



Länsstyrelserna



rus

Regional Utveckling & Samverkan
i miljömålssystemet

Uppföljning av länsplaner för
transportinfrastruktur 2014-2025.

Förslag på indikatorer för uppföljning

Dokumentinformation

Titel:	Uppföljning av länsplaner för transportinfrastruktur 2014-2025. Förslag på indikatorer för uppföljning.
Beställare:	RUS, kontaktperson: Birgit Nielsen Länsstyrelsen i Västra Götalands län.
Åtgärdsområde:	Transporter
Utgivare:	Länsstyrelserna
Utgivningsår:	2014
Författare:	Joanna Dickinson, VTI
Dokumentation:	Joanna Dickinson och faktagranskning Karin Thoresson VTI
Omslagsbild:	Camilla Zilo/ Länsstyrelsen Jönköpings län
Rapportnummer:	2014:49, Länsstyrelsen Västra Götalands län
ISSN:	1403-168X
ISBN:	ISBN 978-91-637-6238-3
Beställningar:	www.rus.lst.se

Förord

Miljömålen ingår numera i de transportpolitiska målen och ett nytt planeringssystem med fokus på fyrstegsprincipen har just börjat användas, detta ställer nya krav på uppföljning som har bäring på miljömålen. En nyhet i direktivet från regeringen till länsplaneupprättarna perioden 2014-2025 var t ex att cykel lyfts fram och behandlas som ett eget färdmedel. RUS har låtit VTI genomföra en studie kring vilka möjligheterna och hinder det finns för att kunna följa upp länstransportplanerna inom miljömålsystemet. Syftet har varit att gå vidare i arbetet med att belysa infrastrukturplaneringens viktiga roll för möjligheten att nå miljömålen. Studien är en del av RUS uppdrag när det gäller erfarenhetsutbyte kring åtgärder inom transportsystemet.

Studien har genomförts av Joanna Dickinson och kvalitetsgranskats av Karin Thoreson – bägge på enheten för Mobilitet, aktörer och planering på VTI.

Göteborg juni 2014
Birgit Nielsen
RUS arbetsgrupp

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	
1 Syfte	10
2 Uppdragets genomförande	11
3 Bakgrund.....	13
3.1 En ny planeringsprocess för transportinfrastruktur	13
3.2 Vad som får ingå i länsplanerna.....	13
3.3 Åtgärdsposter i regeringens direktiv.....	14
3.4 Beslut om fastställande av länsplaner.....	15
3.5 Genomförande av länsplaner.....	15
3.5.1 Exempel på den nya processen för genomförande av länsplanen, Sörmland	16
3.6 Uppföljning av länsplaner.....	16
4 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län	17
4.1 Länsplanens fördelning.....	17
4.1.1 Oklart hur steg 1-åtgärder för beteendepåverkan kan finansieras	19
4.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden	20
4.3 Uppföljning av länsplanen	22
5 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Jämtlands län	25
5.1 Länsplanens fördelning.....	25
5.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden	27
5.3 Uppföljning av länsplanen	28
6 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län.....	30
6.1 Länsplanens fördelning.....	30
6.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden	33
6.3 Uppföljning av länsplanen	34
6.4 Bedömning av miljömåluppfyllelse	38
7 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län.....	39
7.1 Länsplanens fördelning.....	39
7.1.1 Oklart hur steg 1 och steg 2-åtgärder kan finansieras	42
7.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden	43
7.3 Uppföljning av länsplanen	45
8 Slutsatser och rekommendationer för uppföljning av länsplaner	46
8.1 Länsplanernas fördelning.....	46
8.1.1 Fördelning på trafikslag	48
8.1.2 Länsplanernas fördelning på olika steg i fyrstegsprincipen	49
8.2 Hantering av fördyringar i länsplaner 2014-2025	50
8.3 Planerad uppföljning av länsplaner 2014-2025.....	51
8.4 Förslag på indikator för uppföljning av länsplaner.....	54
8.4.1 Bakgrund till indikator	54
8.4.2 Utgångspunkter för indikator	55
8.4.3 Dataförsörjning av indikatorn	57
9 Referenser	60
Bilaga 1. Årsuppföljning av verksamhetsplan 2012 Regional plan för Örebro.....	61

Bilaga 2 Trafikverket Region Östs årsuppföljning av verksamhetsplan för Örebro län
2012 63

Sammanfattning

Föreliggande rapport har tagits fram på uppdrag av länsstyrelsernas samverkansorgan RUS. Syftet har varit att belysa hur uppföljning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur 2014-2025 kan användas inom regional miljömålsuppföljning.

Fokus har varit att klargöra hur det årliga utfallet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur under planperioden 2014-2025 kommer att redovisas fördelat på olika åtgärdstyper – dels avseende olika steg i fyrstegsprincipen, och dels avseende trafikslag. Vidare lämnas förslag på indikatorer för att följa upp utfallet av länsplanerna 2014-2025, samt stöd för hur sådana indikatorer ska dataförsörjas.

Studien baseras på en dokumentgenomgång av länsplaner. Fyra länsplaner har studerats: Stockholms län, Jämtlands län, Örebro län och Södermanlands län.

Dokumentgenomgången har kompletterats med intervjuer med tjänstemän hos länsplaneupprättarna samt berörda Trafikverksregioner för att erhålla kompletterande underlag och information.

Fördelningen av medel i de fyra studerade länsplanerna fördelar sig på olika trafikslag enligt följande.

- I *Stockholms län* fördelas i slutförslaget till länsplan 2014-2025 73 procent till kollektivtrafikinvesteringar (både på spår och väg, inklusive 575 miljoner kronor till åtgärdsområde kollektivtrafik), 19 procent till investeringar i vägar och 8 procent till cykelåtgärder. Inräknat samtliga finansieringskällor (länsplan, trängselskatt, kommuner, landstinget) så fördelas budgeten för åtgärder i länsplanen enligt följande: investeringar i kollektivtrafik 70 procent, väginvesteringar 26 procent, och cykel 4 procent (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c).
- I *Jämtlands län* fördelas i remissförslaget till länsplan 2014-2025 41 procent av länsplanens budgetram till vägtrafik, 33 procent till gång- och cykeltrafik, och 26 procent till opreciserade åtgärder - dvs. åtgärder där det inte på förhand bestämts hur de exakt kommer att fördelas på olika trafikslag (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a). Medräknat medfinansiering till väginvesteringar går 59 procent till investeringar i vägar, 23 procent till cykeltrafikinvesteringar och 18 procent till opreciserade åtgärder (ibid.).
- I länsplanen för *Örebro län* läggs fördelningen mellan biltrafik, kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik till stora delar inte fast i länsplanen på grund av att den i linje med det nya planeringssystemet ska vara flexibel och beslut om fördelning kunna fattas under planperioden. År för år vill regionpolitikerna i Örebro län kunna besluta om fördelning mellan större och mindre åtgärder, liksom fördelningen inom dessa kategorier. I remissförslaget till länsplan 2014-2025 fördelas 13 procent till kollektivtrafik, 6 procent till vägar och 10 procent till cykelvägar. Resterande del av budgetramen (71 procent) är opreciserad i länsplaneförslaget.
- I länsplanen för *Södermanlands län* anges att för hela planperioden 2014-2025 bedöms 33 procent komma att anslås till kollektivtrafik, 51 procent till vägtrafik (bil/lastbil) och 16 procent till gång- och cykeltrafik. (Regionförbundet Sörmland 2013b; Regionförbundet Sörmland 2013c). Också länsplanen för Södermanlands län har anpassats till det nya mer flexibla planeringssystemet vilket konkret medför att fördelning av länsplanens medel på åtgärder 2014-2025 endast anges för år 1-6 under planperioden. Hur medlen ska fördelas år 7-12 under planperioden är inte fastställt. Några initiativ har tagits där det pågår en

diskussion mellan länsplaneupprättarna och Trafikverket om huruvida det är tillåtet eller inte att i länsplanen avsätta medel till beteendepåverkande åtgärder och effektivisering av befintligt transportsystem om det handlar om åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 som inte är fysiska åtgärder.

En svårighet med att på förhand jämföra länsplanernas fördelning av investeringar på olika trafikslag, liksom på olika steg i fyrstegsprincipen, orsakas av att de länsplaner som studerats i varierande grad har anpassats till det nya flexibla planeringssystemet som infördes 2013. Det innebär att det i ett par av länsplanerna inte på förhand har definierats hur budgeten ska fördelas på olika åtgärder under planperioden i enlighet med det nya systemet. Det betyder att det för dessa länsplaner inte på förhand går att utläsa hur mycket som ska gå till väg-, spår-, cykel-, gångtrafik, eller till åtgärder i fyrstegsprincipens olika steg.

Fyrstegsprincipen¹ är en viktig utgångspunkt för länsplanerna i regeringens direktiv till länsplaneupprättarna. Traditionellt har länsplanerna mest bestått av åtgärder i fyrstegsprincipens steg 3, och steg 4, dvs. avsett om- och nybyggnationer av transportinfrastruktur. En jämförelse mellan de fyra länsplaner som ingått i denna studie och utvärderingar som gjorts av länsplaner från den föregående planperioden 2010-2021 (Dickinson 2009, 2011), visar på ett ökat intresse hos länsplaneupprättarna att under den kommande planperioden 2014-2025 arbeta med åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1, beteendepåverkande åtgärder, och steg 2, åtgärder för att effektivisera användningen av befintligt transportsystem. Alla de fyra länsplaner som studerats här innebär i någon form att medel avsatts för åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2. Till övervägande del går planernas medel fortsatt till åtgärder i steg 3 och steg 4.

När det gäller åtgärder som hör hemma i fyrstegsprincipens steg 1 och 2 visar utredningen att det råder en osäkerhet hos både länsplaneupprättarna och Trafikverkets regioner om vad som egentligen ska kunna ingå i länsplanerna. Detta kan ses som problematiskt, då staten givit signaler om att kommuner i och med den nya planeringsprocessen som införts ska medverka i åtgärdsvalsstudier. I åtgärdsvalsstudier ligger fokus på att i ökad grad lyfta fram åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2. Om staten inte medfinansierar sådana åtgärder innebär det att staten lägger ansvaret på finansiering av dessa åtgärder på kommunerna - detta till skillnad från åtgärder i steg 3 och steg 4 som rör ombyggnad eller nybyggnad av infrastruktur, där staten är öppen för att finansiera eller medfinansiera.

Medel i länsplanen som tilldelas åtgärdsvalsstudier kan inte härledas till något särskilt trafikslag, eller steg i fyrstegsprincipen, förrän beslut fattats om vilka av de föreslagna åtgärderna i åtgärdsvalsstudien som ska genomföras. Detta eftersom själva syftet med en åtgärdsvalsstudie är att utreda vilken åtgärd som är lämplig.

Noterbart är att i Trafikverksregioner som omfattar flera län, så kan fördyringar av åtgärder i en länsplan täckas upp med ”lån” från andra länsplaner tillhörande samma

¹ Fyrstegsprincipen är en planeringsansats för att stegvis välja åtgärder i transportsystemet, och ska användas i ett tidigt skede i planeringen. Syftet är att i första hand påverka efterfrågan på transporter och utnyttja befintligt transportsystem effektivare, innan om- och nybyggnad av infrastruktur blir aktuella. Tänkbara åtgärder ska därför analyseras i följande fyra steg. Steg 1 - först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Steg 2 - genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Steg 3 - begränsade ombyggnationer av infrastruktur. Steg 4. Bygga ny infrastruktur, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Källa: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsva/>

region. Trafikverket Region Öst omfattar t.ex. fem län. En fördyring av ett vägobjekt i Södermanlands län, kan där teoretiskt finansieras genom att åtgärder i någon annan eller flera andra länsplaner senareläggs eller tilldelas mindre budget än utlovat. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b). Det har i utredningen också framkommit exempel på att omfördelningar från nationell plan till länsplaner kan ske under planperioden, som påverkar länsplanens fördelning mellan färdväg och olika steg i fyrstegsprincipen - detta pga. att sådana omfördelningar verkar gå till infrastrukturinvesteringar i väg eller spår, i steg 3 eller steg 4.

När det gäller uppföljningen så ansvarar Trafikverket för att

”fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen” och att ”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”².

Detta utgör grunden för den uppföljning som ska ske av länsplanen 2014-2025 i samtliga län som studerats inom ramen för detta arbete. De Trafikverksregioner som tillfrågats i denna studie verkar dock i varierande grad göra en årlig återrapportering till regeringen. Ingen av Trafikverksregionerna beskriver att de redovisar ”uppnådda effekter” och ”hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts”. Det finns regionala skillnader vad gäller uppföljningen, i och med att ett par länsplaneupprättare (Regionförbundet Sörmland och Regionförbundet Örebro) har initierat egna uppföljningssystem, som ska komplettera den uppföljning som Trafikverket tillhandahåller.

Följande indikatorer föreslås som stöd för uppföljning av länsplanerna (liksom aktuella delar av nationell transportplan som berör aktuellt län):

- *Indikator A.* Trafikarbete för persontransporter respektive transportarbete med godstransporter med olika färdväg efter genomförande, jämfört med innan åtgärder inom länsplan (och relevanta delar av nationell transportplan) genomfördes som berör det aktuella länet.
- *Indikator B.* Påverkan av länsplan (och relevanta delar av nationell transportplan) på färdmedelsandelar (bil/lastbil, spår/järnväg/buss, cykel, gång) för persontransporter respektive godstransporter i aktuellt län.
- *Indikator C.* Andel av länsplanens (och relevanta delar av nationell transportplans) budget fördelat på fyrstegsprincipens steg: steg 1, steg 2, steg 3, steg 4.

I andra hand, i händelse att indikator A och B skulle visa sig svåra att dataförsörja, rekommenderas följande indikator:

- *Indikator D.* Andel av länsplanens (och relevanta delar av nationell transportplans) budget fördelat på följande trafikslag: bil (bil/lastbil), kollektivtrafik (spår/järnväg/buss), cykel, gång.

Indikator D kan ge en viss indikation på hur planeringen bidrar till att främja olika färdväg, även om det inte går att kvantifiera hur stor effekten blir för trafikarbete och färdmedelsandelar.

² Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur.

För uppföljningen av indikatorerna specificeras mer i detalj hur dataförsörjningen bör göras i avsnitt 8.4.3, liksom några viktiga aspekter att beakta vid denna dataförsörjning.

1 Syfte

Detta uppdrag syftar till att undersöka hur uppgifter från den regionala och nationella transportplaneringen kan användas inom miljömålsuppföljningen. Fokus har varit att ta fram indikatorer som belyser drivkrafter inom transportsystemet för att belysa hur länsplanernas utfall påverkar regional miljömålsuppfyllelse. Bakgrunden är att transporter påverkar flera miljökvalitetsmål som dessutom är svåra att nå. Indikatorerna skulle dessutom kunna utgöra ett stöd i den indikativa planeringen med årliga omprövningar av finansiering av nyinvesteringar som ligger i länstransportplanerna, så som aviseras i den nya planeringsprocessen för transportsystemet.

Följande frågeställningar har belysts:

- Vilka sektorer som är möjliga att urskilja i länsplanerna.
- Hur åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och 2, vilka numera kan ingå i länstransportplanerna, synliggörs i länsplanerna och deras uppföljning.
- Hur en indikator för uppföljning kan formuleras på ett bra sätt.
- Hur en sådan indikator bör dataförsörjas.

Genom att proaktivt belysa hur de olika åtgärdstyperna och kostnadsposterna kommer att kunna redovisas i Trafikverkets och länsplaneupprättarnas system för detta, är syftet med utredningen också att ge underlag för att kunna framföra önskemål om justeringar i denna redovisning där sådana behov identifieras. Rapporten är en del av RUS uppdrag att bistå med erfarenhetsutbyte kring olika åtgärdsområden i miljömålsarbetet.

2 Uppdragets genomförande

Studien baseras på en dokumentgenomgång samt intervjuer med tjänstemän hos länsplaneupprättarna samt Trafikverksregioner för att erhålla kompletterande underlag och information.

Inledningsvis gjordes en inventering av vilka åtgärdsposter som tas upp i länsplaner liksom vilka trafikslag som dessa åtgärdsposter kan härröras till. Inventeringen skedde i form av en dokumentgenomgång av regeringens direktiv till länsplaneupprättarna, samt av ett urval länsplaner. Länsplaner från fyra olika län/regioner, representerande tre Trafikverksregioner, har studerats. Dessa är:

- Stockholms län (ansvar för denna länsplan inom Trafikverket ligger hos Trafikverket Region Stockholm):
 - Remiss Länsstyrelsen Stockholm. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013a)
 - Länsstyrelsen i Stockholms län. Förslag. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c).
- Jämtlands län (ansvar för denna länsplan inom Trafikverket ligger hos Trafikverket Region Mitt):
 - Remissupplaga av; Förslag till Länstransportplan 2014-2025 för Jämtlands län. Behandlad av Regionförbundets styrelse 2013-06-17. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a).
- Örebro län (ansvar för denna länsplan inom Trafikverket ligger hos Trafikverket Region Öst):
 - Remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län. Länstransportplan 2014-2025. (Regionförbundet Örebro, 2013a).
- Södermanlands län (ansvar för denna länsplan inom Trafikverket ligger hos Trafikverket Region Öst):
 - Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025. Remissversion. 2013-06-11. Diarienummer 13-008. (Regionförbundet Sörmland, 2013a).
 - Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-12-05. (Regionförbundet Sörmland, 2013c).

Under studiens gång uppmärksammades att länsplanen för regional transportinfrastruktur i Sörmland är av intresse, dels p.g.a. det system för uppföljning som utvecklats av Regionförbundet Sörmland, dels p.g.a. att Regionförbundet Sörmland har fört en diskussion med Trafikverket Region Öst om i vilken utsträckning det ska vara möjligt att finansiera åtgärder i steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen med medel från länsplanen. Detta var ett av motiven för att inkludera denna länsplan i studien.

Efter den inledande inventeringen inhämtades kompletterande uppgifter om länsplanerna genom intervjuer med ansvariga länsplaneupprättare för dessa fyra länsplaner, liksom berörda handläggare på respektive Trafikverksregion. Sammanlagt gjordes åtta intervjuer. Intervjuerna skedde via telefon förutom i ett fall då intervjun skedde personligen. Intervjuerna dokumenterades genom skriftliga anteckningar under intervjun.

Länsplanernas fördelning på olika åtgärdsposter och/eller trafikslag har sammanställts, liksom hur länsplaneupprättarna och berörda Trafikverksregioner avser utforma uppföljningen av länsplanerna, baserat på dokumentgenomgång och intervjuer.

Ovan beskrivna del av studien har resulterat i en bild av hur länsplanernas medel kommer att fördelas på olika trafikslag. Med det som utgångspunkt har förslag på indikatorer utvecklats för hur länsplanerna årligen kan följas upp. Utgångspunkten för framtagandet av förslag på indikatorer har varit att kunna följa upp länsplanernas fördelning på olika åtgärder på ett sätt som är relevant med avseende på transporterens inverkan på miljömålen. Indikatorerna har utformats så att de ska vara användbara för uppföljning av länsplanernas utfall också i andra sammanhang än avseende miljömålsuppföljning – exempelvis i nationella myndigheters uppföljning av transportpolitisk måluppfyllelse.

3 Bakgrund

Regeringen gav i december 2012 i uppdrag åt länsplaneupprättarna att för respektive län upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 (Näringsdepartementet 2012).

Länsplanerna för 2014-2025 har upprättats med beaktande av den nya planeringsprocess för transportsystemet som införts under 2013. Den innebär, precis som tidigare, att den regionala planupprättaren tar fram länstransportplaner för regional transportinfrastruktur utifrån regeringens plandirektiv. Den nya planeringsprocessen innebär att åtgärder som får anges i länsplanerna kan ha föregåtts av en förberedande studie, en så kallad *åtgärdsvalsstudie* som bygger på tillämpningen av fyrstegsprincipen. Avsikten är, ”på sikt”, att alla åtgärder som tas in i länsplanerna ska ha föregåtts av en åtgärdsvalsstudie (Trafikverket 2013). I regeringens direktiv för länsplanernas upprättande (Näringsdepartementet 2012) anger regeringen att åtgärderna bör analyseras enligt den så kallade fyrstegsprincipen.

I vissa län är det länsstyrelserna som är upprättare av länsplanen. I andra län är det regionförbund, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samverkansorgan.

3.1 En ny planeringsprocess för transportinfrastruktur

Den trettonde juni 2012 beslutade Sveriges riksdag om att införa en ny planeringsprocess för utvecklingen av transportsystemet.³ De främsta intentionerna med den nya modellen för planeringen är att effektivisera och snabba upp processen, att fyrstegsprincipen ska få ett större genomslag och att tydligheten och förankringen ska stärkas. Till dessa tre övergripande syften med reformen hör de mest centrala förändringarna i planeringsprocessen: nya rutiner kring miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), införandet av åtgärdsvalsstudier och nya rutiner för samråd, särskilt i planeringens tidiga skeden. Den nya planeringsprocessen började tillämpas den 1 januari 2013.

3.2 Vad som får ingå i länsplanerna

Vad som får ingå i länsplanerna framgår av regeringens direktiv till planupprättarna och regleras av *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* samt *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar*.

Länsplanerna omfattar i korthet: investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, åtgärder i ”andra icke statliga anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet”, samt byggande och drift av enskilda vägar. Länstransportplanerna får även finansiera sådant som enligt förordningarna egentligen ska ingå i nationell plan för transportsystemet, t.ex. länsjärnvägar. I länsplanerna ska de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid redovisas explicit. Mindre åtgärder redovisas ofta sammanslaget i potter.

Länsplanerna får från 2012 omfatta driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Länsplanerna får även omfatta åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt och som ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur.

