsektorn. ASEK är en kostnadsnyttoanalys och i den finns rekommendationer för vilka metoder och värden som ska användas inom transportområdet.

Efter att miljömålen sjösattes (1999), de transportpolitiska målen kom på plats (2009) och de globala hållbarhetsmålen antagits (2015) har en betydande kritik mot ASEK växt fram.

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.

Klimatråtsutredningen 2022:21 lyfte tio år senare samma typ av kritik men vänder sig också mot att den restidsvinst som bilister förväntas göra värderas högt i ASEK. Vidare lyfter de rekommendationen från dåvarande *Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling* att diskonteringsräntan bör hållas så låg att den blir förenlig med långsiktig hållbarhet och generationsmålet. Utredningen föreslog en översyn av de kalkylvärden som tagits fram i ASEK för att ge ett bättre beslutsunderlag.

Det grundläggande problemet är att Trafikverkets metod ASEK är en kostnadsnyttoanalys. En sådan metod väger kostnader och nyttor för olika åtgärder mot varandra. Med hjälp av metod och kalkylvärden från ASEK beräknas hur samhällsekonomiskt lönsamma eller olönsamma olika åtgärder är. Resultatet av beräkningarna beror på vilka värden som olika företeelser tilldelas. I ASEK värderas till exempel restidsvinster särskilt högt för resenärer i bil. De projekt som faller ut som samhällsekonomiskt lönsamma blir ofta de som utreds och förordas.

När det finns beslutade politiska mål behövs ett annat arbetssätt. Det viktiga för samhället är då att nå de beslutade målen på det mest kostnadseffektiva sättet. Frågan som ska ställas är hur når samhället de uppställda målen till lägsta möjliga kostnad. Denna typ av analys kallas en kostnadseffektivitetsanalys. Mer att läsa om samhällsekonomiska analyser finns i Naturvårdsverkets handledning om samhällsekonomiska

analyser samt i RUS rapport Samhällsekonomisk analys i miljömålsarbetet- en guide för länen.

Basprognosen

Ett annat problem är att den så kallade basprognosen blir styrande för planeringen. Något som många transportforskare och myndigheter påpekat.

Detta beskrivs bland annat i Klimatråttutredningen: "Ett huvudproblem med dagens infrastrukturplanering är den prognosbaserade planeringsansatsen. Den gör att investeringar i utbyggd vägkapacitet beräknas bli lönsamma och vara rationella eftersom en generell fortsatt trafikökning med personbil och lastbil prognosticeras. Transportplanering utifrån en basprognos med fortsatt ökad biltrafik, lastbilstrafik och flygresande riskerar att leda till åtgärder som inte passar in i ett framtida hållbart och transporteffektivt samhälle. Det uppstår också konflikter mellan å ena sidan Trafikverkets prognosbaserade planering som utgår från ökande trafikflöden och å andra sidan lokalt beslutade mål om trafikbegränsningar och planerad stadsutveckling." ⁵

Ompröva ännu ej byggstartade objekt - "Lagt kort ligger"

Något som vållat diskussion, särskilt i samband med den senaste omgången av infrastrukturplaneringen, var att objekt från gällande plan skulle ligga kvar i ett reviderat planförslag, "lagt kort ligger". Bland annat lyfte regeringens klimatpolitiska råd behovet av omprövning i sin årsrapport 2019⁶.

Klimatråttutredningen menade att om redan beslutade objekt eller projekt finns kvar trots att de motverkar eller inte ligger i linje med de transportpolitiska målen inklusive klimatmålet kommer måluppfyllelsen att försvåras. De hade förslag på ändrad förordningsbeskrivning för att tydliggöra detta.

I det senaste inriktningsunderlaget för perioden 2026–2037 menar Trafikverket att det vid den kommande planrevideringen är viktigt att möjlighet ges att ompröva projekt i planen, särskilt de som är i tidiga skeden. De skriver vidare att obundna investeringar i gällande plan domineras av ett fåtal stora samhällsekonomiskt olönsamma järnvägsinvesteringar enligt Trafikverkets beräkningsmetod ASEK⁷.

⁵ Bland annat avsnitt 7.4.2 samt 8.2.4 Rätt för klimatet, SOU 2022:21 (regeringen.se)

⁶ Årsrapport 2019 | Klimatpolitiska Rådet (klimatpolitiskaradet.se)

⁷ s 209 och 214 Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen För perioden 2026–2037

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar, till exempel vid åtgärdsvalsstudier (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.

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, uppställningsspår med mera.

4. Bygg nytt

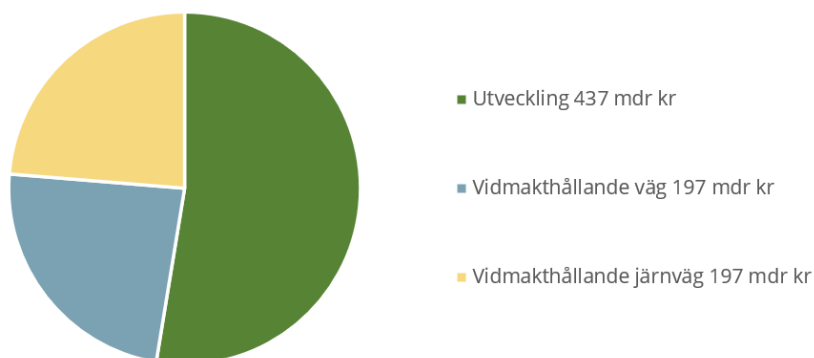
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Exempel på åtgärder: nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, farledsinvestering, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen,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

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.

Som exempel kan nämnas att i den senaste proposition som kom i planeringsomgången 2022–2033 skrev regeringen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen skrev vidare att de därför skulle intensifiera arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Transporternas utsläpp av växthusgaser måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030, om Sveriges utsläpp ska vara nettonoll senast 2045.

Infrastrukturplaneringen 2022-2033 i kronor



Figur 3. För perioden 2022–2033 var de ekonomiska ramarna 799 miljarder kronor. Utveckling (nyinvesteringar) utgjorde drygt hälften, av dessa gick 36,6 miljarder till länstransportplaneringen. Underhåll utgjorde knappt hälften. Stadsmiljöavtalen som nu ska avvecklas ingick i den nationella planen i posten nyinvesteringar hade ett utrymme på 12 miljarder.

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.

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 analysen 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. Inför planomgången 2018–2029 belyste regeringen nyttan av att ta fram regionala underlag samtidigt som de också skrev att det är länsplaneupprättarna själva som beslutar om, och i så fall hur och när, deras eget underlag inför kommande åtgärdsplaneringen ska tas fram. Många regioner gör detta och dokument kallas ofta för en 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*).

Samlad effektbedömning (SEB)

I den samlade effektbedömningen beskriver Trafikverket vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs. En SEB innebär dels att man kompletterar kalkylvärdena från ASEK med beskrivningar av svårvärderade eller icke beräkningsbara effekter samt fördelningseffekter, dels att man vid sidan om den samhällsekonomiska analysen gör analyser av måluppfyllnad.



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 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 också ett förutsättningslöst utgångsläge eftersom åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) föregår den formella miljöbedömningsprocessen. Det är inte möjligt att integrera miljöaspekterna, ta fram rimliga alternativ och skapa en arena för demokratiskt deltagande och insyn genom samråd när valet av åtgärder redan är gjort innan miljöbedömningsprocessen hunnit starta. Risker finns att miljömässigt sämre lösningar låses fast, då som redan konstateras, viktiga beslut om inriktning tas redan i ÅVS-skedet.

STRATEGISKA MILJÖBEDÖMNINGAR - VÄGLEDNING

På Naturvårdsverkets hemsida ligger vägledning om strategisk miljöbedömning – processen att identifiera, beskriva och bedöma miljöeffekter vid arbete med och beslut om planer och program. Där finns vägledning 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.

Kumulativa effekter är särskilt viktiga att hantera i planer och program på övergripande nivå och för långsiktiga planer. Inte minst effekter som

beror av ett förändrat klimat. Tidsperspektivet blir särskilt viktigt för mer långsiktiga investeringar som omfattande transportinfrastrukturprojekt.

Miljöbedömningen behöver också omfatta klimatanpassning då klimatförändring kan innebära ökad risk för plötsliga händelser som jordskred.

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.

Miljöbedömning eller hållbarhetsbedömning?

Det blir allt vanligare att genomföra en hållbarhetsbedömning i stället 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 lagstadgad. Det finns inget 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.



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 klimathandlingsplan för varje mandatperiod. Det innebär att varje regering har en skyldighet att redovisa hur man arbetar för att nå klimatmålen.

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.