³ Prop. 2011/12:118, betänkande 2011/12:TU13, riksdagsskrivelse 2011/12:257.

Just åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, dvs. fyrstegsprincipens steg 1, och ge effektivare användning av befintlig infrastruktur, dvs. fyrstegsprincipens steg 2, har rönt ett ökat intresse i framtagandet av länsplanerna för 2014-2025. Detta visar en jämförelse mellan de länsplaner som ingått i denna studie och utvärderingar som gjorts av länsplaner från den föregående planperioden 2010-2021 (Dickinson 2009, Dickinson 2011). Traditionellt har länsplanerna mest bestått av åtgärder i fyrstegsprincipens steg 3, och steg 4, dvs. åtgärder som rör om- och nybyggnationer av transportinfrastruktur.

3.3 Åtgärdsposter i regeringens direktiv

En inventering har gjorts av vilka åtgärdsposter som tas upp i de studerade länsplanerna liksom vilka trafikslag som dessa åtgärdsposter kan härröras till. Som framgår i avsnittet om utredningens genomförande har detta skett genom en dokumentgenomgång som inkluderar regeringens direktiv till länsplaneupprättarna och remissupplagor av fyra länsplaner från maj/juni 2013.

I regeringens direktiv (Näringsdepartementet 2012, bilaga 4, sid 4-5) framgår de olika ändamål som länsplanerna får omfatta. Planerna får i enlighet med *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* omfatta följande ändamål:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen
- Driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt *förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur*
- Byggande och drift av enskilda vägar
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*, vilket innefattar följande områden:
 - Byggande av väg- och gatuanslagningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
 - Byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
 - Byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande
 - Byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
 - Transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator
 - Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor
 - Byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov
 - Investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov

- Investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004-2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Dessa ändamål torde till stor del komma att motsvara budgetposter i de resulterande länsplanerna.

I regeringsdirektivet pekas ut att det är angeläget att satsningar på cykelåtgärder skall redovisas särskilt i länsplanerna:

”En ökad användning av kollektiva färdmedel och förflyttningar till fots och med cykel är till gagn för såväl individer som näringsliv och samhället i stort. Det finns brister i infrastrukturen för cykling och regeringen ser behov av att åtgärda detta. För att åstadkomma sammanhängande och attraktiva cykelvägnät behövs aktiv planering bl.a. genom regionala och kommunala cykelplaner. I länsplanerna för regional transportinfrastruktur finns möjlighet till satsningar på cykelåtgärder avseende nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Det är angeläget att det i länsplanerna finns en redovisning av hur mycket medel som satsas på cykelåtgärder.” (Näringsdepartementet 2012, s. 6)

I enlighet med *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*, 4 §, ska i länsplanen också anges vilka objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid.

3.4 Beslut om fastställande av länsplaner

Länsplanernas utformning beslutas först av det regionala planeringsorganet i respektive län, och fastställs därefter genom ett beslut av regeringen. Regeringen fastställer samtidigt en långsiktig nationell transportplan som Trafikverket är ansvarig upprättare för. Länsplanen gäller över en period av tolv år. Det upprättas en ny reviderad länsplan ungefär vart fjärde år.

De förslag till länsplaner som ingått i denna studie har fastställts av länsplaneupprättarna i slutliga versioner under december 2013, dvs. i slutfasen av denna studies genomförande.

3.5 Genomförande av länsplaner

De regionala planupprättarna beslutar om länsplanen. Trafikverket har ansvaret för genomförandet av åtgärderna.

Länsplanen kompletteras med årliga beslut om genomförandet av åtgärderna. Trafikverket ska varje år lämna förslag till regeringen om genomförande av infrastrukturåtgärder under den närmaste kommande sexårsperioden. Förslagen ska vara indelade i en del som avser de närmaste tre åren (år 1-3) med åtgärder som är färdiga att byggstarta, och en del som avser åtgärder som bedöms kunna byggstarta under de följande tre åren (år 4-6). Också dessa beslut om hur prioriteringar ska ske fattas av länsplaneupprättaren. Det nya planeringssystemet för länsplanerna avses på det viset bli mer flexibelt än vad som tidigare varit fallet.⁴

⁴ Motsvarande system med årliga beslut gäller också för den nationella planen för transportsystemet.

3.5.1 Exempel på den nya processen för genomförande av länsplanen – Sörmland

I remissversionen av länsplanen för Sörmland beskrivs hur det nya planeringssystemet avseende länsplanerna och deras genomförande kommer att fungera.

Planen innehåller namngivna och prioriterade åtgärder för de första 6 åren som planen gäller. Regionstyrelsen ska årligen fatta beslut om vilka åtgärder i prioriteringsordningen som ska genomföras framöver i en ekonomisk plan för år 1-6.

För de efterkommande sex åren under planperioden görs i länsplanen en redovisning av identifierade ”brister och behov”, där det inte är klart vilka åtgärder som behöver genomföras för att åtgärda dessa, utan där detta behöver utredas vidare. Regionstyrelsen kommer årligen att fatta ett inriktningsbeslut för år 7-12. De årliga inriktningsbesluten kommer att ange för vilka av de åtgärder som listas under ”behov och brister” i planperiodens år 7-12 som den fysiska planeringen ska påbörjas.

Åtgärdsvalsstudier som sker under planperioden kan generera förslag på ytterligare åtgärder under planperiodens år 1-6 eller 7-12. Vilket år dessa ska in i planen avgörs i den årliga beredningen och i de prioriteringsbeslut som länsplaneupprättaren fattar.

Varje år kommer regionstyrelsen sammantaget att fatta genomförande- och inriktningsbeslut för planens genomförande, uppdelat i tre olika beslut:

- 1-årigt genomförandebeslut (som avser projekt i gruppen år 1-6).
- Prioriterat planeringsunderlag för år 7-12.
- 4-årigt inriktningsbeslut för budget och verksamhetsplan (VP).

Underlaget för dessa årliga beslut fås genom Trafikverkets verksamhetsplan och budget, från åtgärdsvalsstudier, och från underlag från kommunernas fysiska planering för åtgärder. Inför besluten sker en gemensam beredning där det regionala planeringsorganet, Trafikverket och länets kollektivtrafikmyndighet ingår.

3.6 Uppföljning av länsplaner

När det gäller uppföljningen av länsplanerna ska Trafikverket ”fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen”. Trafikverket ska också redovisa till regeringen varje år hur de fastställda länsplanerna genomförts. Kravet som ställs i *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* är att redovisningen skall ske ”regionvis”, dvs. motsvarande Trafikverkets regionala indelning, vilken kan innefatta flera län och därmed flera länsplaner. Den årliga redovisningen till regeringen skall omfatta uppgifter om:

- Genomförda åtgärder.
- Uppnådda effekter.
- Hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts.
- Kostnader och anslagsförbrukning.

Enligt Miljöbalken ska länsplaneupprättaren följa upp länsplanens miljöeffekter. De åtgärder som man planerar att vidta för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet antas medföra, ska redovisas i såväl miljökonsekvensbeskrivningen som i den särskilda sammanställningen som tas fram när planen eller programmet har antagits⁵.

⁵ 6 kap. 12 § andra stycket 9 MB, 6 kap. 16 § MB.

4 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län

Länsplanens investeringsram är 8 442 miljoner kronor under perioden 2014-2025. Dessutom tillkommer finansiering från andra finansieringskällor för ett antal åtgärder i länsplanen. Länsplanen innehåller med andra ord fler åtgärder än de som länsplanens ramar finansierar⁶. Ett antal länsvägar ingår i länsplanen men de finansieras helt utanför länsplanens ekonomiska anslag genom trängselskatt och i vissa fall kommunal medfinansiering. Då dessa åtgärder rör länsvägnätet så omfattas de ändå av länsplanen, oavsett sin finansieringsform. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013a).

4.1 Länsplanens fördelning

Länsstyrelsen i Stockholms län har under arbetet med länsplanen bedrivit utveckling av en metod för jämställdhetsbedömning av planen, vilket fört med sig att länsstyrelsen varit tydlig med att kategorisera hur åtgärderna fördelar sig på olika trafikslag:

- Cykelåtgärder som förekommer som del av väg- och kollektivtrafikprojekt särredovisas inte som cykelåtgärder, eftersom huvudsyftet bedöms vara att förbättra framkomlighet för bil- eller kollektivtrafik. Omfattningen av dessa cykelåtgärder uppges vara ca 30-75 miljoner kronor.
- Ett antal vägobjekt innehåller förbättringsåtgärder särskilt avsedda för kollektivtrafik, t.ex. kollektivtrafikkörfält. För de fallen har länsstyrelsen brutit ut kostnaderna för dessa ur statistiken för bilåtgärder och redovisar dem som ”kollektivtrafik”.

Mindre åtgärder, under 25 miljoner kronor, har länsstyrelsen i Stockholms län valt att gruppera i så kallade *åtgärdsområden*. I dessa fördelas statlig medfinansiering för olika åtgärder till kommuner och till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med upp till 50 procent av kostnaderna, enligt en särskild förordning⁷. Åtgärdsområden omfattar sådana åtgärder som är statligt ansvar/vägnät (t.ex. trafiksäkerhet på statliga vägar, där Trafikverket ansvarar för genomförande) och också statlig medfinansiering med upp till 50 procent för åtgärder som rör t.ex. kommunala vägar.

Åtgärdsområdena omfattar totalt 23 procent av länsplanens budget (ca 1940 miljoner kronor). I länsplanen ingår följande åtgärdsområden:

- 600 miljoner kronor avsätts till *Åtgärdsområde cykel*. Medlen fördelas på följande sätt: Anslag för investeringar i statligt vägnät 40 procent, anslag för statlig medfinansiering till landsting eller kommun 60 procent.
- 60 miljoner kronor avsätts till *Åtgärdsområde enskilda vägar*. Vägföreningar ansöker om bidrag till förbättringsåtgärder från Trafikverket.
- 575 miljoner kronor avsätts till *Åtgärdsområde Kollektivtrafik* med inriktning 40 procent till stombussåtgärder, 35 procent för infartsparkeringar med mera samt 25 procent för tillgänglighetsanpassning med mera. Statlig medfinansiering kan sökas av landstinget, samt av kommun via Landstinget. Medel fördelas enligt remissversionen av länsplanen enligt följande: Anslag för investeringar i statligt vägnät 40 procent; anslag för statlig medfinansiering till landstinget eller kommun 60 procent.

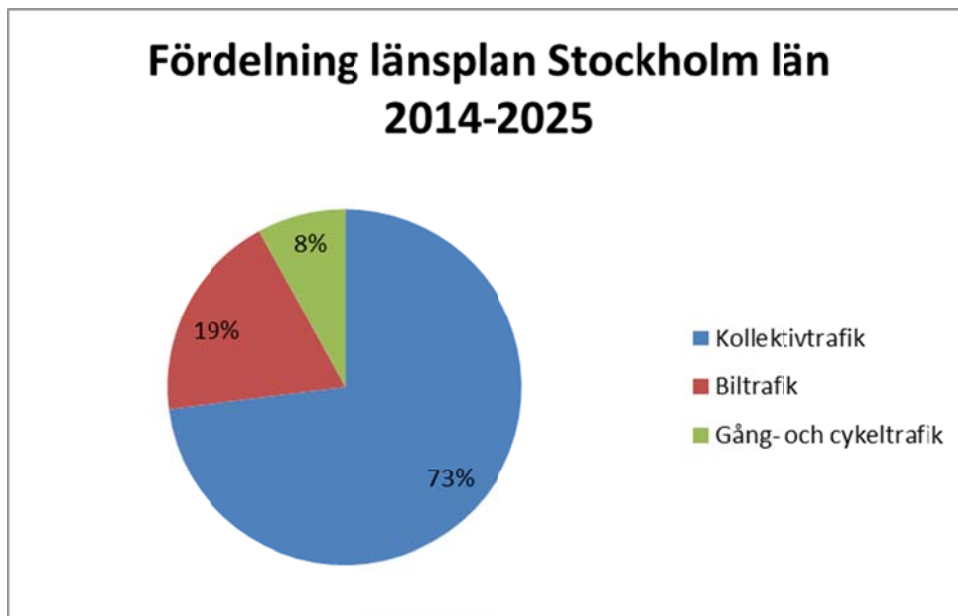
⁶ Länsstyrelsen beskriver att länsplanen innefattar följande underliggande budgetposter: ”Reg”, som innefattar länsplanefinansierade åtgärder på statliga väg- och spårnätet; ”Reg B” som innefattar bidrag för statlig medfinansiering (”B” står för ”bidrag”); ”Träs” som innefattar åtgärder som helt eller delvis finansieras av trängselskattemedel. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b).

⁷ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.

- 75 miljoner kronor avsätts till *Åtgärdsområde miljö*, som avser åtgärder på eller i anslutning till kommunala gator och vägar. Åtgärder inom områdena buller, luft samt dagvattenavrinning från väg är prioriterade. Länets kommuner kan via Trafikverket ansöka om statlig medfinansiering i enlighet med *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*
- 320 miljoner kronor avsätts till *Åtgärdsområde trafiksäkerhet* för åtgärder för att främja trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Dessa är dock i regel kopplade till, eller utgör en följd av väginvesteringar, som ger ökad framkomlighet till biltrafik. Därför bedöms åtgärdsområdet främst främja biltrafik (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b). Följande ska prioriteras: 1. Barns säkra skolvägar (oavsett vägghållare), separering av oskyddade trafikanter och biltrafik på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta; 2. Smärre åtgärder på det (i första hand) primära vägnätet, exempelvis sidoområdesåtgärder eller i samband med en hastighetsöversyn; 3. Korsningsåtgärder på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta. 60 procent anslås till statliga investeringar och 40 procent till statlig medfinansiering till kommuner som söks via Trafikverket (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c).
- 310 miljoner kronor avsätts till åtgärdsområdet *Åtgärder för effektivare storstadstrafik*. I detta ingår trimningsåtgärder; studier av olika slag (åtgärdsvalsstudier, resvaneundersökningar, trafikprognoser); och samarbetsprojekt mellan olika parter. Trimningsåtgärder är enklare åtgärder inom befintligt vägområde – t.ex. körfältsjusteringar, mindre åtgärder i trafikplatser, ITS-åtgärder, rampstyrning, signalprioritering, ommålning av vägar, åtgärder kopplade till trafikinformation (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c; Trafikverket Region Stockholm, 2013). Trimningsåtgärder hör således till fyrstegsprincipens steg 2 och steg 3. De bedöms huvudsakligen omfatta främjande av framkomlighet för biltrafik. Ommålning av befintliga körfält som reserveras för kollektivtrafik, och signalprioritering av t.ex. kollektivtrafik och cykeltrafik kan också räknas in i åtgärdsområdet (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b). Hur medlen i åtgärdsområdet fördelas beror helt på vilka behov som dyker upp under planperioden. Åtgärdsområdet kommer i hög grad att finansiera steg 1-3 åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier. Länsstyrelsen önskar satsa mycket på trimningar för kollektivtrafik i kombination med Mobility Management-åtgärder, och åtgärdsområdet kan även innebära kapacitetshöjande trimningsåtgärder för personbilstrafiken (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013d). Det anges i länsplanen att följande ska prioriteras: Trimningsåtgärder längs väg 259 och anslutande vägar i väntan på ”Tvärförbindelse Södertörn”; åtgärdsvalsstudie för en långsiktig målbild för väg 226 sträckan Vårsta–Södra länken; mätning av regional cykling. Statlig medfinansiering genom detta åtgärds paket får sökas av kommun via Trafikverket och fördelas på följande vis: Anslag för investeringar i statligt vägnät 75 procent; anslag för statlig medfinansiering 25 procent till kommuner och regional kollektivtrafikhuvudman för fysiska åtgärder på det kommunala vägnätet och anslutningar till kollektivtrafikknutpunkter (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c).

Som helhet är länsplanens budgetram 8442 miljoner kronor under planperioden 2014–2025. Av den går 73 procent eller 6148 miljoner kronor till kollektivtrafikinvesteringar (både på spår och väg, inklusive 575 miljoner kronor till åtgärdsområde kollektivtrafik), 19 procent till investeringar i vägar (1581 miljoner kronor, varav 75 miljoner kronor till

Åtgärdsområde miljö, 60 miljoner kronor till Åtgärdsområde enskilda vägar och 320 miljoner kronor till Åtgärdsområde trafiksäkerhet men exklusive åtgärder som syftar till att främja kollektivtrafik) och 8 procent till cykelåtgärder (713 miljoner kronor varav 600 miljoner kronor till Åtgärdsområde cykel)⁸. (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c).



Figur 1. Fördelning mellan olika färdssätt av länsplanens budgetram i länsplanen för Stockholms län 2014-2025. Exklusive medfinansiering (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c).

Länsplanens åtgärder omfattas också av flera andra finansieringskällor utöver länsplanens budgetram. För finansiering av väginvesteringar på länsvägnätet erhåller länsplanen också 3683 miljoner kronor genom trängselskatt. Beaktas dessa trängselskattefinansierade åtgärder tillsammans med länsplanens budgetram, så fördelas 26 procent av medlen till väginvesteringar, 70 procent till kollektivtrafikinvesteringar, och 4 procent för cykelåtgärder för planperioden 2014-2025 (sid 31, Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c).

Utöver trängselskatt tillkommer medfinansiering från kommuner och landsting. Medfinansieringen inklusive dessa olika källor uppgår totalt till 15 187 miljoner kronor. (sid 27, Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c). Inräknat samtliga finansieringskällor (länsplan, trängselskatt, kommuner, landstinget) så fördelas budgeten för åtgärder i länsplanen enligt följande: investeringar i kollektivtrafik 70 procent, väginvesteringar 26 procent, och cykel 4 procent (sid 31, Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c).

4.1.1 Oklart hur steg 1-åtgärder för beteendepåverkan kan finansieras

I remissversionen av länsplanen (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013a) föreslogs ett ytterligare åtgärdsområde, för ”*effektivare användning av transportsystemet*”, där

⁸ När det gäller 310 miljoner kronor till åtgärdsområdet *Åtgärder för effektivare storstadstrafik* går det inte att på förhand säga hur stor del av denna budget som kommer att fördelas till respektive trafikslag. Här har ett schablonmässigt antagande gjorts att ungefär 50 procent av åtgärdsområdets budget går till åtgärder som främjar biltrafik och 50 procent till åtgärder som främjar kollektivtrafik. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013e).

kommuner skulle kunna söka statlig medfinansiering för flödesmätningar, resvaneundersökningar, cykelplaner, parkeringspolicy m.fl. dokument för att stödja steg 1- och steg 2-åtgärder men också för marknadsföring av hållbara resval för att påverka attityder och beteenden (Mobility Management).

Gällande åtgärdspaketet för ”effektivare användning av transportsystemet” har Trafikverket Region Stockholm under remissbehandlingen av länsplaneförslaget tydliggjort för länsstyrelsen att medel från länsplanen inte får anslås till beteendepåverkande kampanjer. *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*, 3 §, anger visserligen att länsplanen ska omfatta bl.a.

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

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar anger å andra sidan att länsplanens anslag ska gå till ”fysiska åtgärder”. Länsstyrelsen uttrycker osäkerhet om vad Trafikverket Region Stockholm menar ska kunna innefattas i förordningen om länsplaner §3 som citeras ovan

Trafikverket Region Stockholm är således inte klara över hur de ska förhålla sig till åtgärder i steg 1 och steg 2, när det gäller vad Trafikverket har mandat att genomföra inom sitt uppdrag. Tveksamheten gäller framförallt åtgärder för beteendepåverkan, ”att be människor att resa på annat sätt”. Det har utretts nationellt inom Trafikverket, men Trafikverket har inte landat i något förhållningssätt. Länsplaneramen är inte Trafikverkets anslag, men å andra sidan sker genomförandet av länsplanen inom ramen för Trafikverkets regleringsbrev (Trafikverket Region Stockholm, 2013).

I det slutliga förslaget till länsplan har åtgärdsområdet ”effektivare användning av transportsystemet” mot denna bakgrund delvis tagits bort, just i de delar som rör möjlighet till statlig medfinansiering av marknadsföring av hållbara resval för att påverka attityder och beteenden (Mobility Management) (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013e). Övriga delar, avseende studier av olika slag såsom t.ex. cykelplaner och resvaneundersökningar, bakades ihop med trimningsåtgärder på vägnätet, till ”Åtgärder för effektivare storstadstrafik” (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c). Länsstyrelsen anger att man inom detta åtgärdsområde ändå önskar satsa på Mobility Management-åtgärder, i kombination med trimningar för kollektivtrafik (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013d).

Förhoppningen hos länsplaneupprättaren är att den aktuella förordningen⁹ som orsakat osäkerheten ska hinna ändras, så att bidrag även ska kunna ges till beteendepåverkande åtgärder som marknadsföring av hållbara resval (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013e).

4.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden

Enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur* ansvarar Trafikverket för genomförandet, i termer av projektering och byggnation av de statliga åtgärderna i länsplanen – både de namnsatta objekten i länsplanen och de statliga åtgärderna inom åtgärdsområdena. (Detta verkar impliceras av förordningens 14 §, i

⁹ *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar*

vilken framgår att *”Trafikverket skall fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen”*).

Hur stor del av planen som faktiskt kan genomföras respektive år är bl.a. beroende på vilka medel som Trafikverket anvisas för detta respektive år av riksdagen och regeringen via statsbudgeten. Trafikverket tar fram verksamhetsplaner för sina regioner, bl.a. för Region Stockholm, som omfattar de kommande fyra åren. Regeringen tilldelar Trafikverket en ram för det regionala anslaget. Huvudkontoret fördelar ut ramarna på de olika Trafikverksregionerna. Tilldelningen sker proportionerligt mot planernas budget. Något län får något år lite mer, men totalt sett efter ungefär efter en fyraårsperiod så ska alla län ha fått 96 procent av sin tilldelning enligt länsplanen. (Ibid). Trafikverket drar av omkostnader för sin administration från länsplaneanslaget. Procentuellt understiger avdraget en procent av länsplanens budgetram (ibid.).

Beslut om mindre åtgärder inom redovisade åtgärdsområden i länsplanen för Stockholms län fattas årligen av Trafikverket Region Stockholm. Trafikverket ansvarar för utbetalning och också uppföljning av statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten (tillhörande landstinget).¹⁰

Länsplanen innefattar således många ”mindre åtgärder” (dvs. under 25 miljoner kronor). Dessa är svåra att exakt kostnadsbedöma på förhand. Det är t.ex. svårt att i förväg kostnadsuppskatta behoven hos kommunerna och hur de statliga bidragen kommer att fördelas. För större projekt (25 miljoner kronor eller mer) ställs krav på kalkyler och effektbedömningar för att de ska komma med i en länsplan, och för dessa är beslutsunderlaget bättre för att på förhand korrekt uppskatta kostnader (Trafikverket Region Stockholm, 2013).

Även de större investeringarna kan dock drabbas av fördyringar av olika slag under planperioden. Beroende på årlig medelstilldelning och *”oförutsedda komplikationer i genomförandet av objekten i länsplanen”* skriver länsstyrelsen att utbyggnadstidpunkten för enskilda åtgärder kan komma att förskjutas något i tiden jämfört med det som redovisas i planen. Kostnadsförändringar för ett objekt kan *”föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden samt omfördelningar av länsplanens ekonomiska ram.”* (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013a). Trafikverket ansvarar för att informera länsstyrelsen om betydande förändringar som sker i genomförandet av åtgärder gentemot länsplanen, dvs. fördyringar som kan uppstå. Mindre avvikelser inom ramen för planens intentioner beslutas av länsstyrelsen, utan inhämtande av yttrande från berörda aktörer. Trafikverket hanterar sedan dessa mindre justeringar.

Om en *väsentlig avvikelse* behöver göras beträffande innehållet i den fastställda länsplanen, ska länsplaneupprättaren, dvs. länsstyrelsen i Stockholms län, besluta om ändring av planen efter att yttrande inhämtats från berörda aktörer (landstinget, kommuner och andra berörda myndigheter).¹¹ ”Väsentlig avvikelse” tolkas av länsstyrelsen som att ett objekt tas bort ur planen eller att länsplanens totalram överskrids med fem procent (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013a, sid 43).

Om det skulle ske en kostnadsökning för investeringar i spår- eller väginfrastruktur så kan detta täckas genom att medel lånas från andra åtgärder inom samma budgetpost. Alternativt täcks de fördyrade infrastrukturinvesteringarna med överföring av medel från åtgärdsområdena för mindre åtgärder understigande 25 miljoner kronor, dvs. den

¹⁰ 3 §, Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.

¹¹ 11 §, Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

statliga medfinansieringen till kommuner och kollektivtrafikmyndigheter för t.ex. cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Dessa åtgärder skjuts då fram helt eller delvis.

Eventuella fördyringar av de trängselskattefinansierade objekten på länsvägnätet i Stockholms län kommer i första hand att hanteras genom överföring av medel från andra trängselskattefinansierade väginvesteringar i den mån det är möjligt. Om ytterligare statliga medel skulle krävas, menar länsstyrelsen att dessa ska genereras genom omfördelning inom länsplanen: *”Om ytterligare statliga medel krävs ligger ansvaret på länsplanen och Länsstyrelsen har att besluta om eventuella förändringar avseende tid, totalkostnad och innehåll i dialog med Trafikverket”*. Då kan medel enligt länsstyrelsen komma att tas från länsplanens budget för investeringar i väg- och spårinfrastruktur, eller från åtgärdsområdena. En fördyring av en väginvestering som helt eller delvis finansieras av trängselskatt, kan således komma att täckas upp genom omfördelning från åtgärdsområden som avser att finansiera åtgärder för främjande av cykel eller kollektivtrafik.

Omvänt kan dock inte trängselskatt användas till att täcka kostnadsökningar av åtgärder som ingår i länsplanens budget för investeringar i väg- och spårinfrastruktur, eller från åtgärdsområdena. Om det sker kostnadsökningar för åtgärder som får statlig medfinansiering, skriver länsstyrelsen att statlig medfinansiering till landstinget och kommuner är fasta belopp. Därför kommer höjda kostnader för sådana projekt inte att ha någon direkt påverkan på länsplanen. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b).

4.3 Uppföljning av länsplanen

Uppföljningen av länsplanerna har hittills fokuserat på ekonomin, dvs. att följa ekonomin i projekten, och att tilldelningen av medel till varje åtgärdsområde är proportionerlig mot vad planen anger. I Trafikverkets årsuppföljning sker en mer detaljerad uppföljning av t.ex. hur många meter cykelväg som totalt har byggts i de olika Trafikverksregionerna, av de totala utsläppen från trafiksystemet i en region, hur överflyttning mellan färd sätt ser ut totalt i en region osv. Motsvarande uppföljning görs inte specifikt för länsplanerna (ibid).

Trafikverket kan få fram de ekonomiska utfallen ur sitt ekonomiska system (Agresso) som går att koda så att Trafikverket t.ex. numera ur systemet kan få fram hur mycket pengar som gått till cykelåtgärder i Stockholms län, vilket inte var möjligt förut. Trafikverket Region Stockholm ”märker” cykelåtgärder i ekonomiuppföljningen så att de är lätta att urskilja i uppföljningen. Vilket av fyrstegsprincipens steg som åtgärderna gäller skulle kunna urskiljas i den ekonomiska uppföljningen på samma sätt som Trafikverket gör med cykelåtgärder (ibid).

Alla åtgärder inom åtgärdsområdet ”trimning” går att urskilja i den uppföljning som sker idag. Cirka 10-20 åtgärder genomförs inom verksamhetsplanerna på en fyraårsperiod inom detta åtgärdsområde. Den ekonomiska uppföljningen gör det möjligt att se vad det är för typ av åtgärder (ibid.)

Inför planperioden 2014-2025 planerar Trafikverket Region Stockholm att förbättra uppföljningen i samråd med länsstyrelsen. T.ex. ser man det som intressant att kunna följa upp hur många kilometer cykelväg som har byggts. Förhoppningen är att länsstyrelsen ska kunna bli mer delaktig i Trafikverkets övergripande prioriteringar av vad som ska göras kommande fyra åren inom sin verksamhetsplanering. Ett möte planeras mellan länsstyrelsen och Trafikverket Region Stockholm för att diskutera hur Trafikverkets årsredovisning kan förbättras och vad som är intressant att redovisa i den (ibid.)

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen ”hur de fastställda länsplanerna genomförts”.¹² Redovisningen ska ske ”regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning.” Trafikverket Region Stockholm har enligt länsstyrelsen velat mildra denna skrivning (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b). I slutversionen av länsplanen formuleringen modifierats till:

I februari varje år ska länsstyrelsen ta del av en sammanställning av Trafikverkets årsuppföljning avseende:

- *Namn-givna objekt inkl de trängselskattefinansierade objekten på länsvägnätet samt namn-givna medfinansieringsobjekt till landstinget;*
- *Åtgärdsområden fördelat på:*
 - *Statliga åtgärder*
 - *Statlig medfinansiering*

Uppföljningen ska ske i förhållande till den beslutade länsplanen och avse:

- *Tidplan (åtgärdsvalsstudie/fysisk planering, planerad byggstart, planerad trafiköppning)*
- *Kostnad/prognos (med och utan indexjustering)*
- *Ev. speciella komplikationer kring planerande/genomförande.*

I februari varje år kan, om ovanstående redovisning genomförs, Trafikverket Region Stockholm ge länsstyrelsen en bild av om kostnadsökningar föreligger i projekt. Därmed skulle slutsatser kunna dras om det föreligger risk för att medel måste ”lånas” inom länsplanens ram för att täcka dessa kostnadsökningar i så fall, genom omfördelning inom länsplanen. Utifrån detta underlag torde också en bedömning kunna göras årligen av vilka åtgärder i länsplanen som i sin tur riskerar att fördröjas/förskjutas framåt i tiden avseende genomförandet, p.g.a. sådana omfördelningar, och inom vilka trafikslag.

För åtgärdsområdena önskade länsstyrelsen i remissversionen förslag på hur redovisning ska ske av hur åtgärds-paketens medel upparbetas under planperioden, fördelat på statliga investeringar och statlig medfinansiering. Länsstyrelsen önskade även att en årlig redovisning ska omfatta ramfördelning, upparbetade kostnader och utbetalningar av medfinansiering till landstinget. Dessa önskemål har dock tagits bort i förslaget till slutversion av länsplan.

För ”Åtgärdsområde cykel” vill länsstyrelsen ha en årlig redovisning av det regionala cykelboks-lutet. Cykelboks-lutet är ett gemensamt ansvar för flera aktörer, men kommer att åligga Trafikverket Region Stockholm att ta fram, enligt länsstyrelsen. Länsstyrelsen har skrivit att cykelboks-lutet ska göras enligt överenskommelse i det regionala samarbetet, och att det bör redovisas i samband med övrig redovisning kopplat till länsplanen. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013a).

Vid ett av tillfällena önskar länsstyrelsen att ”ta del av den redovisning av länsplanen som Trafikverket lämnat till regeringen. Behov av kompletterande möten kan uppstå och ska då genomföras.” Denna text har länsstyrelsen i slutversionen ändrats till: ”Därutöver ska en dialog kontinuerligt föras mellan Trafikverket och länsstyrelsen om genomförandet av länsplanen” (ibid).

Länsplanens miljöpåverkan kommer årligen att följas upp av länsstyrelsen med hjälp av redan befintliga miljöövervakningssystem som t.ex. miljömålsuppföljningen. Resultaten från uppföljningen kommer att dokumenteras och göras tillgängliga för allmänheten på

¹² 14 § i förordningen (1997:263).

länsstyrelsens webbplats. En utförlig beskrivning av uppföljningsprocessen avseende länsplanens miljöpåverkan återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen (Ibid.).

5 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Jämtlands län

Regionförbundet Jämtlands län presenterade våren 2013 sitt förslag till ny länstransportplan 2014-2025. Principiella diskussioner som förts inför upprättandet och prioriteringarna i länsplanen handlar om att Jämtlands län har en minskande befolkning i stora delar av länet utom efter stråket Östersund – Krokomb – Åre. Det senaste året ökade befolkningen i dessa tre kommuner och ökningen sker utefter stråket Mittbanan/E 14. Längs Mittbanan bedöms därför finnas ett tillräckligt befolkningsunderlag för att stärka pendlingsmöjligheterna med tåg, och i slutversionen av länsplanen har därför budgeterats medel för ett nytt tågstopp längs denna sträcka. För tillgänglighet i övriga länet bedöms vägnätet spela en viktig roll. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013b).

Regionförbundet Jämtlands län framhåller att det finns angelägna investeringar också utanför länsgränsen som är viktiga för att främja länets utveckling, t.ex. i järnvägsnätet. (Ibid).

5.1 Länsplanens fördelning

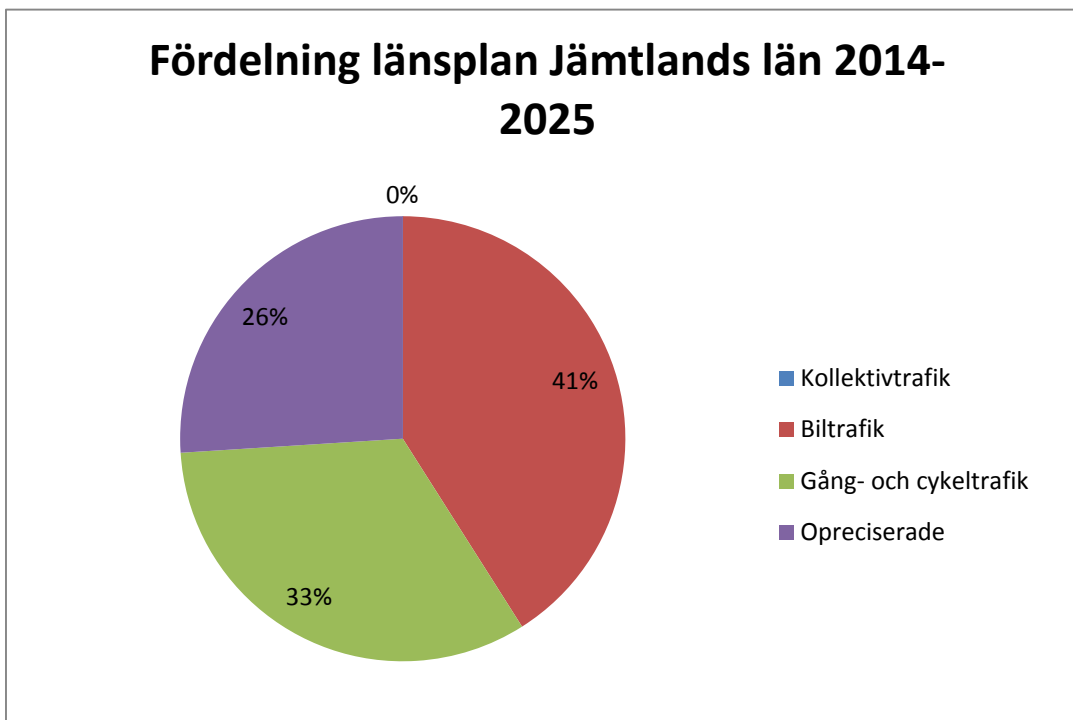
Förslag till prioritering inom tillgängliga ramar									
Kommun	Vägnr	Vägsträcka	Problem/brist	Antal km	ADT	Total kostn	Fin LTP	Fin Bär	
Härjedalen		84	Länsgräns - Fjällräs		940	75	75		
Berg		315	Rätan - Utanbergsvallarna		340	80	12	68	
Berg		321	Svenstavik - Mårsåsen	38	1500	82	30	52	
Ragunda		323	Infart/genomf centrala Hammarstrand			7	7		
Åre		659	Så - Vik	4	170	10	5	5	
Åre		662	Husåvågen	17	270	45	45		
Krokomb		675	Valne - Ånge	12	130	35	10	25	
Krokomb		675	Ede - Ånge		900	5	5		
Bräcke		711	Bräcke - Albacker	33	120	86	12	74	
Opreciserade åtg		311 m.fl						100	
Medfinansiering kommun			Åtgärder för Kolltrafik o TS kom. Vagnar				10	10	
Bidrag byggande enskilda vägar			Bidrag byggande enskilda vägar				12	12	
Gång och cykelvägar enl flik 2			Gång och cykelvägar enl bilaga				169	169	
Oförutsedda steg 1 o 2 åtgärder			Oförutsedda steg 1 o 2 åtgärder				12	12	
Oförutsedda steg 3 o 4 åtgärder			Oförutsedda steg 3 o 4 åtgärder				12	12	
Summa							740	516	224
Ram LTP 516 milj = 43 milj/år									
Schablonkostnader		Milj/km							
Nybyggnad väg 8-9 m bredd		13							
Bärighetsinkl bel 6-9 m bred		2,7							
GC inkl belysning		3,5							

Tabell 2. Fördelning mellan olika åtgärdstyper i länsplanen för Jämtlands län 2014-2025. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a) (Miljoner kronor).

Länsplaneförslaget omfattar en total budget på 516 miljoner kronor för perioden 2014-2025.¹³ Av denna avsätts i remissversionen av länsplanen inga medel till preciserade åtgärder i kollektivtrafik, 39 procent eller 201 miljoner kronor till preciserade vägåtgärder och 2 procent eller 12 miljoner kronor till ”bidrag byggande enskilda vägar” - totalt 41 procent till vägtrafik. 33 procent eller 169 miljoner kronor går till gång- och cykeltrafikinvesteringar i posten ”gång- och cykelvägar”. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a). I länsplanen specificeras vilka gång- och cykelvägar som ska finansieras.

¹³ En slutlig version av länsplanen efter inarbetande av inkomna remissynpunkter beslutades av regionförbundets styrelse i december 2013. Källa: Epost, Regionförbundet Jämtlands län 2013-12-11.

Resterande medel i länsplanen avsätts till flera poster där det inte på förhand går att ange hur de exakt kommer att fördelas på olika trafikslag. Totalt motsvarar dessa 26 procent eller 134 miljoner kronor av länsplanens budgetram¹⁴.



Figur 2. Fördelning mellan olika färdssätt av länsplanens budgetram i länsplanen för Jämtlands län 2014-2025. Exklusive medfinansiering. (Länsstyrelsen i Jämtlands län, 2013a).

En summa om 100 miljoner avsätts i länsplaneförslaget till större ”opreciserade åtgärder” i slutet av planperioden utifrån kommande åtgärdsvalsstudier. Dessa åtgärder ska kunna omfatta regionala vägar och också järnväg. För denna budgetpost går det inte idag att ange någon fördelning på trafikslag. Posten ”åtgärder för kollektivtrafik och trafiksäkerhet kommunala vägar” omfattar 10 miljoner kronor och kan gå till åtgärder för ökad trafiksäkerhet, eller åtgärder för att främja kollektivtrafikens framkomlighet längs det kommunala vägnätet. I sju av de åtta kommunerna i länet är dock vägnätet antingen statligt eller består av enskilda vägar också inne i tätorterna. Det är bara Östersunds kommun som egentligen har ett kommunalt vägnät, vilket inneburit att Östersund traditionellt fått en stor del av de medel som finns i ”medfinansiering kommun”.

10 miljoner kronor avsätts till ett åtgärdsområde ”oförutsedda steg 3- och steg 4-åtgärder”, som ska avse ”oförutsedda investeringsbehov” eller ”fördyringar”.

Posterna 100 miljoner kronor för ”opreciserade åtgärder”, 12 miljoner kronor till ”oförutsedda steg 3 och steg 4-åtgärder”, samt trafiksäkerhetsåtgärder i ”åtgärder för

¹⁴I slutversionen av länsplanen för 2014-2025 som behandlades av Regionstyrelsen den 16 december 2013 hade fördelningen av länsplanens budget förändrats gentemot remissversionen. ”Större åtgärder” i planperiodens slut får 75 miljoner kronor istället för 100 miljoner kronor. Orsaken är ytterligare fördyringar av planerade objekt. Vidare har summan för gång- och cykelvägar minskats från tidigare föreslagna 169 miljoner till 148 miljoner. 2 miljoner avsätts också för en namngiven investering i kollektivtrafik, ett tågstopp i Nälden. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013b)

kollektivtrafik och trafiksäkerhet kommunala vägar” på totalt 10 miljoner kronor kan förväntas fördelas helt eller delvis till vägar.

Länsplanen innehåller slutligen en post för ”oförutsedda steg 1 och steg 2-åtgärder”. I denna pott avsätts medel för idag oförutsedda behov för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken och öka trafiksäkerheten. Potten kan också finansiera olika former av utredningar med syfte att nå de transportpolitiska målen. Dessa medel ska användas till åtgärder ”som man upptäcker behöver göras” under länsplanperiodens gång. Ofta handlar detta enligt Regionförbundet Jämtlands län om åtgärder som Länstrafiken behöver stöd för att genomföra inom kollektivtrafiken, men medlen kan också gå till trafiksäkerhetsåtgärder. I tidigare länsplan finns exempel på att medel tilldelats till rena steg 1-åtgärder för beteendepåverkan, när Östersunds kommun fick bidrag till en kampanj för att inom Korpen uppmuntra till att prova på cykling. För detta åtgärdsområde avsätts i länsplaneförslaget 12 miljoner kronor under planperioden. För denna budgetpost går det inte idag att ange någon exakt fördelning på trafikslag.

Andel medel som går till åtgärder för främjande av kollektivresande är svåra att skilja ut i remissversionens budgetfördelning. Det får förmodas att en del av ”opreciserade åtgärder” också kommer att gå till åtgärder för vägtrafik. Enligt Regionförbundet kommer i slutversionen en järnvägsåtgärd att pekats ut tydligare än i remissversionen.

”Oförutsedda steg 1 och steg 2-åtgärder” bedöms gynna andra färdstätt än bil. Övriga åtgärdsområden, ”medfinansiering kommun” och ”oförutsedda steg 3 och steg 4” kan komma att fördelas både till åtgärder som främjar bil och som främjar andra trafikslag.

För väginvesteringar tillkommer medfinansiering med 224 miljoner kronor, så att länsplanen totalt omfattar åtgärder för 740 miljoner kronor. Denna medfinansiering kommer från Trafikverket Region Mitts bärighetsanslag. (Regionförbundet Jämtlands län, 2013b). Medräknat denna medfinansiering så går 59 procent eller 437 miljoner kronor till investeringar i vägar (namngivna investeringar exklusive kollektivtrafikåtgärder, samt ”bidrag enskilda vägar”). Sett till denna utökade budgettram inklusive medfinansiering så motsvarar 169 miljoner kronor för gång- och cykeltrafikinvesteringar 23 procent, och 134 miljoner kronor för opreciserade åtgärder motsvarar 18 procent (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a). Medräknat medfinansieringen ökar alltså andelen medel som anslås till väginvesteringar, och minskar andelen som går till andra färdstätt.

5.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden

Formerna för hur beslut ska fattas om fördelning av medel under planperiodens gång är oklara ännu. Regionförbundet Jämtlands län har kontinuerliga möten med Trafikverket Region Mitt. Regionförbundet Jämtlands län tycker att den fysiska planläggningen av åtgärder i steg 3 och steg 4 har orimliga ledtider, och att detta borde gå snabbare. Regionförbundet anser att man har en viktig roll för att trycka på när det gäller detta (Regionförbundet Jämtlands län, 2013b).