SVERIGES KLIMATMÅL

Sveriges nationella klimatmål består av fyra huvudsakliga delar:

1. Miljö kvalitetsmålet 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*

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

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll, publicerades i slutet av 2023. Planen lyfter fram att EU har ledartröjan i klimatfrågan och många av förslagen är olika utredningar. Regeringen konstaterar i planen att EU snart har en närmast heltäckande klimatpolitik genom ETS, det tillkommande utsläppshandelssystemet ETS2 för transporter och bostäder och ESR-kraven för det som fortsatt bestäms nationellt.

I planen skriver regeringen att en hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka. En ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan fler färdade fordonskilometer (trafikarbete), med beaktande av de transportpolitiska principerna.

Bland åtgärderna har följande bäring på transportplanering:

- Hög transporteffektivitet är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Därför bör transporteffektiviteten öka.
- Minskningen av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter bör i huvudsak ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossila drivmedel och ökad transporteffektivitet.
- Förutsättningarna och villkoren för statlig medfinansiering av kostnadseffektiva och additionella steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen bör förtydligas. Uppdrag bör ges till en eller flera myndigheter att ta fram en åtgärds katalog för samhällsekonomiskt lönsamma och kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder.

- För att öka transporteffektiviteten krävs insatser och åtgärder från många håll, inte minst på lokal och regional nivå. Denna flernivåstyrning innebär en rad utmaningar för klimatpolitiken och relevanta aktörer på olika nivåer behöver förutsättningar att styra mot ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan. Transportinfrastrukturplaneringen är en del av detta där statlig medfinansiering är en viktig del.

Det är intressant att handlingsplanen pekar på att ökad transporteffektiviteten har betydelse för tillgängligheten och att den har stor samhällsekonomisk potential. Transporteffektivitet lyfts fram som viktigt för såväl individer som företag och en grundförutsättning för svensk konkurrenskraft.

Klimatpolitiska rådets utvärderingar

I sin rapport 2021 rekommenderar Klimatpolitiska rådet regeringen att göra ett omtag med infrastrukturpropositionen eftersom Trafikverkets inriktningsunderlag inte borde ligga till grund för ett så stort och långsiktigt beslut, särskilt som remissbehandlingen visade stor oenighet inbördes mellan regeringens myndigheter. Det som framfördes var:

- Effektiviteten i transportsystemet, som har störst betydelse för de territoriella utsläppen, utvecklas också svagt och har enligt vissa indikatorer till och med minskat under det senaste årtiondet, framför allt vad gäller godstransporter. Andelen persontransporter i städerna som sker med gång, cykel eller kollektivtrafik ökar endast långsamt, och minskade under pandemiåret 2020.
- Elektrifiering, effektivare förbränningsmotorer och biodrivmedel räcker inte för att nå klimatmålen för inrikes transporter. Även styrmedlen för ett mer transporteffektivt samhälle behöver förstärkas. Det nuvarande stadstrafikmålet är för svagt, och statens myndigheter samarbetar inte tillräckligt effektivt inbördes och med den regionala och lokala nivån. Den lokala regionala nivån behöver få fler redskap att kunna styra mot ökad transporteffektivitet.

I klimatpolitiska rådets rapport för 2022 skriver de bland annat att Klimatpolitiska rådet liksom flera myndigheter och forskningsprojekt visat på behovet av att förändra transportplaneringen för att inrikta statens transportinvesteringar mot ett mer transporteffektivt samhälle med minskade utsläpp.

Klimatpolitiska rådets skriver i sin rapport för 2023 att den politik som den nuvarande regeringen hittills beslutat eller aviserat förväntas bidra till att utsläppen av växthusgaser ökar under de allra närmaste åren. Det gäller framför allt utsläppen från transportsektorn men även från arbetsmaskiner. Den bedömningen gör även regeringen i sin klimatredovisning till riksdagen.

I rapporten påpekas att tidigare rapporter varnat för att en så stor del av klimatmålet för transporter förväntades uppnås genom ökade volymer biodrivmedel. Utvecklingen under 2022 visade på de risker som finns med att bygga måluppfyllnaden på ett enskilt styrmedel. När reduktionsplikten ifrågasätts för att den bedöms leda till alltför höga drivmedelspriser blir frånvaron av andra tillräckliga åtgärder inom transportsektorn tydlig. Händelserna under 2022 ger ytterligare stöd för att lägga ökad vikt vid att bygga ett mer transporteffektivt samhälle.