Vid fördyringar uppger Trafikverket Region Mitt att medel då tas från ett annat projekt. I praktiken innebär detta att omfördelning sker inom samma trafikslag och inte från pottorna för smärre åtgärder – ”99 procent är ju vägåtgärder, det är därifrån man tar i regel.” (Trafikverket Region Mitt, 2013).

Fördyringar av vägobjekt är enligt Regionförbundet ett stort bekymmer som ständigt uppstår. Trafikverket Region Mitt gör kostnadsberäkningarna och använder schabloner i

dessa. Regionförbundet Jämtlands län för en kontinuerlig dialog med Trafikverket Region Mitt om detta. När det gäller eventuella fördyringar av åtgärder i planen, så har det enligt regionförbundet hittills inte hänt att det uppstått behov av att så att säga ”låna” från andra poster i planen till fördyrade steg 3- eller steg 4-åtgärder. Behov av utökad finansiering pga. fördyringar har istället lösts genom att antingen minska ambitionen för det aktuella objektet, eller minska investeringstakten för ett objekt. Budgeten för den nya planperioden täcker t.ex. upp fördyringar i föregående planperiod (2010-2021). Den nu utpekade budgetposten för ”oförutsedda steg 3- och steg 4-åtgärder” är avsedd som en buffert för eventuella kommande fördyringar. Regionförbundet Jämtlands län påpekar att även byggande av gång- och cykelvägar ständigt fördyras (Regionförbundet Jämtlands län, 2013b).

Regionförbundets styrelse fattar beslut om att fastställa själva länsplanen. När det gäller eventuella fördyringar av åtgärder som upptäcks under planperioden så är det regionförbundet som har fattat beslut om omprioriteringar av nuvarande plan, och troligen kommer beslutsgången fortsätta att se ut så för den nya planperioden (ibid.).

När det gäller de olika åtgärdspotterna som är mindre än 25 miljoner kronor så har Regionförbundet Jämtlands län i och med länsplanens fastställande också beslutat om den ram som ska gälla för 2014-2025. För den årliga fördelningen av medfinansieringsmedel tar Trafikverket Region Mitt beslut efter beredning med Regionförbundet (ibid.).

5.3 Uppföljning av länsplanen

För uppföljningen av länsplanen sker en kontinuerlig dialog mellan Regionförbundet Jämtlands län och Trafikverket Region Mitt.

”Oförutsedda steg 3 och steg 4-åtgärder” kan förväntas redovisas uppdelat på objektnivå varför det torde vara möjligt urskilja om det rör sig om väg eller järnväg. När det gäller åtgärdspaketet ”medfinansiering kommun” liksom åtgärdsområdena ”oförutsedda steg 1 och steg 2-åtgärder” så ställdes frågan om hur det kommer att vara möjligt att urskilja trafikslag, dvs. om det t.ex. är åtgärder för kollektivtrafik eller trafiksäkerhet på kommunala vägar som tilldelas medel i ekonomisk uppföljning. Hittills har det inte funnits någon sådan systematisk uppföljning enligt regionförbundets representant (ibid.).

Trafikverket Region Mitt kan vid tidpunkten för intervjun inte uttala sig om hur det kommer se ut med uppföljningen. För uppföljning med avseende på bidrag till miljömål hänvisar man till de underlag som tagits fram under planeringen inför länsplanen, dvs. samlade effektbedömningar m.fl. (Trafikverket Region Mitt, 2013).

När det gäller hur uppföljningen kommer att se ut avseende olika steg i fyrstegsprincipen, säger Trafikverket Region Mitt att det gjorts en översyn av behov i steg 3 och steg 4 i Jämtland och att dessa uppgår till 6 miljarder kronor. Men eftersom länsplanen tilldelats 517 miljoner kronor för planperioden råder det ett glapp mellan vad man skulle vilja ha och vad man vill göra i steg 3 och steg 4. Detta innebär att behoven får lösas med åtgärder i steg 1 och steg 2. I själva länsplanen har steg 1 och steg 2 bara tilldelats 12 miljoner kronor, inte 5,5 miljarder kronor. Eftersom Trafikverket numera inte har riktade medel, dvs. vad som tidigare benämndes ”sektorsmedel”, för att bidra till åtgärder i steg 1 och steg 2 så kommer kommunerna att få ta kostnaderna för dessa åtgärder, och detta kommer således att ske till största delen utanför länsplanens ram. Trafikverket Region Mitt tror att steg 1 och steg 2-åtgärder som kommunerna genomför till största delen kommer att handla om ”smärre åtgärder i befintligt vägnät”. En del åtgärder i steg 1 och 2 tror Trafikverket Region Mitt också kommer att genomföras av

kommunerna i samverkan med Regionförbundet i sin egenskap av att också vara kollektivtrafikmyndighet. (Ibid).

Trafikverket Region Mitt uppger att man inte gör någon årlig avrapportering till regeringen om genomförandet av länsplanerna i sin region. Möjligen görs detta av Trafikverket centralt, men det är oklart. En ekonomisk uppföljning sker genom efterkalkyl för varje projekt. Trafikverket Region Mitt följer månad för månad upp hur projekten förlöper. Årligen sker för varje objekt en avstämning om hur det ligger till ekonomiskt, om det går plus eller minus. Det är Regionförbundet som följer upp pengaflödet när det gäller länsplanen. Trafikverket Region Mitt gör en återsrapportering till Regionförbundet. Hur Regionförbundet sammanställer och rapporterar den årliga fördelningen vet Trafikverket Region Mitt inte. (Ibid).

6 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län

6.1 Länsplanens fördelning

Länsplanen för Örebro län omfattar en ekonomisk ram på 1039 miljoner kronor för perioden 2014-2025. (Regionförbundet Örebro, 2013a). Fördelningen mellan biltrafik, kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik läggs inte fast i länsplanen på grund av att den ska vara flexibel och beslut om fördelning kunna fattas under planperioden. År för år vill regionpolitikerna i Örebro län kunna besluta fördelning mellan större och mindre åtgärder, liksom fördelningen inom dessa kategorier. (Ibid.).

Preciserat är att ungefär 13 procent eller 132 miljoner kronor fördelas till kollektivtrafik, 6 procent eller 66 miljoner kronor till vägar (trafiksäkerhetsåtgärder samt ”enskilda vägar”), och 10 procent eller 108 miljoner kronor till cykelvägar. Resterande del av budgetramen (71 procent) är opreciserad i länsplaneförslaget avseende fördelning på trafikslag¹⁵.

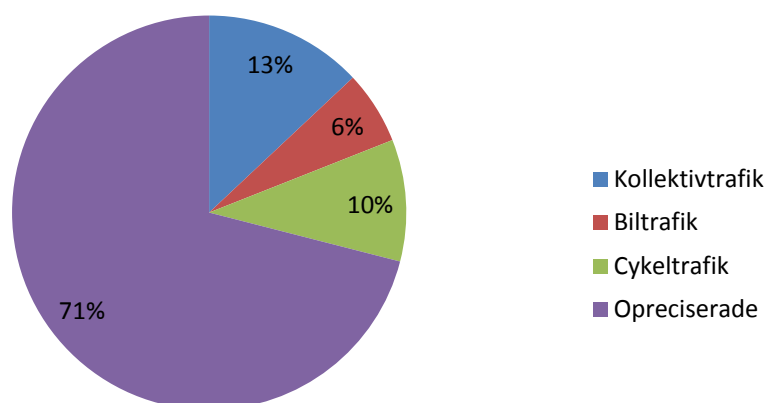
¹⁵ Enligt Regionförbundet Örebro har i förslaget till slutversion av länsplanen en ändring gjorts av rubriken för större åtgärder så att denna åtgärdspost betecknas som ”trafikslagsövergripande”. En prioriterad åtgärd på järnväg har också lagts till. Ett syfte är att Regionförbundet vill visa att man menar allvar med att större ny- och ombyggnadsåtgärder i länsplanen kan omfatta såväl väg som järnväg. (Regionförbundet Örebro, 2013b).

Åtgärdsområde	Andel i kronor	Andel i procent
Större åtgärder – alla trafikslag	643	62
Mindre åtgärder	396	38
Totalt	1 039	
Ungefärlig fördelning av minde åtgärder		13
<i>Kollektivtrafik</i>	132	
Nationellt och regionalt vägnät	48	
Medfinansiering av kommunala åtgärder	84	
<i>Cykelvägar</i>	108	10
• Nationellt och regionalt	48	
• Medfinansiering av kommunala åtgärder	60	
<i>Övriga mindre åtgärder</i>	156	15
• Trafiksäkerhet och andra mindre åtgärder nationellt och regionalt. Trafiksäkerhetsåtgärder avser t.ex. tätortsgenomfarter, korsningsåtgärder och viltstängsel eller till trimningsåtgärder.	24	
• Trafiksäkerhet och miljö - medfinansiering av kommunala åtgärder	36	
• Enskilda vägar	6	
• Trafikverkets planering – 0,5 Mkr/år	6	
• Utvecklingsåtgärder - en utvecklingspott för nya angelägna behov som uppstår i transportsystemet. Pengarna i denna pott kan användas till utredningar, planering, medfinansiering av åtgärder på järnväg eller nationellt vägnät, fördyringar av större åtgärder och eller till mindre investeringar som inte ryms inom ramen för övriga mindre åtgärder. Inom ramen för utvecklingsåtgärder ryms även steg 1 – åtgärder.	84	8

Tabell 3. Fördelning mellan olika åtgärdsstyper i länsplanen för Örebro län 2014-2025. (Miljoner kronor). (Regionförbundet Örebro, 2013a.)

Av länsplanens ram på 1039 miljoner kronor fördelas under planperioden 62 procent eller 643 miljoner kronor på större ny- eller ombyggnadsåtgärder (25 miljoner kronor eller mer) och 38 procent eller 396 miljoner kronor på mindre åtgärder (upp till 25 miljoner kronor) (ibid.).

Fördelning länsplan Örebro län 2014-2025



Figur 3. Fördelning mellan olika färdssätt av länsplanens budgetram i länsplanen för Örebro län 2014-2025. Exklusive medfinansiering. (Regionförbundet Örebro, 2013a).

Regionförbundet Örebro räknar med att cykelsatsningar utöver vad som är avsatt i åtgärdsområdet för cykelvägar kommer att bekostas av större vägobjekt, dvs. cykelinvesteringar kan tillkomma utöver det som är avsatt i budgetposten för "cykel" (Regionförbundet Örebro, 2013b).

När det gäller vilken typ av åtgärder som kan tänkas ingå i "utvecklingsåtgärder" så är regionen i dagsläget osäkra. I tidigare länsplan har försök gjorts att ha en särskild steg 1-pott, men Regionförbundet Örebro tycker inte att det föll väl ut. Det har visat sig administrativt krångligt med en sådan pott, på grund av att Trafikverksregionen inte visade sig ha rutiner eller beredskap i form av resurser för att ta hand om detta. (Regionförbundet Örebro, 2013b). Regionförbundet tänkte sig att kunna ha samma system som för ansökan om statligt bidrag, men fann att det saknades rutiner för hur detta kunde göras. T.ex. var det oklart om kommunerna skulle kunna få hälften som förskott och hälften efter redovisning. Det saknades även blanketter för ändamålet, och var oklart av vem och hur som beslut om tilldelning skulle fattas. Det är också oklart hur ett steg 1-projekt egentligen ska följas upp, och om det är Regionförbundets eller Trafikverket Region Östs ansvar. Dessutom upplevde man att medlen inte gjorde vare sig "till eller från" för att främja påverkansåtgärder. (Regionförbundet Örebro, 2013b).

I den kommande planperioden 2014-2025 ska potten "utvecklingsåtgärder" kunna användas till steg 1, men företrädesvis kopplat till ställningstaganden och rekommendationer i åtgärdsvalsstudier som genomförs. Om kommuner i övrigt har en bra idé om åtgärder i steg 1, så ska de enligt Regionförbundet också kunna söka medel för medfinansiering ur denna pott. (Regionförbundet Örebro, 2013b). Steg 1-åtgärder i länsplanen är enligt Trafikverket Region Öst "lite kluriga", eftersom mycket av det som kallas steg 1 inte längre ingår i Trafikverkets uppdrag. "All typ av information som inte direkt rör trafiken eller vår direkta verksamhet utgår om man ska hårdra det." (Trafikverket Region Öst, 2013a).

En brist som kan lösas utanför steg 3 eller 4 ska kunna medfinansieras av utvecklingsåtgärdsporten. Medfinansiering kan vara upp till 100 procent (Regionförbundet Örebro, 2013b).

Enligt Trafikverket Region Öst har potten för ”utvecklingsåtgärder” traditionellt mest använts för att täcka fördyringar som sker i steg 4-åtgärder på väg. Trafikverket Region Öst förväntar sig att också i planperioden 2014-2025 ska denna pott företrädesvis användas som buffert för sådana fördyringar i steg 4-åtgärder. (Trafikverket Region Öst, 2013a).

I detta sammanhang framkom att Trafikverket Region Öst, på samma vis som Trafikverksregionerna i allmänhet, finansierar sin del av administration och genomförande av respektive länstransportplan med pengar från densamma. Detta genom att Trafikverkets centrala administration dels tar en del av de medel som anslås till landets länstransportplaner vilket innebär att inte hela länsplaneramen når ut till länen. Dels tar Trafikverket Region Öst ca 0,5 miljoner kronor per år från anslaget till länstransportplanen för Örebro län (Regionförbundet Örebro, 2013a; 2013b). Regionförbundet Örebro redovisar, till skillnad från övriga länsplaneupprättare som ingått i denna studie, att Trafikverkets omkostnader dras från länsplanen vilket innebär att länsplanens tillgängliga budget blir 0,5 miljoner kronor mindre årligen. Historiskt har det varierat hur detta har redovisats i Trafikverket Region Östs verksamhetsplan år för år. Avdraget minskar den faktiska tillgängliga budgeten för genomförandet av själva länsplanen. (Regionförbundet Örebro, 2013a).

6.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden

I och med denna länsplan går Regionförbundet Örebro över till den nya planeringsmodell som Trafikverket använder för sin nationella transportplan. Anpassad till förutsättningarna för länsplanen innebär modellen att ordningsföljden på olika typer av åtgärder inte blir låst när länsplanen fastställs av regionfullmäktige. I stället styrs genomförandet av att Regionförbundet Örebro varje år beslutar vilka åtgärder som ska genomföras och vilka utredningar och planer som ska startas under det kommande året. För att få underlag för dessa beslut genomförs en strukturerad dialog med kommuner, Trafikverket Region Öst och andra enligt modellen (Regionförbundet Örebro, 2013b):

- Infrastrukturdag i februari/mars, med uppstart och presentation av kommande året.
- Möte i maj med kommuner och Länstrafiken om förutsättningar och riktlinjer för kommande år.
- Möte i augusti/september där kommuner och Länstrafiken presenterar sina planer och önskemål.
- Beslut fattas i oktober/november av Regionförbundet om vilka åtgärder som ska genomföras det kommande året och vilka utredningar och planer som ska starta.

Fluktuationer när det gäller de mindre åtgärderna ska enligt Regionförbundet första hand finansieras genom omfördelning från budgeten för de större åtgärderna. Praxis för Regionförbundet Örebro är att första prioritet är att kommunerna ska kunna vara säkra på att de får sina statsbidrag. Därefter är prioritetsordningen att försöka bygga cykel-, trafiksäkerhets-, kollektivtrafik- och slutligen mindre åtgärder på vägnätet.

Planeringstakten upplevs som mer begränsande än tillgången på ekonomiska medel. (Regionförbundet Örebro, 2013b).

Uppstår det en fördyring för någon av de stora åtgärderna, dvs. de projekt som överstiger 25 miljoner kronor, under planperioden så kommer medel för att täcka fördyringen att finansieras inom budgetposten för stora åtgärder, genom förseningar i genomförandet. (Några åtgärder under 25 miljoner på spår och väg finns inte planerade

just nu, enligt Trafikverket Region Öst, varför det inte är aktuellt att fundera på hur fördyringar av sådana ska finansieras.) Trafikverket Region Öst förväntar sig dock som ovan nämns att fördyringar i steg 3- och steg 4-åtgärder, liksom tidigare, ska finansieras genom potten ”utvecklingsåtgärder”. (Ibid.).

Under planperioden kan det komma att variera år från år vilken av de mindre åtgärdsgrupperna som genomförs. T.ex. kan finansieringen koncentreras till åtgärder för cykel i tre år, följt av satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder i ett par år. Trafikverket Region Öst påpekar dock att flexibiliteten för de mindre åtgärdsgrupperna är begränsad, i alla fall råder en övre gräns – om det i länsplanen är avsatt 2,5 miljoner kronor det aktuella året för åtgärder i ”trafiksäkerhet och miljö” så får inte Trafikverket Region Öst beställa åtgärder inom detta område för mer än 2,5 miljoner kronor.

Trafikverket Region Öst framhåller att det även kan ske förändringar i länsplanernas årliga utfall, av andra orsaker än att pengar prioriteras om mellan åtgärdsgrupper inom själva länsplanen. Till exempel händer det att det uppstår överskott p.g.a. oförbrukade medel i den nationella transportplanen. Då har det kommit frågor till Region Öst om att ”snabbt få fram” byggklara åtgärder i steg 3 eller 4 för att Trafikverket centralt ska hinna göra av med sina medel under budgetåret. På det viset har det nyligen kommit till stånd investeringar för 12 miljoner kronor i en bygghandling för en steg 3-åtgärd vid Svennevad på riksväg 51, en cirkulationsplats i Laxå och ytterligare någon väginvestering. Denna typ av oförutsedda tillskott från nationell transportplan kan således innebära att det fördelas mer pengar till steg 3- eller steg 4-åtgärder än vad som planerats utifrån länsplanen. För hela planperioden innebär det att steg 3 och steg 4 totalt tilldelas större andel medel jämfört med steg 1 och steg 2 än vad som ursprungligen budgeterades i länsplanen.

Sammanfattningsvis ger dokumentgenomgång och intervjuer intrycket av att större infrastrukturinvesteringar kan tilldelas mer medel ett år än vad som från början preciserats i länsplanen. Däremot saknas samma möjlighet att tilldela åtgärdsgrupperna i ”övriga mindre åtgärder” mer medel än vad som specificerats i länsplanen det aktuella året. Åtgärder i t.ex. steg 1 och steg 2 som ingår i ”övriga mindre åtgärder” skulle således inte kunna tilldelas ökad budget jämfört med länsplanens budgetram även om det t.ex. skulle uppstå överskott i nationell transportplan som kan komma länsplanen till godo. Större infrastrukturåtgärder i fyrstegsprincipens steg 3 och steg 4 gynnas på detta vis mer än åtgärder i steg 1 och 2. Fördelningen av länsplanens budget på olika färd sätt kan således förändras i riktning mot ökad andel infrastruktur, under planperiodens lopp.

6.3 Uppföljning av länsplanen

Regionförbundet Örebro erhåller kvartalsvisa rapporter från Trafikverket Region Öst samt en årlig rapport om genomförandet av länsplanen. Rapporteringen består av dels av en sammanställning i form av en PM (se bilaga 1), dels en ekonomisk redovisning i Excel-format som är strukturerad på samma sätt som länsplanen, dvs. med samma rubriker (se bilaga 2). (Trafikverket Region Öst, 2013a).

Regionförbundet anser att rapporteringen inte är tillräckligt överskådlig när det gäller t.ex. fördelning på olika trafikslag. Förbundet har en växande egen ambition att hålla koll på hur länsplanens medel används. Därför avser Regionförbundet att fortsättningsvis årligen föra statistik över samtliga statsbidragsobjekt – om åtgärden är startad/avslutad, hur mycket pengar som har gått åt, hur många kilometer cykelväg som byggts osv. (Regionförbundet Örebro, 2013b).

För att klara detta bygger Regionförbundet Örebro nu upp en särskild GIS-databas. Tanken är att också åka ut och fotografera åtgärderna ”före” och ”efter” och koppla bilderna till GIS-databasen. Syftet är att visa vad pengarna i länsplanen har gått till: *”Vill kunna visa vad vi gjort, och då får vi göra det själva”* (ibid.). Detta nya system för uppföljning finansierar Regionförbundet med andra ord på egen hand, dvs. utanför länsplanens budget (ibid.) Länsplanens genomförande fördelat utifrån fyrstegsprincipens olika steg är något som Regionförbundet kommer att försöka följa upp och tydliggöra i den nya GIS-databasen (ibid.).

Trafikverket Region Öst har tillhandahållit ett exempel på hur den årliga ekonomiska uppföljningen av länsplaner kan se ut, i tabell 3 nedan och i bilaga 1 (Trafikverket Region Öst, 2013a).

		Planbelopp (P)			Uppföljning (U)			U/P
		2010	2011	Summa 2010-2012	Utfall 2010-11	Utfall 2012	Summa 2010-2012	Utförd andel efter 2012(*)
Större investeringar >25 Mkr	Skede							(*)OBS planbeloppet är inte indexuppräknat
		46 500 000	44 000 000	121 000 000	100 232 678	5 528 519	105 761 197	87%
Arbetsplan, V 51 Svennevad-Kvarntorpskorset-Pålsboda					141 299	3 040 462	3 181 761	
CL 86102711-Rv 49 Stubbetorp - Gustavstorp		18 500 000	0	18 500 000	24 106 486	-4 195	24 102 291	
CL 86102712 Väg 49, Gustavstorp- Rude		0	0	12 000 000	5 443 111	2 133 643	7 576 754	
Södra Tvärleden		28 000 000	44 000 000	90 500 000	51 041 782	339 251	51 381 032	
Södra Tvärleden Återbetalning förskott REG		0	0	0	19 500 000	0	19 500 000	
Vägplan, V 63 Förbifart Hjulsjö		0	0	0		19 358	19 358	
Mindre investeringar <25 Mkr								
		5 500 000	17 600 000	48 500 000	20 058 753	5 635 196	25 693 948	53%
863189, Smärre hållplatsåtg T-län 2011					220 983		220 983	
Förstudie, Regionala cykelstråk T-län					140 586	381 434	522 020	
Förstudie, Starka stråk Kollektivtrafikåtg T-län					85 810	231 117	316 927	
Glöttra viltstängsel					415 999		415 999	
Hardemovägen Tegelbruket					86 279		86 279	
Länstrafiken Norabanan kompletterande utredning					210 000		210 000	
MB Kopparberg TS översyn					821 095		821 095	
MB GC-bana i Åbytorp					86 110		86 110	
MB GC-väg v529 Hallsberg Tegelbruket					809 235	211 003	1 020 239	
Produktion, TS-översyn i Latorp					694 920		694 920	
Produktion, V 244 Sidoomr.åtg. Nora-Hällefors					6 113 209	52 951	6 166 160	
Smärre hållplatsåtgärder i T-län 2010					11 572		11 572	
Smärre TS-åtgärder T-län 2010					687 880		687 880	
TS-översyn Hasselfors och Finnerödja					1 696		1 696	
V249 Lindesberg, Sidoområde					1 857		1 857	
Väg 205 Förbifart Degerfors					94		94	
Väg 244, Nora-Lilla Mon, sidoområdesåtgärder					2 166 745		2 166 745	
Väg 249 Lindesberg - U-län Sidoområdesåtgärder					3 614 434		3 614 434	
Väg 68 Lindesberg - U-län Sidoområdesåtgärder					3 369 215		3 369 215	
Åtgärdsstudie E18-Gyttorp					79 550		79 550	
Åtgärdsstudie E20-Läppe					89 625		89 625	
Åtgärdsstudie Lindesberg-E18					79 550		79 550	
Översyn Fjugesta TS					35 868		35 868	
Bygghandling, Väg 205 Karlskoga-Degerfors GC-väg						21 330	21 330	
Produktion, 831 TS-översyn Ervalla						2 799	2 799	
Produktion, TS åtgärder i Mullhyttan						18 710	18 710	
Produktion, TS-åtgärder Ekeby-Almby						14 351	14 351	
Produktion, Väg 249 Vedeväg busshållplats						756 627	756 627	
Produktion, Väg 63 S-län Ljusnarsberg sidoområden						2 593 153	2 593 153	
Produktion, Väg 641 GC-väg Hallsberg-Sannahed						1 350 180	1 350 180	
Väg 51 Pålsboda - Kvarntorpskorset					236 443	1 540	237 983	
Mindre bidragsobjekt								
		16 500 000	18 000 000	52 500 000	16 428 986	11 657 824	28 086 810	53%
Kollektivtrafik ...		7 500 000	9 000 000	25 500 000	7 361 486	4 495 500	11 856 986	46%
Trafiksäkerhet ...		3 000 000	3 000 000	9 000 000	3 170 409	3 584 419	6 754 828	75%
GC ...		5 500 000	5 500 000	16 500 000	5 158 085	3 182 405	8 340 490	51%
Enskilda vägar...		500 000	500 000	1 500 000	739 006	395 500	1 134 506	76%
Summa Länstransportplan		68 500 000	79 600 000	222 000 000	136 720 417	22 821 539	159 541 955	72%
Uppsala län								95%
Södermanlands län								53%
Summa länstransportplan i Västmanlands län								90%
Summa länstransportplan i Örebro län								72%
Summa Region Öst								86%

Tabell 4. Verksamhetsplan 2012 och årsuppföljning, regionalt anslag (kk), Örebro län. Källa: Trafikverket Region Öst.

Tabell 3 visar ekonomisk redovisning av länsplanens fördelning i Örebro län för år 2012, sammanställt i ett excelark. I redovisningen går det att utläsa fördelning på trafikslag samt fördelning på fyrstegsprincipens steg av länsplanens utfall 2012. Det kan enligt Trafikverket Region Öst underlätta att vid genomläsning av redovisningen ha länsplanen tillhands, för att få närmare information om vad en budgetpost betyder. Trafikverksregionens avsikt är att man ska kunna härleda vilken typ av åtgärder som finansieras ur de olika pottorna. (Trafikverket Region Öst, 2013a).

I exemplet på den ekonomiska redovisningen i tabell 3 framgår att de större investeringarna (> 25 miljoner kronor) är namngivna, och därför går att härleda till ett visst färdstätt eller visst steg i fyrstegsprincipen. Samtliga större investeringar i exemplet utgörs av väginvesteringar i steg 3 eller steg 4. I exemplet är många av de mindre investeringarna (< 25 miljoner kronor) också namngivna. Merparten av de mindre investeringarna i exemplet är också avsedda för främjande av biltrafik.

Av mindre åtgärder är i exemplet ”förstudie regionala cykelstråk T-län” en åtgärd inom cykeltrafik. Den kan klassas som steg 4 då den avser utredning om utbyggnad av cykelinfrastruktur. De mindre åtgärderna ”863189, Smärre hållplatsåtg T-län 2011”, ” Förstudie, Starka stråk Kollektivtrafikåtg T-län”, ” Länstrafiken Norabanan kompletterande utredning”, ” Smärre hållplatsåtgärder i T-län 2010”, ” Produktion, Väg 249 Vedevåg busshållplats” går att härleda som steg 3- eller steg 4-åtgärder för kollektivtrafik. De mindre åtgärderna ”Bygghandling, Väg 205 Karlskoga-Degerfors GC-väg”, ” Produktion, Väg 641 GC-väg Hallsberg-Sannahed”, ” MB GC-bana i Åbytorp” och ” MB GC-väg v529 Hallsberg Tegelbruket” går att härleda till gång- och cykeltrafikinvesteringar i steg 3 eller steg 4. För att kunna härleda den exakta fördelningen mellan gång- och cykeltrafik skulle dock kompletterande frågor behöva ställas direkt till Trafikverket Region Öst.

”Sidoområdesåtgärder” går inte enkelt att härleda men avser åtgärder som främjar biltrafik. Likaså går inte ”säker passage” enkelt att härleda till färdstätt, men avser åtgärder som främjar trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter (gående och cyklister) (ibid.). För att kunna härleda den exakta fördelningen mellan färdstätt eller steg i fyrstegsprincipen skulle för dessa budgetposter kompletterande frågor behöva ställas direkt till Trafikverket Region Öst.

Budgetposterna som avser finansiering av åtgärdsvalsstudier är i exemplet benämnda ”Åtgärdsstudie E18-Gyttorp”, ” Åtgärdsstudie E20-Läppe” och ” Åtgärdsstudie Lindesberg-E18”, kan inte härledas till något trafikslag eller något särskilt steg i fyrstegsprincipen förrän det är klart vilka åtgärder som förordas som resultat av respektive åtgärdsvalsstudie. För att kunna härleda den exakta fördelningen mellan färdstätt eller steg i fyrstegsprincipen skulle för dessa budgetposter kompletterande frågor behöva ställas direkt till Trafikverket Region Öst.

I Trafikverket Region Östs ekonomiska uppföljning (tabell 3 ovan) liksom i den årliga sammanställningen av hur mycket medel som förbrukats i länsplanen (se exempel i bilaga 1), framgår hur mycket som gått till de olika pottorna för medfinansiering till kommunerna – ”trafiksäkerhet och miljö”, ”gång- och cykel”, ”kollektivtrafik” – samt till ”enskilda vägar”. Det sker dock inte i något av dessa dokument en närmare redovisning uppdelat på olika trafikslag, eller olika steg i fyrstegsprincipen. För att erhålla sådan precisering behöver direkta frågor ställas till Trafikverksregionen.

6.4 Bedömning av miljömåluppfyllelse

Regionförbundet Örebro önskar mer underlag i form av effektsamband som stöd för val och prioritering av åtgärder under framtagandet av planen. Regionförbundet har under remissen av länsplaneförslaget fått kritik för att planförslaget inte beskrivit hur väl planen bidrar till miljömålen. (Regionförbundet Örebro, 2013b).

Att åtgärdsfördelningen i den nya länsplanen inte är fastställd på förhand i och med den nya flexibiliteten innebär svårigheter när det gäller att planera för ökad miljömåluppfyllelse. Regionförbundet Örebro menar att man skulle kunna försöka bedöma schablonmässigt hur cykelresandet kan ökas som följd av investering i ett visst antal kilometer cykelväg, t.ex. (ibid).

Under framtagandet av den föregående länsplanen var, enligt Regionförbundet, budskapet från Trafikverket Region Öst att länsplaneupprättaren skulle ta fram nyckeltal. Regionförbundet har därför på egen hand försökt göra den typen av bedömningar. Man gör bland annat bedömningen att hastighetssänkning på en 90-väg till 80 km/h ger bra effekt för minskad klimatpåverkan, mer än att bygga cykelvägar längs landsvägar. Likaså befanns det mer effektivt ur klimatsynpunkt att ge medel till kommunerna till tätortscykelvägar än till cykelvägar utmed det regionala vägnätet.

Regionförbundet Örebro efterlyser en gemensam modell. Man har inte fått något sådant underlag från Trafikverksregionen i planeringsarbetet. Det skulle behövas gemensamma nyckeltal, som antingen Trafikverksregionen kan göra effektbedömningar med, eller tillhandahålla så att länsplaneupprättarna kan göra effektbedömningar med samma utgångspunkter. Nu när det saknas gemensamma nyckeltal för effektsamband så går det inte att göra jämförelser med andra länsplaner när det gäller om länsplanerna bidrar till miljömålen eller inte. Regionförbundet Örebro anser att det nu är för sent att ta fram underlag, eftersom planen redan är framtagen. *”Med nyckeltal hade man kunnat belysa effekter av vägåtgärder mot andra åtgärder, innan remissversionen sattes ihop. Det är när vi gör planen, det är då vi behöver underlaget.”* (Ibid.)

En miljöbedömning gjordes under upprättandet av länsplaneförslaget, men det saknades effektiva nyckeltal för att bedöma effekterna av föreslagna åtgärder. Eftersom det inte kom någon samlad effektbedömning för enskilda åtgärder förrän planen var klar, så gick det inte att göra en riktig bedömning av miljöpåverkan eller gentemot andra mål, menar en tjänsteman på regionförbundet. *”Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder borde vara ett smörgåsbord för att prioritera och välja bland åtgärder. Finansiell fördelning är en sak. Men hur ska man veta om det leder till färdmedelsfördelningsförändringar?”* (Ibid.)

7 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län

De åtgärder som föreslås i länsplanen för Sörmland 2014-2020 redovisas i åtgärdsgrupper under tre strategier – ”funktionella stråk”, ”hållbart transportsystem”, ”långsiktiga och strategiska planeringsunderlag” (Regionförbundet Sörmland 2013a).

7.1 Länsplanens fördelning

I och med det nya planeringssystemet har en större flexibilitet integrerats i länsplanen för Södermanlands län. Fördelning av länsplanens medel på åtgärder 2014-2025 anges endast för år 1-6 i planen. Åren 7-12 beskrivs i termer av ”behov och brister”, där ytterligare planering krävs innan konkreta åtgärder kan beslutas ingå i länsplanen. I remissversionen av länsplanen listar Regionförbundet Sörmland för år 7-12 namngivna större objekt, utan inbördes prioritering, som redan identifierats som lösningar på några brister (Regionförbundet Sörmland 2013a).

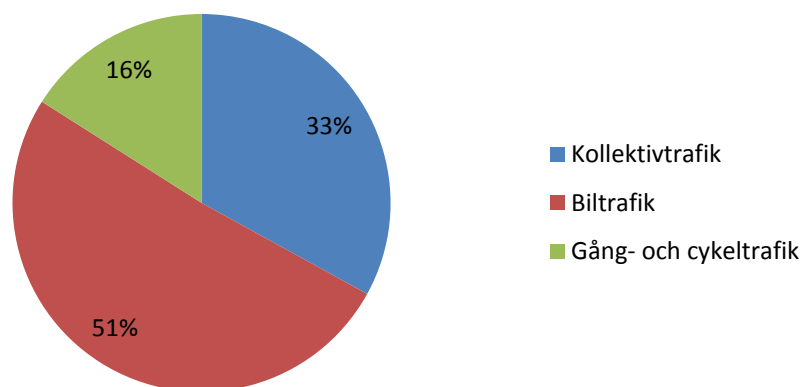
Länsplanens budgetram för 2014-2025 redovisas sammanslaget med budget för 2010-2021. Totalt är länsplanens budgetram 967 miljoner kronor 2010-2021 och ytterligare 322 miljoner kronor för åren 2022-2025 (ibid.). Under planperiodens första 6 år, dvs. 2014-2019, är länsplanens budgetram 519 miljoner kronor. Under år 2020-2025 specificeras åtgärdsbehov för mellan 859-1009 miljoner kronor. Ytterligare tänkbara objekt anges men utan att vara prissatta. För 2020-2025 innehåller länsplanens budgetram 483 miljoner kronor¹⁶.

Total kostnad för länsplanen inklusive medfinansiering och alla summor i länsplanen anges vara preliminära. Regionförbundet Sörmland motiverar detta med att Trafikverket justerar sin budget efter hand utifrån regeringens årliga tilldelningar.

Länsplanens budgetram 2014-2025 bedöms komma att fördelas enligt följande: kollektivtrafik 33 procent, bil/lastbil 51 procent, gång- och cykeltrafik 16 procent (Regionförbundet Sörmland 2013b; Regionförbundet Sörmland 2013c, figur 49).

¹⁶ Enligt Regionförbundet Sörmland fördelas länsplanens budget jämnt över planperioden, dvs. en lika stor summa per år. 2010-2025 är budgetramen 967+322, totalt 1289 miljoner kronor. Delat på 16 år motsvarar detta 80,5 miljoner kronor/år. I år 7-12 av planperioden 2014-2025, dvs. motsvarande 2020-2025, är då budgetramen 483 miljoner.

Fördelning länsplan Södermanlands län 2014-2025



Figur 4. Fördelning mellan olika färdssätt av länsplanens budgetram i länsplanen för Södermanlands län 2014-2025, exklusive medfinansiering. (Regionförbundet Södermanland, 2013c).

Under planperiodens år 1-6 omfattar länsplanens budget 519 miljoner kronor (Regionförbundet Sörmland 2013c). Fördelningen av dessa sker med 23 procent eller 121 miljoner kronor till åtgärder som främjar kollektivtrafik ("resecentrum", "kollektivtrafik regionala nätet", "kollektivtrafik kommunala nätet"), 63 procent eller 326 miljoner kronor till åtgärder som främjar biltrafik (budgetposterna "vägåtgärder", "trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet", "enskilda vägar"), och 9 procent eller 48 miljoner kronor till åtgärder som främjar cykeltrafik ("starka cykelstråk"). Fördelning av resterande medel motsvarande 5 procent av länsplanens budgetram är inte preciserad (Regionförbundet Sörmland 2013c).

Inklusive medfinansiering fördelas en total budget på 833 miljoner kronor för planperiodens år 1-6 på 32 procent eller 270 miljoner kronor till åtgärder som främjar kollektivtrafik ("resecentrum", "kollektivtrafik regionala nätet", "kollektivtrafik kommunala nätet"), 51 procent eller 427 miljoner kronor till åtgärder som främjar biltrafik ("vägåtgärder", "trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet", "enskilda vägar"), och 12 procent eller 96 miljoner kronor till åtgärder som främjar cykel- och gångtrafik ("starka cykelstråk"). Fördelning av resterande medel, motsvarande 5 procent av länsplanens totala budget inklusive medfinansiering, är inte preciserad (Regionförbundet Sörmland 2013c).

Åtgärder	År 1-3 Investeringar		År 4-6 Investeringar		År 1-6 Investeringar	
	I plan	Totalt	I plan	Totalt	I plan	Totalt
Funktionella stråk						
Vägåtgärder	129	129	118	215	247	344
Resecentrum	-	-	40	160	40	160
Hållbart transportsystem						
Starka cykelstråk enligt cykelstrategin	30	60	18	36	48	96
Gång, cykel och TS åtgärder, kommunala nätet	10	20	6	12	16	32
Kollektivtrafik regionala nätet	60	75	10	13	70	88
Kollektivtrafik kommunala nätet	6	12	5	10	11	22
Trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet	26	30	50	50	76	80
Enskilda vägar	1,5	1,5	1,5	1,5	3,0	3,0
Långsiktiga och strategiska planeringsunderlag						
Åtgärdsvalsstudier	4	4	4	4	8	8
SUMMA	266,5	331,5	252,5	501,0	519,0	833,0

Tabell 4. Fördelning av medel år 2014-2020 (år 1-6) i förslaget till länsplan för Sörmland. (Regionförbundet Sörmland 2013c).

Budgetposten ”Resecentrum” avser infrastruktur runt omkring resecentrumet men inte själva byggnaderna i ett resecentrum. Även infartsparkering för bil kan således omfattas. Budgetposten bedöms som helhet främja kollektivtrafik. (Själva stationsbyggnaden i Strängnäs finansieras t.ex. av kommunen, eventuellt med medfinansiering av Trafikverket, och kanske Jernhusen.)

I budgetposten ”trafiksäkerhet och effektivitet regionala vägnätet” bedömer Regionförbundet Sörmland att traditionella trafiksäkerhetsåtgärder för att underlätta framkomlighet för bil ingår. Även gång- och cykeltrafik kan gynnas men det är i regel inte huvudsyftet med åtgärder i denna post.

För budgetposterna ”gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kommunala nätet” samt ”åtgärdsvalsstudier” är det svårt att ange hur stor del som kommer att gå till åtgärder som främjar biltrafik och hur stor andel som kommer att gå till åtgärder som främjar de övriga färdstegen, fördelat på olika färdstegen. Gång- och cykelåtgärder anges i remissversionen av länsplanen få 18 miljoner kronor avsatta. I budgetposten ”gång- och cykelåtgärder” föreslås en möjlighet för kommuner och andra att också söka medfinansiering för åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2 som mer handlar om att påverka vårt sätt att resa och transportera och att utnyttja befintlig infrastruktur. ”*Det handlar om kostnadseffektiva åtgärder med stor miljövinst och det finns stora behov av att utveckla och använda dessa åtgärder i länets hela transportsystem, inte minst i tätorterna.*” (Regionförbundet Sörmland, 2013a).

I budgetposten ”Kollektivtrafik regionala nätet” har i remissversionen över 80 procent av medlen avsatts till steg 1- och 2-åtgärder. Det gäller åtgärder som har identifierats som viktiga i det regionala trafikförsörjningsprogrammet: ”realtidssystem/bussprioritering, internet ombord och kommunikationsradiosystem”, ”ett nytt betalsystem” och automatisk trafikanknytning, ”upprustning och utveckling av befintliga stationsmiljöer”, samt ”en större sammanhållen konceptsatsning för ökad tillgänglighet på de största regionala stombusslinjerna inkluderande hållplatser, pendlarparkeringar, cykelparkeringar, trygga gångvägar, realtid och internet ombord.” (Regionförbundet Sörmland, 2013b).

Hur medlen ska fördelas år 7-12 under planperioden (dvs. 2021-2025) är inte fastställt. För namngivna vägåtgärder under ”behov och brister” i planperiodens år 7-12 anges en uppskattad kostnad på ca 1 miljard kronor. Några åtgärder avseende kollektivtrafik – resecentrum, stationsmiljöer och järnväg – anges men utan specificerad kostnad (Regionförbundet Sörmland 2013c).

Behov och brister	Uppskattad kostnad
Rv 55 Björndammen - Byringe	88
Rv 55 Strängnäsbron - Edeby	129
Rv 55 Förbi Flen	135
Rv 55 Byringe - Länna	58
Rv 55 Härad - Knäppingen	45-100
Rv 55/E20 Trafikplats Ulvs Hällar	55-150
Rv 55 Flen - Yxtatorpet	94
Rv 52 Grindstugan - Bo Hage	93
Rv 52 Nyköping - Stigtomta	41
Vagnhärad resecentrum	
Skavsta resecentrum	
Eskilstuna resecentrum	
Väg 230 Västerleden	51
Väg 782 Förbifart Trosa	70
TGOJ-banan med koppling till Skavsta	
Upprustning och utveckling av befintliga stationsmiljöer	

Tabell 5. Fördelning av medel år 2021-2025 (år 7-12) i förslaget till länsplan för Sörmland, remissversion juni 2014. (Regionförbundet Sörmland 2013c).

7.1.1 Oklart hur steg 1 och steg 2-åtgärder kan finansieras

Trafikverket Region Öst har haft invändningar när det gäller att medel i budgetposten ”Kollektivtrafik regionala nätet” avsatts till steg 1- och 2-åtgärderna ”realtidssystem/bussprioritering, internet ombord och kommunikationsradiosystem”, ”ett nytt betalsystem” och automatisk trafikanknytning, ”upprustning och utveckling av befintliga stationsmiljöer”, samt ”en större sammanhållen konceptsatsning för ökad tillgänglighet på de största regionala stombusslinjerna inkluderande hållplatser, pendlarparkeringar, cykelparkeringar, trygga gångvägar, realtid och internet ombord.” (Regionförbundet Sörmland, 2013b). Detta då Trafikverket Region Öst menar att åtgärder för ”realtidssystem/ bussprioritering, internet ombord och kommunikationsradiosystem”, samt ”ett nytt betalsystem” inte kan finansieras genom länsplanen. Frågeställningen handlar om huruvida Trafikverket generellt kan arbeta med och finansiera fyrstegsprincipens tidiga steg eller inte. Regeringen har sedan ett par år till stor del frantagit Trafikverket mandatet att arbeta med de tidiga stegen genom avskaffandet av de så kallade sektorsmedlen, som Trafikverket förut använde som bidrag till exempelvis beteendepåverkande åtgärder (ibid; Trafikverket Region Öst 2013b).