Att döma av processen med att ta fram den senaste nationella infrastrukturplanen har inte regeringens försök att förtydliga målstrukturen på något väsentligt sätt förändrat hur transportplaneringen sker eller dess resultat. Klimatpolitiska rådet har i flera tidigare rapporter, liksom bland annat Riksrevisionen och olika forskningsrapporter, lyft fram att styrningen mot ett mer transporteffektivt samhälle är svag och otydlig.



Åtaganden och utredningar

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

Sveriges åtagande i EU:s klimathandlingsplaner

Sverige har utöver våra nationella klimatmål, även ansvar för att bidra till EU:s klimatmål. EU:s övergripande klimatmål, enligt den klimatlag som antogs i juni 2021, är att senast 2050 vara klimatneutralt. År 2030 ska EU:s nettoutsläpp vara minst 55 procent lägre än de var 1990. Fram till 2030 ska klimatutsläppen och energiförbrukningen minska medan andel förnybar energi och upptagning av växthusgaser ska öka. EU:s klimatmål är uppdelad i tre områden:

- handel med utsläppsrätter inom EU (ETS),
- nationella åtgärder (ESR) och
- ökat upptag av växthusgaser i skog och mark (LULUCF).

Utsläppsminskningar genom handel med utsläppsrätter (ETS) är gemensamma för EU. De två nationella mål som inte omfattas av ETS kallas ESR-målet, det andra är LULUCF-målet. Sverige har bundit sig att halvera sina nationella utsläpp till 2030 från den icke handlande sektorn (ESR) och öka upptaget av växthusgaser i skog och mark (LULUCF).

Inom ESR ingår bland annat transporter och jordbruk. År 2022 hade Sverige minskat sina utsläpp inom ESR – sektorer som transport och jordbruk – preliminärt med 35,7 procent sedan 2005. Regeringen har meddelat en ny politik som ökar utsläppen av växthusgaser och konstaterar att Sveriges ESR-mål 2030 “uppnås inte”⁸.

För upptag i skog och mark måste Sverige lagra närmare fyra miljoner ton mer växthusgaser 2030 jämfört med ett genomsnitt för åren 2016–2018, vilket motsvarande 9,1 procent mer än i dag⁹.

⁸ Statsbudgeten för 2024 om klimat sid. 16

⁹ [Europaportalen tema klimatförhandlingarna](#)

Andelen förnybar energi i EU ska fördubblas mellan 2020 och 2030 till minst 42,5 procent, men gärna 45 procent. Sverige har i särklass den största andelen förnybar energi bland EU-länderna: 62,5 procent 2021.

Jämfört med 2005 ska EU till 2030 minska sin primära energiförbrukning med 34 procent till högst 992,5 Mton. Minskningen av energi-användningen 2021 går saktare i Sverige -1,6 procent än i EU -12,6 procent, jämfört med 2005.

EU:s handlingsplan för klimatet

Kommissionen ska enligt klimatlagen senast första halvåret 2024 lämna förslag på nya klimatmål för EU för år 2040.

ETS 2 är ett nytt utsläppshandelssystem för vägtransporter, byggnader och mindre industrier. Det införs som en del av EU:s lagstiftningspaket Fit for 55, i syfte att bidra till att uppnå EU:s klimatmål. I ETS 2 ingår koldioxidutsläpp från förbränning av bränslen från vägtransporter, bostäder och kommersiella eller offentliga lokaler. ETS 2 omfattar även utsläpp från förbränning av bränslen inom de delar av energi-, tillverknings- och byggindustrin som inte redan ingår i det befintliga utsläppshandelssystemet, EU ETS.

Det nya ETS 2 är ett separat handelssystem skilt från EU ETS, med ett eget utsläppstak och egna utsläppsrätter. Handeln med utsläppsrätter startar 2027 men redan från 1 januari 2025 ska utsläppen övervakas och rapporteras. EU-reglerna för ETS 2 är beslutade och den svenska lagen och förordningen planeras att träda i kraft i november 2024. Med införandet av ETS 2 kommer omkring 80 procent av EU:s växthusgas-utsläpp att regleras av de båda utsläppshandelssystemen.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormer för luft (MKN-luft) är en av prövningsgrunderna enligt PBL och regleras också av miljöbalken (5 Kap) men är också en del av EU-rätten. Kommuner och myndigheter har enligt miljöbalken ett ansvar att se till att de EU-gemensamma miljökvalitetsnormerna följs. Verktygen för detta är dels särskilda åtgärdsprogram, dels att tillämpa miljökvalitetsnormerna vid provning, tillsyn, planering och planläggning.