Regionförbundet Sörmland anser å sin sida att direktivet från regeringen och tredje punkten i 3 § i *förordning(1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur* möjliggör att åtgärderna räknas som:

”åtgärd i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen”

och som:

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

Regionförbundets förslag är att åtgärderna med denna tolkning skulle kunna finansieras helt eller till 75 procent med medel från länsplanen. (Regionförbundet Sörmland, 2013b).

Trafikverket Region Öst anser inte att man genom länsplanen kan finansiera sådant som inte kan definieras som investeringar. Däremot anser Trafikverksregionen att åtgärderna ska betraktas som sådana åtgärder till vilka bidrag kan lämnas genom medfinansiering upp till 50 procent genom den möjlighet som finns att medfinansiera andras anläggningar, dvs. med statliga bidrag enligt *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* (Trafikverket Region Öst, 2013b). (Trafikverket Region Öst, 2013b).

Båda tolkningarna innebär att åtgärderna kan ingå i länsplanen. Skillnaden blir att om det är en statlig medfinansiering så begränsas planbelopp till högst 50 procent av kostnaden (i undantagsfall 75 procent men detta är inte fallet här enligt Trafikverket Region Öst). Om de istället räknas som ”åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar” kan hela kostnaden finansieras i planen (ibid.)

Trafikverket har i en skrivelse påpekat att man förväntar sig att regeringen bör se över detta och ta ställning. Regionförbundet Sörmland har valt att låta förslaget stå kvar i slutversionen av länsplanen för att få frågan prövad (ibid.)

Trafikverket Region Öst beskriver att motsvarande frågeställning diskuterats i samband med länsplanen för Stockholms län, där länsstyrelsen velat finansiera informationsinsatser kopplade till ombyggnaden av Slussen genom länsplanen. Detta betraktas som en steg 1-åtgärd kopplad till en fysisk investering och skulle kunna finansieras genom länsplanen enligt Trafikverket (ibid.).

7.2 Beslut om fördelning och omfördelning av medel under planperioden

Regionförbundet Sörmland har tillsammans med Trafikverket och länets kollektivtrafikmyndighet upprättat ett samarbete för uppföljning, beredning och beslut av de mindre åtgärder som ska genomföras årligen. Det viktigaste underlaget för detta arbete är kommunernas treårsplaner. I dessa ska kommunen redovisa vilka åtgärder de vill prioritera, och möjlig medfinansiering. Denna process utgör grunden för den nya planeringscykeln och planens genomförande som helhet, dvs. också för de större investeringsobjekten i planen. (Regionförbundet Sörmland, 2013b).

Nytt i och med denna länsplan är att regionstyrelsen årligen ska fatta beslut om vilka åtgärder i prioriteringsordningen som ska genomföras i en ekonomisk plan för år 1-6 framöver, liksom ett inriktningsbeslut för år 7-12. De årliga inriktningsbesluten kommer att ange för vilka av de åtgärder som listas under ”behov och brister” i planperiodens år 7-12 som den fysiska planeringen ska påbörjas. Åtgärdsvalsstudier som sker under planperioden kan generera förslag på ytterligare åtgärder under planperiodens år 1-6 eller 7-12. Vilket år dessa ska in i planen avgörs i den årliga beredningen och prioriteringsbeslut som länsplaneupprättaren fattar.

Prioriteringsbeslutet kopplas till Trafikverket Region Östs verksamhetsplan. Trafikverket Region Öst beslutar i samband med detta om statlig medfinansiering till kommunerna. Underlag för dessa beslut kommer att vara kommuners årliga ansökningar om medfinansiering och treårsplaner, Trafikverksregionens budget samt underlag om vilka brister som behöver utredas vidare av de som finns i behovslistan år 7-12. Under planperioden sker en årlig beredning av hur planens medel ska fördelas under det kommande året. I beredningen deltar Regionförbundet Sörmland, Trafikverket Region Öst, kommunerna, kollektivtrafikhuvudmännen.

Under tidigare planperioder har Trafikverksregionen ensamt fattat dessa beslut. Regionförbundet Sörmland har nu ett ökat fokus på genomförandefrågorna kopplat till länsplanen.

En bakomliggande orsak till detta fokus är att länsplaneupprättaren numera är en politisk organisation, och politikerna kräver mer inflytande över genomförandet och efterfrågar därför uppföljning. Regionförbundet behöver själva bättre kunskap om problem och brister ute i kommunerna, och har önskat en bättre helhetsbild och kontroll på läget för egen del men också för att diskutera vilken bild det finns av brister med de andra berörda aktörerna. En ytterligare bakomliggande orsak är att Regionförbundet önskar förstärka sin roll som länsplaneupprättare i länet (ibid).

Av dessa anledningar har Regionförbundet arbetat med hur genomförandet av planen och samverkan mellan de olika inblandade parterna kan förbättras. Tanken är att större kunskap om kommunernas verkliga behov ska leda till bättre prioriteringar i genomförandet av länsplanen, och bättre kunskap erhållas genom uppföljning. (Ibid).

Regionförbundet Sörmland har utvecklat en egen modell bestående av kommunala treårsplaner. De utgör grund för de årliga besluten som kommer att fattas om genomförandet och uppföljningen av länsplanen. De består av en mall i Word-format med ett antal rubriker och är i praktiken en behovslista med utblick mot de kommande tre åren.

Regionförbundet menar att dessa treårsplaner skiljer sig från traditionella ”kravlistor” på infrastruktur genom att de är kopplade till kostnadsbedömning och budget, intention för medfinansiering, krav på en kommunal prioritetsordning angiven för vilka åtgärder man anser är viktigast, mindre viktiga osv. som stöd för beredningen som Regionförbundet, Trafikverket Region Öst m.fl. gör. Slutligen ska i treårsplanerna det aktuella planläget anges för de åtgärder som tas upp– finns de med i översiktsplanen, behöver det tas fram detaljplan, arbetsplan? Osv. Kommunerna ska också ange övergripande effekter och mål, dvs. vad åtgärderna bidrar till att uppnå. Kommunerna reviderar årligen treårsplanerna. Respektive kommunfullmäktige fattar då ett årligt beslut om att de ska fastställas. (Ibid.)

De kommunala treårsplanerna utgör en första del av i uppföljningen av länsplanen. Den andra delen i uppföljningen är Trafikverksregionens ekonomiska uppföljning av utfall. De frågor som besvaras av denna är: utfallet i förhållande till planramen totalt, utfallet av statlig medfinansiering, utfall i förhållande till antal ansökningar samt utfallet uppdelat på olika åtgärdsgrupper. (Ibid.)

Vid omfördelningar i budgeten har intentionen i tidigare länsplaner varit att försöka ”freda” andra åtgärdsgrupper, dvs. att inte omfördela medel från andra åtgärdsgrupper i länsplanen. Hur man ska göra i den kommande planen är inte bestämt, men när det gäller de åtgärder som specificeras i planen ser Regionförbundet ingen större risk för fördyringar just nu. (Ibid).

7.3 Uppföljning av länsplanen

Trafikverket Region Öst har inte hittills tagit fram någon årlig redovisning av hur länsplanen fördelas. Trafikverket Region Öst anger att varje beställning av en åtgärd från Regionförbundet eller vid ansökan om medfinansiering inom länsplanen kommer att åtföljas av en åtgärdsbeskrivning. Därför kommer Trafikverket Region Öst att kunna bistå med information om vilka åtgärder uppdelat på trafikslag respektive på fyrstegsprincipens steg om t.ex. länsstyrelsernas miljömålsansvariga efterfrågar det. Om en sådan uppföljning efterfrågas på förhand så kan Trafikverket Region Öst beakta detta när den ekonomiska uppföljningen utformas. (Trafikverket Region Öst, 2013b).

Det införda systemet med kommuners treårsplaner blir ett stöd för Regionförbundets uppföljning genom att kommunerna reviderar planerna årligen. Regionförbundet gör då en regional sammanställning utifrån kommunernas underlag och kan fånga upp trender i länet, t.ex. om det uppstår ett ökat behov av någon viss typ av åtgärd. Uppföljningen som hittills gjorts, avseende 2012, visar t.ex. att efterfrågan på kollektivtrafikåtgärder ökat hos kommunerna i länet.

När det gäller trafikslagsvis uppföljning av budgetposten ”gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder” så kommer en årlig ansökningsrunda att ske där kommunerna ansöker om statlig medfinansiering. Ibland är det enligt Regionförbundet trots detta svårt att se i ansökningarna och i treårsplanerna hur fördelningen på trafikslag faktiskt har sett ut i genomförandet av åtgärderna. (Regionförbundet Sörmland, 2013b).

8 Slutsatser och rekommendationer för uppföljning av länsplaner

I detta avsnitt redovisas hur det går att, i den uppföljning som planeras, urskilja länsplanernas fördelning och utfall kopplat till bidrag till miljömåluppfyllelse.

I avsnittet formuleras också förslag på indikatorer för att underlätta uppföljning av medelsfördelning på olika trafikslag respektive på olika steg i fyrstegsprincipen.

Rekommendationer ges för hur dessa ska dataförsörjas och hur ofta uppdateringen behöver göras.

8.1 Länsplanernas fördelning

RUS har önskat klargöra vilka typer av åtgärder avseende trafikslag, som är möjliga att urskilja i redovisning av länsplanernas utfall, och huruvida det går att synliggöra åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och 2.

Trafikverket ska enligt 14 § i förordningen (1997:263) årligen redovisa till regeringen ”hur de fastställda länsplanerna genomförts”. Redovisningen ska ske

”regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning.” Redovisningen sker uppdelad per länsplan inom Trafikverksregionerna.¹⁷

För länsplaner i fyra län, tillhörande tre Trafikverksregioner, har en kartläggning gjorts av vilka typer av åtgärder som är möjliga att urskilja. Sammanställningen visar att ett antal typer av åtgärder benämns likartat i de olika länen/regionerna, men att de också skiljer sig på några punkter. (Se tabell 6 nedan).

¹⁷ Källor: Trafikverket Region Stockholm, Trafikverket Region Öst, Trafikverket Region Mitt.

Länsplan	Typer av åtgärder som anges i länsplanen
Länsplan Stockholm	<ul style="list-style-type: none"> – Namngivna väginvesteringar, som helt eller delvis finansieras av länsplanemedel – Namngivna spårinvesteringar – Cykelinvesteringar – Kollektivtrafik (statlig medfinansiering till landstingets investeringar i regional kollektivtrafik, direkt till landstinget eller till kommuner via landstinget) – Åtgärdsområde cykel (vägnät) – Åtgärdsområde enskilda vägar – Åtgärdsområde kollektivtrafik (statligt vägnät eller statlig medfinansiering i kommunalt vägnät); stombusstrafik, infartsparkeringar, hållplatser/bytespunkter, tillgänglighet för äldre/funktionshindrade) – Åtgärdsområde miljö – Åtgärdsområde trafiksäkerhet (barns säkra skolvägar, separering biltrafik/oskyddade trafikanter, smärre åtgärder på vägnätet, korsningsåtgärder vägnätet) – Åtgärdsområde effektivare storstadstrafik (inkl. åtgärder som stöder steg 1+2 inom trimning samt utredningar kopplade till Mobility Management).
Länsplan Jämtland	<ul style="list-style-type: none"> – Namngivna vägåtgärder – Opreciserade åtgärder (väg eller spår) – Medfinansiering kommun för kollektivtrafik, trafiksäkerhet på kommunalt vägnät – Bidrag till enskilda vägar – Gång- och cykelvägar (namngivna) – Oförutsedda steg 1- och steg 2-åtgärder – Oförutsedda steg 3- och steg 4-åtgärder
Länsplan Örebro	<ul style="list-style-type: none"> – Större åtgärder, alla trafikslag – Mindre åtgärder (kollektivtrafik – nationellt och regionalt vägnät, medfinansiering kommuner) – Mindre åtgärder (cykeltrafik - nationellt och regionalt, medfinansiering kommuner) – Övriga mindre åtgärder – enskilda vägar, trafiksäkerhet - nationellt och regionalt, medfinansiering kommuner; miljö - medfinansiering kommuner; Trafikverkets administration; utvecklings-åtgärder - utredningar, planering, medfinansiering av åtgärder på järnväg eller nationellt vägnät, fördyringar av större åtgärder och eller till mindre investeringar som inte ryms inom ramen för övriga mindre åtgärder. Inom ramen för utvecklingsåtgärder ryms även steg 1-åtgärder
Länsplan Sörmland	<ul style="list-style-type: none"> – Behov och brister väg/spår – Vägåtgärder – Resecentrum – Starka cykelstråk – Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kommunala vägnätet – Kollektivtrafik regionala nätet – Kollektivtrafik kommunala nätet – Trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet – Enskilda vägar – Åtgärdsvalsstudier

Tabell 5. Översikt över de olika åtgärdstyper som preciseras i de fyra länsplanerna.

De olika typer av åtgärder som kommer att vara möjliga att urskilja i uppföljningen av länsplanen varierar en del i de olika studerade länen, som synes i tabellen ovan.

En svårighet när det gäller att på förhand jämföra länsplanernas fördelning på trafikslag, liksom på olika steg i fyrstegsprincipen, orsakas av att flera av de studerade länsplanerna har anpassats till det nya flexibla planeringssystemet i varierande grad. Det medför att ett par av länsplanerna inte på förhand har definierat hur budgeten ska fördelas på olika åtgärder under planperioden. Det betyder att det för dessa länsplaner inte på förhand går att utläsa hur mycket som ska gå till väg-, spår-, cykel-, gångtrafik, eller till åtgärder i fyrstegsprincipens olika steg. I praktiken innebär det flexibla

planeringssystemet att det kommer att ske omfördelningar i länsplanerna under planperioden, och mellan länsplaner inom Trafikverksregioner.

Dessutom varierar den faktiska årliga tilldelningen till länsplanerna. Detta medför att i slutändan kanske de inte disponerar eller investerar den utlovade totala budgetramen för hela planperioden.

I intervjuerna framkommer att hur stor del av en länsplan som faktiskt kan genomföras respektive år bl.a. beror på vilka medel som Trafikverket anvisas respektive år av riksdagen och regeringen via statsbudgeten (bl.a. Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b; Regionförbundet Örebro, 2013b; Trafikverket Region Stockholm, 2013). År för år kan denna faktiska tilldelning variera i praktiken, vilket gör att historiskt, för tidigare planperioder, så har inte länsplanerna alltid tilldelats så mycket medel som det ursprungligen fastställdes. Denna konkreta anpassning av länsplanernas budget är inte fullt tydlig i regeringens direktiv eller i länsplanerna. Regionförbundet Örebro redovisar, till skillnad från övriga länsplaneupprättare som ingått i denna studie, att Trafikverkets omkostnader dras från länsplanen vilket innebär att länsplanens tillgängliga budget blir 0,5 miljoner kronor mindre årligen.

8.1.1 Fördelning på trafikslag

Länsplanernas medel fördelas på följande vis 2014-2025.

- I *Stockholms län* fördelas i slutförslaget till länsplan 2014-2025 73 procent till kollektivtrafikinvesteringar (både på spår och väg, inklusive 575 miljoner kronor till åtgärdsområde kollektivtrafik), 19 procent till investeringar i vägar och 8 procent till cykelåtgärder. Inräknat samtliga finansieringskällor (länsplan, trängselskatt, kommuner, landstinget) så fördelas budgeten för åtgärder i länsplanen enligt följande: investeringar i kollektivtrafik 70 procent, väginvesteringar 26 procent, och cykel 4 procent (Länsstyrelsen i Stockholms län 2013c).
- I *Jämtlands län* fördelas i remissförslaget till länsplan 2014-2025 41 procent av budgetramen till vägtrafik, 33 procent till gång- och cykeltrafik, och 26 procent till opreciserade åtgärder - dvs. åtgärder där det inte på förhand bestämts hur de exakt kommer att fördelas på olika trafikslag (Regionförbundet Jämtlands län, 2013a). Medräknat medfinansiering till väginvesteringar går 59 procent till investeringar i vägar, 23 procent till cykeltrafikinvesteringar och 18 procent till opreciserade åtgärder (ibid.).
- I länsplanen för *Örebro län* läggs fördelningen mellan biltrafik, kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik till stora delar inte fast i länsplanen på grund av att den i linje med det nya planeringssystemet ska vara flexibel och beslut om fördelning kunna fattas under planperioden. År för år vill regionpolitikerna i Örebro län kunna besluta om fördelning mellan större och mindre åtgärder, liksom fördelningen inom dessa kategorier. I remissförslaget till länsplan 2014-2025 fördelas 13 procent till kollektivtrafik, 6 procent till vägar och 10 procent till cykelvägar. Resterande del av budgetramen (71 procent) är opreciserad i länsplaneförslaget.
- I länsplanen för *Södermanlands län* anges att för hela planperioden 2014-2025 så bedöms 33 procent komma att anslås till kollektivtrafik, 51 procent till vägtrafik (bil/lastbil) och 16 procent till gång- och cykeltrafik. (Regionförbundet Sörmland 2013b; Regionförbundet Sörmland 2013c). Också länsplanen för Södermanlands län har anpassats till det nya mer flexibla planeringssystemet

vilket konkret medför att fördelning av länsplanens medel på åtgärder 2014-2025 endast anges för år 1-6 under planperioden. Hur medlen ska fördelas år 7-12 under planperioden är inte fastställt.

Under planperiodens år 1-6 går 23 procent till åtgärder som främjar kollektivtrafik, 63 procent till åtgärder som främjar biltrafik och 9 procent till åtgärder som främjar cykeltrafik medan 5 procent av länsplanens budgetram inte är preciserad (Regionförbundet Sörmland 2013c). Inklusivt medfinansiering fördelas 32 procent till åtgärder som främjar kollektivtrafik, 51 procent till åtgärder som främjar biltrafik, 11 procent och 5 procent av länsplanens är inte preciserat (Regionförbundet Sörmland 2013c).

De studerade länsplanerna uppvisar sammantaget ingen enhetlighet i redovisning och beskrivning av hur deras ekonomiska ram fördelas på olika färdmedel.

Medräknat medfinansieringen ökar alltså andelen medel som anslås till väginvesteringar i Stockholms och Jämtlands län, och minskar andelen som går till andra färdmedel. I Södermanlands län ökar medfinansieringen andelen investeringar i andra färdmedel än bil.

Enligt regeringens direktiv till länsplaneupprättarna ska investeringar i cykelåtgärder vara möjliga att skilja ut. Förutsättningarna för hur enkelt det är att skilja ut cykelåtgärder varierar från länsplan till länsplan. Om regeringen med ”cykelåtgärder” avser åtgärder i cykelinfrastruktur så visar föreliggande genomgång att det kommer att vara möjligt att i stor utsträckning skilja ut investeringar i åtgärder som avser cykelinfrastruktur, dvs. cykelåtgärder i steg 3 och steg 4, då samtliga de fyra länsplanerna redovisar någon budgetpost för investeringar i cykelinfrastruktur, på statligt och regionalt vägnät. Ett par länsplaner redovisar även en budgetpost avseende bidrag till kommuner för investeringar i cykelinfrastruktur på det kommunala vägnätet.

I ett par länsplaner redovisas cykelinvesteringar sammanslaget med gångtrafikinvesteringar. I länsplanen för Sörmland ligger exempelvis bidrag till cykelinfrastruktur i en gemensam pott med medfinansiering till kommuner av även gånginfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder (Regionförbundet Sörmland 2013a; 2013c). I något fall anges att cykelinvesteringar också kan finnas inbakade i en budgetpost för väginvesteringar (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b). Gång- och cykeltrafik omfattas ibland av samma budgetpost, varför det inte omedelbart går att utläsa hur mycket medel som fördelats till dessa trafikslag.

För trafiksäkerhet gäller att åtgärder i regel syftar till att främja bil-, cykel-, eller gångtrafik. För budgetposter omfattande ”trafiksäkerhetsåtgärder” är det därför inte heller lätt att skilja ut fördelning mellan trafikslag. I flera av länsplanerna är också stora delar av budgetramen opreciserad och kommer att fastställas under planperiodens gång, varför det inte går att utläsa sammanlagd fördelning på trafikslag på förhand. För åtgärder under 25 miljoner kronor är det inte på förhand klart hur budgeten kommer att fördelas, då dessa fördelas utifrån ansökningar från kommuner och kollektivtrafikmyndigheter.

Det kan konstateras att när medfinansiering räknas med, ökar andelen av länsplanernas tillgängliga medel som går till att främja biltrafik i de studerade länsplanerna.

8.1.2 Länsplanernas fördelning på olika steg i fyrstegsprincipen

Traditionellt har länsplanerna mest bestått av åtgärder i fyrstegsprincipens steg 3 och steg 4, dvs. avsett om- och nybyggnationer av transportinfrastruktur. En jämförelse av

de länsplaner som ingått i denna studie, med utvärderingar som gjorts av länsplaner från den föregående planperioden 2010-2021 (Dickinson 2009, Dickinson 2011) visar på ett ökat intresse hos länsplaneupprättarna för åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 dvs. beteendepåverkande åtgärder och effektivisering av befintligt transportsystem, i den aktuella planperioden 2014-2025. Detta beror bland annat på att åtgärdsvalsstudier utgör ett nytt moment i planeringen av transportsystemet och att de åtgärdsvalsstudier som hittills slutförts ofta resulterar i rekommendationer om åtgärder för att påverka transportefterfrågan (steg 1) och effektivisering av transportsystemet (steg 2). (Regionförbundet Örebro, 2013b).

Dokumentgenomgången visar att planernas medel till övervägande del fortsatt går till åtgärder i steg 3 och steg 4 också för planperioden 2014-2025. Alla de fyra länsplaner som studerats här har i någon form, och i varierande grad, medel avsatta för åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2. Den exakta fördelningen kommer inte att vara känd på förhand, då den baseras på vilka ansökningar om statlig medfinansiering som kommer att göras från kommuner och landsting.

Det framkom i en intervju att stora infrastrukturinvesteringar i steg 3 och steg 4 kan tilldelas mer medel ett år än vad som preciserats i en länsplan. Det händer t.ex. att Trafikverket centralt kan få ”pengar över” från nationell transportplan som man då önskar göra av med snabbt under det aktuella året, och dessa medel omfördelas då till ”byggklara” åtgärder. (Trafikverket Region Öst, 2013a.) Detta torde i de flesta län generellt gynna investeringar i det statliga länsvägnätet. Däremot uppges det inte vara möjligt att tilldela mer medel till åtgärdsplaner av typen ”övriga mindre åtgärder”, där åtgärder i steg 1 och 2 ofta hör hemma, än vad som specificerats i länsplanen det aktuella året (ibid.). Det betyder att åtgärder i t.ex. steg 1 och steg 2 inte kan tilldelas mer medel även om det t.ex. uppstår överskott i nationell plan som kan komma länsplanen till godo. Sådana extra tillskott, och rådande system med indelning i olika budgetposter i länsplanerna, verkar således främja större åtgärder i steg 3 och steg 4.

Det råder en samlad osäkerhet hos länsplaneupprättare och Trafikverksregioner som medverkat i denna studie om vad som egentligen ska kunna ingå i länsplanerna när det gäller åtgärder som hör hemma i fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Detta kan ses som problematiskt då staten givit signaler om att kommuner ska medverka i åtgärdsvalsstudier i den nya planeringsprocessen. I åtgärdsvalsstudier ligger fokus just på att i ökad grad lyfta fram åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2. Om staten inte medfinansierar sådana åtgärder innebär det att staten lägger ansvaret för finansiering av dessa åtgärder på kommunen – detta till skillnad från åtgärder i steg 3 och steg 4 som rör ombyggnad eller nybyggnad av infrastruktur, där staten är öppen för att finansiera eller medfinansiera.

Några initiativ har tagits där det pågår en diskussion mellan länsplaneupprättarna och berörd Trafikverksregion om huruvida det är tillåtet eller inte att i länsplanen avsätta medel till steg 1 och steg 2, även om det inte handlar om fysiska åtgärder.

8.2 Hantering av fördyringar i länsplaner 2014-2025

En viktig aspekt för att kunna följa upp länsplanernas faktiska genomförande och hur fördelningen ser ut på olika trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen, handlar om hur fördyringar av åtgärder hanteras. Detta skiljer sig åt mellan länen som studerats här:

- Om det i länsplanen för *Stockholm* skulle ske en kostnadsökning för investeringar i spår- eller väginfrastruktur så kan detta täckas genom att medel

lånas från andra åtgärder inom samma budgetpost. Alternativt täcks de fördyrade infrastrukturinvesteringarna med överföring av medel från åtgärdsområdena för mindre åtgärder understigande 25 miljoner kronor, dvs. den statliga medfinansieringen till kommuner och kollektivtrafikmyndigheter för t.ex. cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Dessa åtgärder skjuts då fram helt eller delvis (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b).

- Eventuella fördyringar av de trängselskattefinansierade objekten på länsvägnätet i Stockholms län kommer i första hand att hanteras genom överföring av medel från andra trängselskattefinansierade väginvesteringar i den mån det är möjligt. Om ytterligare statliga medel krävs för att täcka fördyringar av ”trängselskatteobjekten” så föreslår länsstyrelsen att det ska täckas med medel från länsplanens budget för investeringar i väg- och spårinfrastruktur, eller från åtgärdsområdena (ibid.).
- I länsplanen för *Jämtland* så är budgetposten för ”oförutsedda steg 3- och steg 4-åtgärder” avsedd som en buffert för eventuella kommande fördyringar av väg- och spårinvesteringar. Hittills har det inte hänt att man ”lånat” från andra poster i planen till sådana fördyrade steg 3- eller steg 4-åtgärder. Behov av utökad finansiering pga. fördyringar har istället lösts genom att antingen minska ner på ambitionen för det aktuella objektet, eller minska ner på investeringstakten för ett objekt (Regionförbundet Jämtland, 2013b).
- I länsplanen för *Sörmland* har vid omfördelningar i länsplanebudgeten intentionen hittills varit att försöka ”freda” andra budgetposter än den som det gäller, dvs. att inte omfördela medel från andra budgetposter i länsplanen för att täcka underskott (Regionförbundet Sörmland, 2013b).
- I *Örebro* län kommer fördyringar som uppstår för någon av de stora infrastrukturåtgärderna, dvs. som överstiger 25 miljoner kronor, att finansieras inom budgetposten för ”stora åtgärder”, genom förseningar i genomförandet (Regionförbundet Örebro, 2013b). Trafikverket Region Öst förväntar sig dock, som ovan nämnts, att fördyringar i större steg 3- och steg 4-åtgärder liksom tidigare ska finansieras genom potten ”utvecklingsåtgärder” (Trafikverket Region Öst, 2013a).

Noterbart är att i sådana Trafikverksregioner som omfattar flera län, så kan fördyringar av åtgärder i en länsplan täckas upp med ”lån” från andra länsplaner som tillhör samma Trafikverksregion. Trafikverket Region Öst omfattar t.ex. fem län. En fördyring av ett vägobjekt i Södermanlands län, kan där teoretiskt finansieras genom att åtgärder i någon annan eller flera andra länsplaner senareläggs eller tilldelas mindre budget än utlovat. (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013b).

8.3 Planerad uppföljning av länsplaner 2014-2025

Enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur* ansvarar Trafikverket för att

”fortlöpande underrätta länsstyrelserna om genomförandet av åtgärderna i länsplanen” och enligt den senare Förordning (2010:137) om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur för att ”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.”

Detta utgör grunden för den uppföljning som kommer att ske av länsplanen 2014-2025 i samtliga de län som studerats i denna utredning. De Trafikverksregioner som intervjuats i denna studie verkar dock i varierande grad göra en årlig återrapportering till regeringen. Ingen av Trafikverksregionerna beskriver att de redovisar ”uppnådda effekter” eller ”hur de nationella inriktningsmålen har uppfyllts”.

Trafikverksregionerna tar årsvis fram en ekonomisk redovisning, som sammanställs i excelark. I dessa redovisas fördelningen av hur länsplanernas ekonomiska ram används det aktuella året, utifrån de budgetposter som preciseras i länsplanen. Trafikverket Region Öst har tillhandahållit exempel på hur den årliga ekonomiska uppföljningen av länsplaner kan se ut - tabell 3 och bilaga 1 samt bilaga 2 (Trafikverket Region Öst, 2013a).

Enligt intervjuer med övriga Trafikverksregioner och också länsplaneupprättarna verkar denna form av ekonomisk redovisning som exemplifieras i tabell 3 och bilaga 1 och 2 vara representativ för hur den årliga ekonomiska uppföljningen av länsplanerna ser ut.

Utifrån dessa exempel dras därför den generella slutsatsen att det för de flesta budgetposter går att härleda budgetposterna till ett visst färsätt eller visst steg i fyrstegsprincipen. Detta gäller för samtliga ”större åtgärder” (> 25 miljoner kronor) och även för de ”mindre åtgärder” (<25 miljoner kronor), som inte ingår i åtgärdsområden.

Dock är en del investeringar i gång- och cykelinfrastruktur angivna i hopklumpad form. Ett exempel från tabell 3 på hur detta kan se ut är t.ex. ”Bygghandling, Väg 205 Karlskoga-Degerfors GC-väg”. För att kunna härleda den exakta fördelningen mellan gång- och cykeltrafik behöver därför kompletterande frågor ställas direkt till berörd Trafikverksregion i sådana fall.

För åtgärder med syfte att öka trafiksäkerhet är det inte alltid helt enkelt att härleda vilket färsätts attraktivitet som främjas mest. För trafiksäkerhetsåtgärder i planerna är det inte givet vilket färsätts attraktivitet som främjas. Satsningar på mittseparering och trafiksäkerhetsåtgärder ökar trafiksäkerheten för biltrafik. I de fall där hastighetsstandarden sänks blir klimatpåverkan lägre, eftersom lägre hastighet ger lägre utsläpp av koldioxid. Ofta innebär satsning på mittseparering höjda hastighetsgränser och denna trafiksäkerhetsåtgärd ger då kortare restider och leder till fortsatt och ökat bilresande.

Andra exempel på åtgärder som inte är omedelbart möjliga att härleda till visst trafikslag eller steg i fyrstegsprincipen är ”Sidoområdesåtgärder”, som torde avse åtgärder som främjar biltrafik, och ”säker passage”. Sistnämnda anges avse åtgärder som främjar trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter (gående och cyklister) (Trafikverket Region Öst, 2013a.).

Budgetposterna som avser finansiering av åtgärdsvalsstudier kan inte härledas till något trafikslag eller något särskilt steg i fyrstegsprincipen förrän det är klart vilka åtgärder som förordas som resultat av respektive åtgärdsvalsstudie. För att kunna härleda den exakta fördelningen mellan färsätt eller steg i fyrstegsprincipen skulle även för dessa budgetposter kompletterande frågor behöva ställas direkt till berörd Trafikverksregion.

När det gäller vad som i länsplanerna benämns ”potter” eller ”åtgärdsområden” eller liknande, av typen ”trafiksäkerhet och miljö”, ”gång- och cykel”, osv. och som avser medfinansiering till mindre åtgärder genom t.ex. statliga bidrag till kommuner och landsting/kollektivtrafikmyndighet, så visar tabell 3 att det ekonomiska utfallet för dessa per år redovisas samlat för hela åtgärdsområdet. Slutsatsen är att det inte ur den ekonomiska redovisningen från respektive Trafikverksregion går att härleda den exakta fördelningen av budget på olika trafikslag, eller olika steg i fyrstegsprincipen, för dessa

åtgärdsområden. För att erhålla sådan precisering kommer direkta frågor att behöva ställas till den berörda Trafikverksregionen.

Ett exempel är åtgärdsområdet ”effektivare storstadstrafik” i länsplanen för Stockholms län (Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013c) och potter för ”oförutsedda åtgärder”, t.ex. i länsplanen för Jämtlands län (Länsstyrelsen i Jämtlands län, 2013a).

I ett par län har respektive länsplaneupprättare (Regionförbundet Sörmland 2013b; Regionförbundet Örebro 2013b) tagit initiativ till egna uppföljningssystem, i syfte att komplettera och utveckla den uppföljning som respektive Trafikverksregion tillhandahåller. Avsikten är att göra uppföljningen mer överskådlig när det gäller t.ex. fördelning på olika trafikslag. De båda länsplaneupprättarna avser att årligen föra statistik över samtliga statsbidragsobjekt – om åtgärden är startad/avslutad, hur mycket pengar som har gått åt, hur många kilometer cykelväg som byggts osv. Sådana uppföljningar kommer då också att utgöra en viktig källa för att få närmare information om t ex hur den årliga fördelningen av budget inom de olika åtgärdsområdena fördelas på olika färd sätt respektive typ av steg i fyrstegsprincipen. Men förekomsten av sådan uppföljning hos respektive länsplaneupprättare kommer alltså att variera mellan olika län och regioner.

8.4 Förslag på indikator för uppföljning av länsplaner

Uppföljningen av länsplanerna ska utgöra ett stöd för att länsstyrelsernas miljömålshandläggare ska bedöma i vilken utsträckning som länsplanen bidrar till uppfyllelse av regionala och nationella miljömål. För att göra en sådan uppföljning behöver det dels beaktas hur länsplanen fördelar sig på olika typer av åtgärder vid tidpunkten för dess fastställande, dels hur fördelningen kommer att se under planens genomförande.

Det är också viktigt att följa upp den del av nationell transportplan som rör det aktuella länet. Hur denna uppföljning kommer att ske har inte kartlagts inom detta uppdrag. I nedanstående görs ett antagande att Trafikverket kommer att handha uppföljning av genomförande och utfall av nationell transportplan, och med ett liknande upplägg av den ekonomiska redovisningen som är fallet för Trafikverksregionernas uppföljning av länsplanerna.

8.4.1 Bakgrund till indikator

Länsplanerna liksom den nationella planen för transportsystemet ska enligt regeringens direktiv bidra till att nå de transportpolitiska målen som helhet:

”Vägledande för prioritering av åtgärder ska vara åtgärdernas bidrag till att det övergripande transportpolitiska målet som är att säkerställa att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås.” (Näringsdepartementet 2012, sid. 9).

Det betonas i direktivet att åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen (ibid., sid. 2) och att *”de infrastrukturprojekt som genomförs ska bidra till att de transportpolitiska målen nås”* (ibid., sid. 12).

I det övergripande transportpolitiska målet, som länsplanerna ska bidra till, finns en koppling till miljömålen i och med formuleringen om långsiktigt hållbar transportförsörjning:

”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det övergripande målet ska uppnås genom att tillgängligheten för medborgarna och näringslivet säkerställs samtidigt som hänsyn tas till trafiksäkerhet, miljö och hälsa¹⁸. Hänsynsmålet för trafiksäkerhet, miljö och hälsa anger att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa”.

De transportpolitiska målen utgör således en brygga mellan länsplanerna och miljömålen.

¹⁸ Källa: <http://www.trafa.se/sv/malportal/Transportpolitiska-mal/Det-overgripande-malet/>

8.4.2 Utgångspunkter för indikator

Indikatorer för uppföljning av länsplanerna syftar till att koppla länsplanernas utfall till miljömålen. Indikatorerna ska utgöra stöd i bedömning av hur länsplanerna bidrar eller motverkar möjligheterna att nå de regionala miljömålen, och blir även stöd för uppföljning av hur de transportpolitiska målen uppfylls.

Förslag på indikatorer tar avstamp i de så kallade TransportMistra-kriterierna för långsiktigt hållbar transportförsörjning, utvecklade inom forskningsprogrammet TransportMistra¹⁹ (Ljungberg et al 2009.). Dessa kriterier syftar till att utgöra konkreta hållpunkter för att en transportplanerare eller beslutsfattare i praktiken ska kunna urskilja om en påtänkt åtgärd leder i riktning mot långsiktigt hållbar transportförsörjning eller inte. De fyra TransportMistra-kriterierna betraktar långsiktigt hållbar transportförsörjning i ett helhetsperspektiv, dvs. inkluderande alla de tre hållbarhetsaspekterna – inte enbart den ekologiska utan även den sociala och ekonomiska (ibid.)

Enligt de kriterier som utvecklades forskningsprogrammet TransportMistra konstaterades att för att veta att en åtgärd i ett transportsystem *inte motverkar* en långsiktigt hållbar utveckling (socialt, ekologiskt, ekonomiskt) så ska svaret vara ja på följande frågor:

- Minskar transportefterfrågan och transportberoendet?
- Främjas en ökad andel mer hållbara transportsätt?
- Blir de fordon som används mera miljöanpassade/hållbara?
- Blir den infrastruktur som byggs mer miljöanpassad/hållbar?

Ett annat underlag för formulering av indikator har utgjorts av Trafikverkets planeringsunderlag för energieffektivare transporter och begränsad klimatpåverkan (Trafikverket 2012). TransportMistra-kriterierna överensstämmer väl med de kriterier som Trafikverket tagit fram för att bedöma en åtgärds bidrag till ”Begränsad klimatpåverkan”. *Begränsad klimatpåverkan* är särskilt utpekat i de transportpolitiska målen men samtidigt bara ett av de sexton miljö kvalitetsmål som det transportpolitiska hänsynsmålet om miljö ska bidra till att nå. Det är visserligen svårt att bedöma de framtida sociala, ekologiska och ekonomiska kostnaderna för klimatförändringar om klimatpåverkan inte kan begränsas så att tvågradersmålet kan nås. Dessa kostnader torde dock bli betydande. *Begränsad klimatpåverkan* kan mot denna bakgrund betraktas som en viktig faktor, som påverkar uppfyllelse av samtliga miljö kvalitetsmål liksom för långsiktigt hållbar utveckling i stort – dvs. såväl ekologiskt som socialt och ekonomiskt. Trafikverket kategoriserar prioriterade åtgärder och styrmedel för att nå *Begränsad klimatpåverkan* i transportsektorn i fyra huvudområden:

- Transportsnål samhällsplanering och infrastruktur för klimatsmarta val
- Energieffektiv användning av transportsystemet inklusive val av transportsätt
- Energieffektiva fordon, fartyg och flygplan med ökad andel förnybar energi
- Energieffektiv infrastrukturhållning

¹⁹ Det fleråriga nordiska forskningsprogrammet TransportMistra pågick 2006-2008 och finansierade av Mistra. I forskningsprogrammet medverkade Lunds Universitet, Malmö Högskola, konsultföretaget Trivector Traffic, och de internationella forskningsinstituten TÖI (Norge), ITS (Leeds, Storbritannien) och NERI (Danmark). Forskningsprogrammet utvecklade strategier, modeller och verktyg som ska stödja beslutsfattande för en hållbar mobilitet inklusive en definition på ”långsiktigt hållbart transportsystem”. Källa: www.transportmistra.org

Trafikverkets kriterier för energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan är därmed i stort sett analoga med TransportMistras kriterier för ett långsiktigt hållbart transportsystem. För att koppla länsplanerna till miljömålen är det således relevant att följa upp om länsplanen främjar eller inte främjar:

- En omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik
- En transportsnål tillgänglighet
- En planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov

Trafikarbete för persontransporter med olika färd sätt, respektive transportarbete för godstransporter med olika trafikslag²⁰, har en direkt betydelse för emissioner och energiförbrukning. Kunskap om länsplanens effekter på det totala trafikarbetet för persontransporter och transportarbetet för godstransporter samt på hur andelen trafikarbete fördelar sig på olika trafikslag, har en direkt återverkan för att kunna bedöma bidrag till t.ex. *Begränsad klimatpåverkan* eller *Frisk luft*, liksom till andra miljömål som påverkas av mängden trafikarbete. Likaså behöver kunskap inhämtas om de åtgärder i nationell transportplan som påverkar trafikarbete och färdmedelsfördelning i det aktuella länet.

Att konstruera indikatorer som visar effekter för trafikarbete och färdmedelsfördelning är för närvarande svårt av två skäl. Dels förelåg inga beräkningar av effektsamband gjorts för länsplanerna 2014-2025 i samband med deras upprättande.²¹ Dels är sådana beräkningar av förändrad färdmedelsfördelning genom trafikprognoser i regel resurskrävande. Detta behöver ställas emot ett behov att årligen, eller kanske med längre intervall, inom den aktuella planperioden genomföra sådana trafikprognoser för att följa upp hur länsplanernas årliga fördelning av budgetram påverkar trafikarbetet liksom hur det fördelas på olika färd sätt. Det är Trafikverksregionerna som ansvarar för genomförande av trafikprognoser och framtagande av samlade effektbedömningar kopplade till länsplaner.

Mot denna bakgrund och den fördelning som gjorts av länsplanens medel i de fyra studerade planerna föreslås följande indikatorer som stöd vid uppföljning av länsplanerna, samt den del av nationell transportplan som rör det aktuella länet:

- *Indikator A.* Trafikarbete för persontransporter respektive transportarbete med godstransporter med olika färd sätt efter genomförande, jämfört med innan åtgärder inom länsplan (och relevanta delar av nationell transportplan) genomfördes som berör det aktuella länet.
- *Indikator B.* Påverkan av länsplan (och relevanta delar av nationell transportplan) på färdmedelsandelar (bil/lastbil, spår/järnväg/buss, cykel, gång) för persontransporter respektive godstransporter i aktuellt län.

²⁰ Med godstransportarbete avser transporterat gods multiplicerat med transporterad sträcka. Måttet anger vilken godsmängd i vikt som fraktas en viss sträcka. Transportarbetet mäts oftast som tonkilometer för godstrafik, där en tonkilometer motsvarar transporten av ett ton en kilometer. Ett annat mått på transportarbete är det sammanlagda antalet kilometer som ett antal fordon förflyttas (fordonskilometer). Motsvarande mått för trafikarbete avseende persontransporter är personkilometer, dvs. transporten av en person en kilometer. (Dickinson et al, 2012).

²¹ Bland annat Regionförbundet Örebro efterlyser sådant underlag för planeringsarbetet och för prioriteringar i länsplanerna, se avsnitt "6.4 Bedömning av miljömåluppfyllelse".

Denna information bör efterfrågas på årlig basis²². Den bör avse åtgärder i aktuell plan som genomförts, och kopplas till före- och eftermätningar av något slag, i länsplanen samt även de delar av nationell plan som berör aktuellt län²³.

Dessutom behövs en kompletterande indikator avseende hur budgetramen i länsplanen (och nationell transportplan avseende aktuellt län) fördelas på olika steg i fyrstegsprincipen.

- *Indikator C.* Andel av länsplanens (och relevanta delar av nationell transportplans) budget fördelat på fyrstegsprincipens steg: steg 1, steg 2, steg 3, steg 4.

Alternativt, ifall information om trafikarbete som behövs för att dataförsörja föreslagna indikatorer A och B inte kan erhållas, så utgörs en möjlig indikator av fördelningen av investeringsmedel i länsplan (och nationell transportplan avseende det aktuella länet) på färd sätt. Det är dock svårt att bedöma exakt hur fördelningen av budgetramen i en länsplan bör se ut för att främja minskat trafikarbete samt överflyttning av färdmedelsandelar från bil till andra färd sätt (kollektivtrafik/järnväg, gång, cykel). Det skulle exempelvis kunna vara så att en fördelning av länsplanens medel på 20/80 till bil respektive övriga mer hållbara färd sätt inte är tillräcklig för att åstadkomma ökade färdmedelsandelar för dessa färd sätt. Fördelningen kanske skulle behöva vara 90/10, för att ge effekter på trafikens fördelning som bidrar positivt till miljömålen. Utfallet för hur trafikarbetet fördelas på olika färd sätt är beroende av planens sammansättning men också av utgångsläget – hur den relativa attraktiviteten mellan bil och andra färd sätt ser ut från början.