MKN-luft anger ett absolut tak för att undvika en oacceptabel halt av luftföroreningar och ligger på en betydligt högre nivå än haltnivåerna i miljömålet Frisk luft. Om normerna inte klaras ska ett åtgärdsprogram tas fram. I det fall en medlemsstat i EU återkommande överskrider en miljökvalitetsnorm, kan kommissionen inleda ett överträdelseärende mot

medlemsstaten. Överträdelseprocessen består av ett antal steg där det sista är att EU-domstolen genom dom beslutar om utdelande av vite.¹⁰

På Naturvårdsverkets hemsida finns information om åtgärdsprogram. I januari 2024 fanns det pågående åtgärdsprogram i tretton kommuner. Vidare hade EU-kommissionen under 2024 två pågående överträdelseärenden gällande luftkvaliteten i Sverige.

EU beslutade om skärpta miljökvalitetsnormer för luft i början av 2024. Bland annat sänkes de årliga gränsvärdena för de föroreningar som har störst dokumenterad inverkan på människors hälsa. PM_{2,5} och NO₂, sänktes från 25 µg/m³ till 10 µg/m³ respektive från 40 µg/m³ till 20 µg/m³. Anledningen var att Världshälsoorganisationen (WHO) skärpte sina riktlinjer betydligt 2021, till exempel ligger årsmedelvärdena på 5 µg/m³ för PM_{2,5} respektive 10 µg/m³ för NO₂.

Bakgrunden till skärpningen var att forskningsstudier visat att negativa effekter av luftföroreningar även kan ses vid mycket låga nivåer och att det inte verkar finnas någon undre gräns. Ett huvudbudskap i de nya riktlinjerna är därför att varje minskning av halten av de viktigaste luftföroreningarna ger hälsovinster för befolkningen, även i områden med låga halter.¹² Vägtrafiken i Sverige beräknas orsaka 1400 förtida dödsfall per år till följd av förhöjda halter av partiklar och kvävedioxid, enligt den senaste rapporteringen till Naturvårdsverket¹³.

Luftvårdsprogram för Sverige

EU:s så kallade takdirektiv, om att minska nationella utsläpp av vissa luftföroreningar innebär att nationella luftvårdsprogram ska upprättas och genomföras av EU:s medlemsstater. 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

¹⁰ [Luftguiden- Handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft.](#)

¹¹ Luftkvalitet: Rådet och parlamentet når överenskommelse om stärkta normer i EU - Consilium (europa.eu)

¹² [Nya luftkvalitetsriktlinjer från WHO - en milstolpe i arbetet för förbättrad luftkvalitet](#)

¹³ [Quantification of population exposure to NO₂, PM₁₀ and PM_{2.5}, and estimated health impacts 2019, IVL.](#)

av luftföroreningar, samt ökade synergier mellan lagstiftning om luftkvalitet och unionens policymål som har fastställts i synnerhet för klimatförändringar och biologisk mångfald.” De 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 i början av 2024 om ett uppdaterat svenskt luftvårdsprogram. Programmet omfattar de åtgärder som behöver genomföras för att Sverige ska nå utsläppstaken för år 2030. Sverige kommer att ha svårt att nå målet om kväveoxider till 2030.

I Luftvårdsprogrammet lyfts att många styrmedel för luftkvalitet sammanfaller med klimatstyrmedel och kan utöver att minska NOx-utsläppen även verka positivt för partikelutsläppen. Vidare skriver man att för klimatstyrmedel finns mer heltäckande listor med styrmedel i exempelvis Trafikanalys underlag till klimathandlingsplan (2022) eller Naturvårdsverkets rapportering till EU (2023).¹⁴

Vårt 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 SOU 2022:21

Regeringen beslutade den 17 december 2019 i ett kommittédirektiv om en översyn av relevant lagstiftning för att uppnå Sveriges klimatmål. Uppdraget slutredovisades i maj 2022. Enligt utredningen krävs en utveckling mot ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar för att transportsektorns klimatomställning ska ske på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt samt för att den ska vara robust mot förändrade omvärlds-

¹⁴ [Naturvårdsverket, regeringsbeslut-2024](#)

förutsättningar. Utredningen konstaterar att nuvarande styrning mot ett transporteffektivt samhälle är svag och föreslår bland annat:

- Den nationella planen och länsplanerna ska bidra till, och Trafikverket verka för, ett transporteffektivt samhälle
- Ökat genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen
- Planupprättaren ska bedöma om tidigare beslutade men ännu inte byggstartade infrastrukturobjekt följer den inriktning som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen.
- Trafikverket ska tillämpa en scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering
- Uppdrag till Trafikverket att se över kalkylvärden m.m. som används i transportsektorns samhällsekonomiska analyser

För den som vill veta mer om effekterna av ett mer transporteffektivt samhälle så finns detta väl beskrivet i Klimaträtsutredningen i avsnitt 7.3 med en gedigen genomgång av kunskapen kring ett transporteffektivt samhälle.