Om data avseende föreslagna indikatorer A och B inte kan erhållas, rekommenderas följande indikator som kan ge indikation på hur planeringen bidrar till att främja olika färd sätt, även om det inte går att kvantifiera hur stor effekten blir avseende fördelning av trafikarbete med olika färd sätt.

- *Indikator D.* Andel av länsplanens (och relevanta delar av nationell transportplans) budget fördelat på följande trafikslag: bil (bil/lastbil), kollektivtrafik (spår/järnväg/buss), cykel, gång.

De indikatorer som föreslås här ovan är inte enbart användbara för uppföljning av miljömålen utan kan också användas av de nationella myndigheterna för uppföljning av transportpolitisk måluppfyllelse.

8.4.3 Dataförsörjning av indikatorn

Årligen bör underlag begäras ut från länsplaneupprättaren och/eller berörd Trafikverksregion avseende hur länsplanen fördelas på olika färd sätt, samt på olika steg i fyrstegsprincipen.

Som förberedelse bör en framställning göras i inledningen av planperioden, till respektive Trafikverksregion där länsstyrelsernas miljömålsansvariga preciserar konkreta förslag på vilken redovisning som efterfrågas, enligt ovanstående indikatorer.

²² Om årlig redovisning av indikator A och B inte är möjlig att erhålla från Trafikverksregionen, vore det åtminstone önskvärt att kunna erhålla för var femte år – t.ex. 2020, 2025, 2030.

²³ Utveckling av trafikarbete samt hur trafiken fördelas på olika färd sätt brukar Trafikverket få fram med modellbaserade trafikprognosverktyg, som Sampers eller EVA. Trafikprognoser görs utifrån ett basår, t.ex. 2010, som jämförs med utfallet för ett prognosår, t.ex. 2015, när åtgärder i länsplan och nationell plan antas ha genomförts.

För att följa upp länsplanerna (liksom aktuella delar av nationell transportplan som berör aktuellt län) med avseende på miljö kvalitetsmålen och delar av de transportpolitiska målen som berör långsiktigt hållbar transportförsörjning, *Begränsad klimatpåverkan*, fossiloberoende fordonsflotta 2030²⁴ samt övriga miljö kvalitetsmål så bedöms, med utgångspunkt i avsnitt 8.3 ovan, följande uppgifter behöva efterfrågas från Trafikverksregionen på årlig basis:

- Hur den ackumulerade fördelningen av budgetramen från planperiodens start till och med aktuellt år, påverkar indikator A och indikator B, enligt genomförda trafikprognoser (eller annan typ av samlad bedömning av effekter för trafikarbete samt färdmedelsfördelning).
- Fördelning av medel till *namngivna åtgärder* aktuellt år som uppföljningen avser. (Indikator D). Specificering behöver efterfrågas avseende:
 1. Vilka färd sätt som respektive namngiven åtgärd omfattar. (En åtgärd kan omfatta flera färd sätt, t ex utbyggnad av väg för biltrafik kan innefatta också ett kollektivtrafikkörfält eller cykelbana).
 2. Vilket steg i fyrstegsprincipen respektive namngiven åtgärd tillhör. (Indikator C).
 3. Uppdelning av medel så att det framgår hur stor del av åtgärden som finansieras via länsplanens budgetram och hur stor del av åtgärden som finansieras via medfinansiering, och i så fall vilken typ av medfinansiering.
 4. Ackumulerad finansiering från planperiodens startår till och med aktuellt år, för den aktuella åtgärden och enligt ovanstående punkter 1-3 (motsvarar ungefär kolumnen ”utförd andel efter 2012” i bilaga 2).
- Fördelning av medel aktuellt år till olika *åtgärdsområden*, *potter* eller liknande benämningar som avser bidrag till flera mindre åtgärder (Indikator D). Specificering behöver efterfrågas avseende:
 1. Hur dessa medel har fördelats på olika åtgärder det aktuella året.
 2. Vilka färd sätt dessa åtgärder främjar. (Ett åtgärdsområde kan omfatta flera färd sätt, t ex bidrag till gång- och cykelinfrastruktur, varför varje specifik åtgärd som tilldelats medel inom respektive åtgärdsområde behöver särredovisas).
 3. Vilket steg i fyrstegsprincipen respektive åtgärd tillhör (Indikator C).
 4. Uppdelning av medel så att det framgår hur stor del av åtgärden som finansieras via länsplanens budgetram och hur stor del av åtgärden som finansieras via medfinansiering, och i så fall vilken typ av medfinansiering.
 5. Ackumulerad finansiering från planperiodens startår till och med aktuellt år, för det aktuella åtgärdsområdet och enligt ovanstående punkter 1-4. (motsvarar ungefär kolumnen ”utförd andel efter 2012” i bilaga 2).

²⁴ I regeringens proposition ”En sammanhållen svensk klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) redogörs för den ”långsiktiga prioriteringen” att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

- Fördelning av medel till andra icke namngivna åtgärder aktuellt år som uppföljningen avser (Indikator D). I länsplanerna finns exempelvis ospecificerade budgetposter för att finansiera utredningar eller andra åtgärder som föranleds av åtgärdsvalsstudier som slutförs under planperioden.
 1. Hur dessa medel har fördelats på olika åtgärder det aktuella året.
 2. Vilka färdstätt dessa åtgärder främjar. (Ett åtgärdsområde kan omfatta flera färdstätt, t ex bidrag till gång- och cykelinfrastruktur, varför varje specifik åtgärd som tilldelats medel inom respektive åtgärdsområde behöver särredovisas).
 3. Vilket steg i fyrstegsprincipen respektive åtgärd tillhör (Indikator C).
 4. Uppdelning av medel så att det framgår hur stor del av åtgärden som finansieras via länsplanens budgetram och hur stor del av åtgärden som finansieras via medfinansiering, och i så fall vilken typ av medfinansiering.
 5. Ackumulerad finansiering från planperiodens startår till och med aktuellt år, för det aktuella åtgärdsområdet och enligt ovanstående punkter 1-4 (motsvarar ungefär kolumnen ”utförd andel efter 2012” i bilaga 2).

Några generella kommentarer och förhållningspunkter för inhämtning och tolkning av den ekonomiska redovisningen för länsplaner (och aktuella delar av nationell transportplan som berör aktuellt län) enligt ovan:

- Uppföljningen av länsplaner bör omfatta alla åtgärder som ingår i länsplanerna för regional transportinfrastruktur – oavsett finansieringskälla. Länsplanerna innefattar åtgärder som inte bara finansieras genom länsplanen i sig, utan av andra finansieringskällor. Dessa källor till medfinansiering varierar mellan de olika länsplanerna. Åtgärder i länsplanerna som inte finansieras av länsplanen utan t.ex. av andra statliga medel såsom trängselskatt eller brukaravgifter, eller genom medfinansiering, bör således också inkluderas i uppföljningen.
- I de fall som en trafiksäkerhetsåtgärd i länsplanen avser ut- eller ombyggnad av vägnätet med syfte att möjliggöra bättre framkomlighet, kortare restider osv. för biltrafik, bör den således kategoriseras som att den gynnar färdstättet ”biltrafik”.
- Det gäller även för åtgärder avseende ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister, ofta benämnda ”oskyddade trafikanter”, men där åtgärden genomförs som en del av en investering för ökad framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhetsåtgärder som syftar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter (gående, cyklister och/eller kollektivtrafikresenärer vid anslutningsresa till/från stationer/hållplatser) i berörd reserelation/berört stråk/berört område *utan* att samtidigt öka biltrafikens relativa attraktivitet genom ökad framkomlighet, kortare restider eller dylikt, bedöms öka den relativa attraktiviteten för alternativa färdstätt till bil. Åtgärden bör då kategoriseras som att den främjar det aktuella färdstättet, exempelvis ”gångtrafik”.
- För ”miljöåtgärder” som är knutna till vägtrafikens miljöpåverkan, t.ex. bullerskydd, föreslås att åtgärden ska kategoriseras till ”biltrafik”.
- Medel i länsplanen som tilldelas åtgärdsvalsstudier kan inte härröras till något särskilt trafikslag förrän beslut fattats om vilka av de föreslagna åtgärderna i åtgärdsvalsstudien som ska genomföras.

9 Referenser

- Dickinson, J. (2009). Miljömålen i infrastrukturplaneringen – genomgång och analys. Trivector Rapport 2009:78.
- Dickinson, J. (2011) Miljömålen i infrastrukturplanerna 2010-2021 för Västra Götalands län. Trivector Rapport 2011:67.
- Dickinson, J. & Smidfelt Rosqvist, L. (2012) Godstransporterna och de transportpolitiska målen. Trivector Rapport 2012:37.
- Ljungberg, C. & Smidfelt Rosqvist, L. (2009) Bättre införande av åtgärder för ett hållbart transportsystem. Sammanfattande råd från tre års tvärvetenskaplig forskning om implementering.
- Länsstyrelsen i Stockholms län. (2013a) Remiss. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.
- Länsstyrelsen i Stockholms län. (2013b) Intervju med tjänsteman 2013-11-18.
- Länsstyrelsen i Stockholms län. (2013c) Förslag. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014-2025.
- Länsstyrelsen i Stockholms län. (2013d) Epost från tjänsteman 2014-03-19.
- Länsstyrelsen i Stockholms län. (2013e) Epost från tjänsteman 2014-03-24.
- Näringsdepartementet. (2012) Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr.2012/13:119), dnr N2012/6395/TE m fl. Bilaga 4, Uppdrag till länsplaneupprättare att delta i nationell planering och upprätta länsplaner för perioden 2014-2025.
- Regionförbundet Jämtlands län. (2013a) Remissupplaga av; Förslag till Länstransportplan 2014-2025 för Jämtlands län. Behandlad av Regionförbundets styrelse 2013-06-17.
- Regionförbundet Jämtlands län. (2013b) Telefonintervju med tjänsteman 2013-11-26.
- Regionförbundet Sörmland. (2013a) Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025. Remissversion. 2013-06-11. Diarienummer 13-008.
- Regionförbundet Sörmland. (2013b) Telefonintervju med tjänsteman 2013-11-29.
- Regionförbundet Sörmland. (2013c) Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-12-05.
- Regionförbundet Örebro. (2013a) Remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län Länstransportplan 2014-2025.
- Regionförbundet Örebro. (2013b) Telefonintervju med tjänsteman 2013-11-25.
- Trafikverket. (2012) Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan. Trafikverket publikation 2012:152.
- Trafikverket. (2013) Transportsystemet i samhällsplaneringen. Trafikverkets underlag för tillämpning av 3–5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen. Publikationsnummer: 2013:121.
- Trafikverket Region Mitt. (2013) Telefonintervju med tjänsteman 2013-12-19.
- Trafikverket Region Stockholm. (2013) Telefonintervju med tjänsteman 2013-12-19.
- Trafikverket Region Öst. (2013a) Telefonintervju med tjänsteman 2013-12-16.
- Trafikverket Region Öst. (2013b) Telefonintervju med tjänsteman 2013-12-18.

Bilaga 1. Årsuppföljning av verksamhetsplan 2012 Regional plan för Örebro.

Dokumentdatum: 2013-03-28
Ärendenummer: TRV 2013/

Regionförbundet Örebro
701 83 Örebro



Årsuppföljning av verksamhetsplan 2012 Regional plan för Örebro.

Trafikverket Samhälle Region Öst översänder härmed årsuppföljning av verksamhetsplan för 2012 och av länstransportplan för Örebro.

Regionens totala ram för det regionala anslaget år 2012 var 495 Mkr. Medelstildelningen motsvarar ungefär 112 % av de sammanlagda planbeloppen för 2012 i de fem länstransportplaner som Samhälle Region Öst omfattar. Verksamhetsplan och uppföljningen för år 2012 för Örebro län kommenteras per åtgärdskategori i texten nedan. Årsuppföljning bifogas.

STÖRRE INVESTERINGAR > 25 Mkr.

Under året har endast projektering pågått i länet. Projekt där arbete pågått är RV 51 Svennevad-Kvarntorp och RV 49 Gustavstorp-Rude. Produktion av Gustafs

MINDRE VÄGINVESTERINGAR < 25 Mkr

Den produktion som pågått i länet är sidoområdesåtgärder på Väg 63 i Ljusnarsberg, busshållplats i Vedevåg och gc-banor i Hallsberg. Under året slutfördes även sidoområdesåtgärder på Väg 244 mellan Nora och Hällefors. Den huvudsakliga sysselsättningen under året har varit att ta fram förstudier och projekteringsunderlag för TS-åtgärder, GC-stråk samt kollektivtrafikåtgärder. En del av dessa förstudier går nu vidare till detaljprojektering och eller byggnation under 2013 och 2014. Under 2012 har även slutförts en Förstudie för kollektivtrafiken avseende Åsbro skola, Väg 50 Södra Fingerboda och Väg 244 Grythyttan.

ÖVRIGA TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER/TILLGÄNGLIGHET

Förstudier för GC-vägar på sträckorna Karlskoga - Degerfors, Örebro - Glanshammar, Karlskoga - Lerängen, Kumla - Ekeby och Kumla - Sköllersta har producerats under året och arbete med de prioriterade sträckorna pågår. Tanken var att produktion av åtgärder i Ervalla, Ekeby-Almby och Mulhyttan med flera skulle ha startats under 2012 men av olika anledningar har dessa objekt försenats och utförs nu i stället under 2013.

Dokumentdatum: 2012-03-28
Arendenummer:
Projektnummer: [Projektnummer]



MINDRE BIDRAGSOBJEKT

Kollektivtrafik

Under året har förbrukats SEK 4.495.500:- i medfinans till kommunerna. Avsatta medel totalt för kollektivtrafik i planen var SEK 9 miljoner för 2012.

Miljö- och Trafiksäkerhetsåtgärder.

Under året har förbrukats SEK 3.584.419:- i medfinans till kommunerna. Avsatta medel i plan var SEK 3 miljoner.

GC-banor

Under året har förbrukats SEK 3.182.405:- i medfinans till kommunerna. Avsatta medel i plan var SEK 5,5 miljoner.

Enskilda vägar/Mindre landsbygdsvägar.

Här var det avsatt 0,5 miljoner. Utfallet för året 2012 blev 395 500 så det ger en procentsats om 79.

Med vänliga hälsningar

Ylva Gustafsson Höjer
Enhetschef planering
Bilaga: Årsuppföljning efter 2012.

Bilaga 2 Trafikverket Region Östs årsuppföljning av verksamhetsplan för Örebro län 2012

Örebro län - Verksamhetsplan 2012 och årsuppföljning, regionalt anslag (kk)

		Planbelopp (P)			Uppföljning (U)			U/P
		2010	2011	Summa 2010-2012	Utfall 2010-11	Utfall 2012	Summa 2010-2012	Utförd andel efter 2012(*) <i>(*JUETS planbeloppet är inte</i>
Större investeringar >25 Mkr	Skede	46 500 000	44 000 000	121 000 000	100 232 678	5 528 519	105 761 197	87%
Arbetsplan, V 51 Svennevad-Kvarntorpskorset-Pålsboda					141 299	3 040 462	3 181 761	
CL 86102711-Fv 49 Stubbetorp - Gustavstorp		18 500 000	0	18 500 000	24 106 486	-4 195	24 102 291	
CL 86102712 Väg 49, Gustavstorp-Södra Tvärleden		0	0	12 000 000	5 443 111	2 133 643	7 576 754	
Södra Tvärleden Återbetalning förskott REG		28 000 000	44 000 000	90 500 000	51 041 782	339 251	51 381 032	
Vägplan, V 63 Förbifart Hjulsjö		0	0	0	19 500 000	0	19 500 000	
		0	0	0		19 358	19 358	
Mindre investeringar <25 Mkr		5 500 000	7 600 000	48 500 000	20 058 753	5 635 196	25 693 948	53%
863189, Smärre hållplatsåtg T-län 2011					220 983		220 983	
Förstudie, Regionala cykelstråk T-län					140 586	381 434	522 020	
Förstudie, Starka stråk Kollektivtrafik åtg T-län					85 810	231 117	316 927	
Glöttra viltstängsel					415 999		415 999	
Hardemovägen Tegelbruket					86 279		86 279	
Länstrafiken Norabanan kompletterande utredning					210 000		210 000	
MB Kooparberg TS översyn					821 095		821 095	
MB GC-bana i Åbygtorp					86 110		86 110	
MB GC-väg v529 Hallsberg					809 235	211 003	1 020 239	
Produktion, TS-översyn i Latorp					694 920		694 920	
Produktion, V 244 Sidoområdg. Nora-Hällefors					6 113 209	52 951	6 166 160	
Smärre hållplatsåtgärder i T-län 2010					11 572		11 572	
Smärre TS-åtgärder T-län 2010					687 880		687 880	
TS-översyn Hasselfors och V249 Lindesberg, Sidoområde					1 696		1 696	
Väg 205 Förbifart Degerfors					94		94	
Väg 244, Nora-Lilla Mon, sidoområdesåtgärder					2 166 745		2 166 745	
Väg 249 Lindesberg- U-län Sidoområdesåtgärder					3 614 434		3 614 434	
Väg 68 Lindesberg - U-län Sidoområdesåtgärder					3 369 215		3 369 215	
Åtgärdsstudie E18-Gyttorp					79 550		79 550	
Åtgärdsstudie E20-Läppe					89 625		89 625	
Åtgärdsstudie Lindesberg-E18					79 550		79 550	
Översyn Fjugesta TS					35 868		35 868	
Bygghandling, Väg 205 Karlskoga-Degerfors GC-väg						21 330	21 330	
Produktion, 831 TS-översyn Ervalla						2 799	2 799	
Produktion, TS åtgärder i Mullhyttan						18 710	18 710	
Produktion, TS-åtgärder Ekeby-Almby						14 351	14 351	
Produktion, Väg 249 Vedeväg busshållplats						756 627	756 627	
Produktion, Väg 63 S-län Ljusnarsberg sidoområden						2 593 153	2 593 153	
Produktion, Väg 641 GC-väg Hallsberg-Sannahed						1 350 180	1 350 180	
Väg 51 Pålsboda - Kvarntorpskorset					236 443	1 540	237 983	
Mindre bidragsobjekt		16 500 000	18 000 000	52 500 000	18 428 986	11 657 824	28 086 810	53%
Kollektivtrafik _		7 500 000	9 000 000	25 500 000	7 361 486	4 495 500	11 856 986	46%
Trafiksäkerhet _		3 000 000	3 000 000	9 000 000	3 170 409	3 584 419	6 754 828	75%
GC _		5 500 000	5 500 000	16 500 000	5 158 085	3 182 405	8 340 490	51%
Enskilda vägar _		500 000	500 000	1 500 000	739 006	395 500	1 134 506	76%
Summa Länstransportplan		68 500 000	79 600 000	222 000 000	136 720 417	22 821 539	159 541 955	72%
Uppsala län								95%
Södermanlands län								53%
Summa länstransportplan i Västmanlands län								90%
Summa länstransportplan i Örebro län								72%
Summa Region Öst								86%



Det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik 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. Generationsmålet och de 16 miljökvalitetsmålen utgör grund för miljömålssystemet, som ska bidra till ett strukturerat miljöarbete och en systematisk uppföljning av miljöpolitiken. Länsstyrelserna och Skogsstyrelsen (för miljökvalitetsmålet Levande skogar) har en övergripande och samordnande roll i det regionala arbetet med miljömålen.

RUS, som står för Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet, svarar för länsstyrelsegemensamma uppgifter och samordning mellan olika berörda parter, inklusive nationella myndigheter och kommuner. Det innebär uppgifter inom hela miljömålssystemet, såväl uppföljning som mål och åtgärdsarbetet. RUS samarbetar nära med Naturvårdsverket i deras roll att samordna arbetet med uppföljning och utvärdering av miljömålen.

Viktiga delar av arbetet är:

- Uppdateringar av indikatorer på miljömålportalen
- Utveckling av indikatorer, dataflöden, uppföljningssystem och samordning av detta
- Länsidor på miljömålportalen och regional årlig uppföljning av miljömålen
- Revidering av regionala mål
- Stöd till och utveckling av åtgärdsarbetet
- Information och kommunikation

RUS arbetar med mandat från länsstyrelserna och finansieras av anslag via Naturvårdsverket. I RUS styrgrupp ingår representanter för länsstyrelsernas miljönätverk, länsantikvarier och forum för hållbart samhällsbyggande samt Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, HaV (Havs och Vattenmyndigheten) och Sveriges Kommuner och Landsting. Det löpande arbetet utförs av RUS arbetsgrupp.

Det har bestämts att RUS roll i åtgärdsarbetet för närvarande handlar om att:

1. Sprida erfarenheter av åtgärdsarbete, inklusive goda exempel.
2. Utveckla metoder och verktyg för de viktigaste åtgärdsområdena. Ett av områdena är transporter.
3. Utveckla uppföljning och utvärdering av och planering kring åtgärdsarbetet, inklusive åtgärdsprogram.
4. Vara dialogpart vid utformning av åtgärder nationellt och gentemot Miljömålsberedningen.
5. Stärka samordning mellan länsstyrelser inom viktiga områden med behov och verka för att uppdrag av betydelse för att nå miljömålen får ”miljömålsflagg”.
6. Hålla koll på aktuella nationella prioriteringar.
7. Stärka stödet till kommunerna och de regionala samverkansorganen.

Läs mer på RUS webbplats rus.lst.se och Miljömålportalens webbplats miljomal.se



Länsstyrelserna



Regional Utveckling & Samverkan
i miljömålssystemet