Nationell fysisk planering Ds 2023:28

Syftet med uppdraget var att identifiera hur staten på ett samordnat vis kan redogöra för sin uppfattning om hur mark och vatten på lång sikt bör användas på ett sätt som ger tydligare förutsättningar för en långsiktig hållbar användning av mark och vatten samt en effektiv fysisk planering och prövning.

Huvudförslaget innebär att utarbeta en ny samlad planlagstiftning med en nationell fysisk planeringsnivå som resulterar i en nationell plan beslutad av regeringen. Den nya planlagstiftningen ska samla bestämmelser ur nuvarande plan- och bygglagen med relevans för fysisk planering, väglagen, lagen om byggande av järnväg, samt de delar av miljöbalken som reglerar havsplaneringen.

Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan. Rapport: 2022:14

Trafikanalys publicerade 2022 ett underlag med analyser och förslag till styrmedel som ska leda till transportsektorns klimatomställning inför den klimatpolitiska handlingsplanen. Klimatomställningen behöver vila på tre ben som var för sig utgör egna åtgärdsområden; Ett transporteffektivt samhälle, Hållbara förnybara drivmedel och Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg. Genom att omställningen vilar på tre

åtgärdsområden skapas en robusthet i omställningen vilket är viktigt av flera orsaker.

Trafikanalys lämnar flera förslag rörande ett transporteffektivt samhälle:

- Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle
- Sänk hastigheten i tätbebyggt område
- Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder
- Gör stadsmiljöförordningen tillämplig för hållbara godstransporter
- Genomför en regelöversyn för att eliminera hinder och underlätta för distansarbete

Nationell plan för transportinfrastrukturen- lovar mer än den kan hålla RiR 2023:25

Riksrevisionen (RRV) har granskat om de större investeringarna i nationell plan för transportinfrastrukturen effektivt bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Det finns även brister i hur planrevideringen genomförts vilket minskar den nationella planens effektivitet.

RRV rekommenderar att i större utsträckning avbryta namngivna investeringar i fastställelsebeslutet när förutsättningarna för genomförandet har försämrats. De rekommenderar också att göra Trafikanalys roll som granskare av Trafikverkets planförslag till ett obligatoriskt steg i planrevideringen genom att exempelvis reglera det i Trafikanalys instruktion. I denna rapport gjordes ingen granskning av själva metoden och kalkylvärdena i ASEK.

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:

- ett mer transporteffektivt samhälle
- energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster
- 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.

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.



LUX

SL

JRC

Kommunal fysisk planering

Kopplingarna mellan kommunernas planering och länstransportplanen är stark. Staten medfinansierar genom länstransportplanen ofta den transport-infrastruktur som är förutsättningen för kommunernas bebyggelse-utveckling. 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 tvärsektorieell samhällsplanering kan de olika sektorerna förstå sin påverkan och verka för ett mer klimatsmart samhälle och föra in sina delar i den fysiska planeringsprocessen.

Ska Sveriges klimatpåverkan minska behöver den fysiska planeringen främja strukturer, där närhet 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.

Det är 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 Stockholm, Region Skåne och Region Halland 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 exempelvis bostadsbebyggelsens lokalisering i förhållande till vardagsservice och förutsättningar för gena och attraktiva kollektivtrafik- och 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 mellan-kommunala 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 bygglovsärenden. 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.

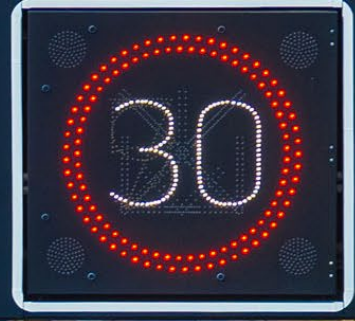
Tätheten kan leda till en minskad energianvändning för transporter men biltrafiken minskar inte automatiskt av att det byggs tätt. Vid täthet skapas fler målpunkter centralt, vilket kan skapa trängsel i trafiken, utträngningseffekter, risk för minskad attraktivitet och därmed en stadsutglesning. Med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

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.



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 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 att politikerna i högre grad efterfrågat det.

I och med 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.

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 energi- och klimatstrateg kontakta också dem som arbetar med miljömål och vice versa.

Behovsfrågan

Ta reda på när behovsfrågan görs och diskutera med dina länsstyrelsekollegor (energi- och klimatstrateger, miljömålssamordnare och samhällsplanerare) om hur ni kan komma med i processen eller åtminstone delta på något inledningsmöte där ni påminner om de förutsättningar som 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 görs en analys av de behov som framkommit vid förfrågan till kommuner och andra aktörer. Åtgärdsvalsstudier tas i praktiken fram kontinuerligt. Fundera på om det finns tid och möjlighet att delta. Inför sådana möten är det bra om du har läst avrapporteringen av länsstyrelsernas regeringssuppdrag *Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar* som lyfter problematiken med åtgärdsvalsstudier¹⁵.

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.

¹⁵ [Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar](#) |

Yttrande över nationellplan och länstransportplan

Vart fjärde år kommer den nationella planen och länstransportplanen för yttrande till respektive länsstyrelse. Då 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.

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.

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

Idéer för hur du kan bidra

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 länstransportplane-processen 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

- till exempel 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 energi- och klimatstrategier och miljömåls-samordnare 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. 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 ökar bostadsbyggandet* se vidare här kan 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 kollektiv-trafikmyndigheten 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 klimatlagen, skärpta miljökvalitetsnormer för luft, relevanta miljökvalitetsmål mm. 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 Grönt ljus, IVL:s transportseminarier, Ekotransport 2030 eller någon av konferenserna som ordnas av Gröna mobilister eller Nätverket Jämställdhet i transportsektorn.

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 stor betydelse. 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.

Det finns många synergier mellan transportplanering och planering för bättre luftkvalitet, god bebyggd miljö och minskade utsläpp av såväl luftföroreningar som växthusgaser, liksom fler grönytor och mer klimatanpassning.

Även om miljöbedömningen kommer sent i processen är det viktigt att ingå här för att arbeta för att den ska bli bättre 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 i stället 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 vidare hur går det med genomförandet av det nationella luftvårds-programmet och hur påverkar EU:s strängare miljökvalitetsnormer för luft arbetet med transportplaneringen? 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 och förbättrar luftkvaliteten? Hur skulle klimatstrategerna göra för att ta fram en plan som ökar tillgängligheten för regionens människor och näringsliv och bidrar till klimat- och miljömålen? Det ger större förståelse för varandras 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 länstransportplanen 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 Smart och hållbar mobilitet. 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 kapacitets-stark 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](#)

[Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll. SKr 2023/24:59 - Regeringen.se](#)

[En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan - Regeringen](#)

[Rapport 2023 Klimatpolitiska rådet](#)

[Rapport 2022 klimatpolitiska rådet](#)

[Rapport 2021 klimatpolitisk rådet](#)

[Rapport 2020 | Klimatpolitiska Rådet \(klimatpolitiskaradet.se\)](#)

[Årsrapport 2019 | Klimatpolitiska Rådet \(klimatpolitiskaradet.se\)](#)

Transportpolitiska mål och miljömål

[Mål för transportpolitiken - Regeringen](#)

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

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

[Trafikanalys gör årliga uppföljningar av de transportpolitiska målen. Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023 \(trafa.se\)](#)

Transportplaneringsprocessen

Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 - Regeringen

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

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (2018-2029)

Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling Prop. 2016/17:21:

Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Trafikanalys 2022

Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, ASEK:

Rapport prognos för persontrafiken 2040. Trafikverkets Basprognoser 2023-04-01

Rapport prognos för godstrafik 2040. Trafikverkets Basprognoser Trafikverkets Basprognoser 2023-04-01

Biodrivmedel och energieffektiva fordon minskade utsläppen 2019, Trafikverket, PM 2020-02-24

PM Vägtrafikens utsläpp 2022 Transporternas klimatpåverkan - Bransch (trafikverket.se)

Gapanalys : Skillnaden mellan förväntad utveckling av transportsystemet och Målbild 2030, Trafikverket 2020:046

Vägledningar och kunskapsbanker

[Vägledning för strategisk miljöbedömning, Naturvårdsverket](#)

[Nationellt luftvårdsprogram Nationellt luftvårdsprogram 2024](#)

[Tidig dialog ökar bostadsbyggandet | Länsstyrelsen Stockholm \(lansstyrelsen.se\)](#)

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

[PBL-kunskapsbanken](#)

[Planeringskatalogen](#)

[Vägledning om grönplanering, Naturvårdsverket](#) Vägledningen har tagits fram gemensamt av Naturvårdsverket och Boverket som en samverkansåtgärd inom Rådet för hållbara städer.

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

[Checklista för begränsad klimatpåverkan, Länsstyrelserna](#)

[Planera klimatsmart – Fysiska strukturer för minskad klimatpåverkan – ett planeringsverktyg: Utveckling Skåne](#)

[Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Ett regeringsuppdrag via Länsstyrelsen i Skåne \(2020\)](#)

[Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar | Länsstyrelsen Kronoberg \(lansstyrelsen.se\)](#)

[Miljöbedömning av kumulativa effekter i infrastrukturprojekt, IVL 2022.](#)

Regeringsuppdrag och SOU:er

[Nationell fysisk planering. Ds 2023:28](#)

[Rätt för klimatet. Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen Rätt för klimatet. Slutbetänkande av Klimaträttsutredningen](#)

[En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige. SOU 2016:47](#)

[Strategisk plan för hur transportsektorn ska bli fossilfri, SOFT](#)

EU – direktiv och meddelanden

[EU:s direktiv för utsläpp av luftföroreningar \(Takdirektivet\)](#)

[Skärpta miljö kvalitetsnormer för luft 2024](#)

[EU Mobility and transport. Highlights - European Commission](#)

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

Rapporter och hemsidor – statliga verk

[Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter : ett regeringsuppdrag \(2020\)](#)

[Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, Trafikverket, 2020:084](#)

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

[Begränsad klimatpåverkan. Fördjupad utvärdering av miljömålen 2023](#)

[Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)

[Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023, Rapport 2023:5 Trafika](#)

[Nationella vägdatabasen](#)

[Smart och hållbar mobilitet, Naturvårdsverket](#)

[Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla, Riksrevisionen, RiR 2023:25](#)

[Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? | Riksrevisionen](#)

[Infrastrukturplanering på väg mot klimatmålen? Riksrevisionen, RiR 2012:7](#)

[Rådet för hållbara städer, Rapport 2022](#)

Mer att läsa

[Samhällsekonomisk analys i miljömålsarbetet- en guide för länen 2024](#)

[Vänd pyramiden - Planera för en hållbar mobilitet - Gröna Mobilister \(gronamobilister.se\)](#)

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. Anders Gullberg, KTH 2015](#)

[Global Street Design Guide](#)

Här kan du hitta statistik

[Transporter och kommunikationer, SCB](#)

[Nationella emissionsdatabasen med utsläppsstatistik på nationell, regional och lokal nivå: Nationella emissionsdatabasen | SMHI](#)

Trafikanalys: www.trafa.se

Miljömålen www.sverigesmiljomal.se

Data och statistik inom trafik och transporter. [Data och statistik inom trafik och transporter, Naturvårdsverket](#)

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 är regeringens förslag till riksdagen och 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

I regional plan är gränsen för namngivna objekt 50 miljoner kronor. För att bli ett namngivet objekt i en länstransportplan är huvud-principen att objektet ska ha genomgått en åtgärdsvalsstudie.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

I den regionala kollektivtrafikmyndighetens uppdrag ingår att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Ett trafikförsörjningsprogram är regionens 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.

Samlad effektbedömning, SEB

I en SEB redovisar Trafikverket de monetära värdena från ASEK tillsammans med en transportpolitisk målanalys (dvs hur de transportpolitiska målen påverkas) och en fördelningsanalys (dvs hur nyttorna fördelar sig mellan olika grupper). SEBarna görs för åtgärder eller åtgärdspaket, det är inte en metod för att beskriva effekter av hela planer.

Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtal var en möjlighet för kommuner och regioner att via Trafikverket söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer genom investeringar i fysiska åtgärder. Syftet med satsningen var att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Regeringen avvecklar gradvis stadsmiljöavtalen och drar in det helt 2027. Ingångna avtal ska hållas men inga nya projekt kommer att finansieras,

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 samhälls-ekonomiska 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

infrastrukturobjekt 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 Forsvarsmakten 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

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).



Länstyrelserna

www.lansstyrelsen.se