# **PM av projektet klimatsmarta länstransportplaner 3.0**

# Direktivet att ta fram nationell och regionala transportplaner 2022-2033 – en summarisk jämförelse mellan propen och direktivet samt en jämförelse mellan årets direktiv och direktivet från 2017

Transporteffektivitet togs upp många gånger i propen (19 gånger på de 63 sidorna). Det har fått genomslag i direktivet genom att transporteffektivitet nu är ett av de generella krav som Trafikverket ska redovisa. Så var det inte i förra direktivet som kom 2017. Där fanns då som nu att fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Stadsmiljöavtalen togs också upp i propen på många ställen (26 ggr) men tas tyvärr inte upp särskilt skarpt i direktivet.

Vad gäller satsningar på nya stambanor är det utelämnade nedan. Länkar till direktiv mm ligger sist i dokumentet.

**Sammanfattningsvis (exkl stambanor)**

* Hur planerna bidrar till transporteffektivitet ska redovisas (ett generellt krav)
* Forskningen ska ta hänsyn till samtliga trafikslag och främja en jämnare fördelning mellan dem. Trafikverket ska redovisa hur förslaget till plan bidrar till forskningsprioriteringarna i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), bl a transporteffektivitet.
* Hur stadsmiljöavtalen fördelas över landet ska redovisas och Trafikverket ska eftersträva att fördela pengarna jämnare över landet.
* Länsplanerna får 42 miljarder istället för 36
* Januariavtalet gäller fortsatt – fast det stämmer ju inte längre – vilket borde uppmärksammas.

## Förändringar jämfört med direktivet från 2017

För att vaska fram förändringar kommer här jämförelser med förra direktivet.

**Generella krav på redovisningen**, jämfört med gamla direktivet från 2017[[1]](#footnote-1) finns en del nytt under denna rubrik – se det gulmarkerade nedan:

Den nationella planen och länsplanerna ska innehålla redovisningar av:

− Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 4 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.

− Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på samt hur prioriteringarna motiveras. I detta ligger också att beskriva hur eventuella målsynergier och målkonflikter hanterats.

− Vilka osäkerheterna är i bedömningen av dels åtgärdernas samhällsekonomiska effekter inklusive icke prissatta effekter, dels åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen.

− Resultat av känslighetsanalyser och tydliga beskrivningar av hur olika åtgärder och planförslaget som helhet påverkas av olika antaganden om hur omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas, samt övriga känslighetsanalyser som Trafikverket bedömer relevanta.

− Hur dessa osäkerheter hanterats i prioriteringen av åtgärder i planförslaget med motivering till det sätt osäkerheterna har hanterats.

− Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i förslagen till planer. Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås. Om fyrstegsprincipen eller ett trafikslagsövergripande perspektiv inte tillämpats ska det redovisas och motiveras.

− På vilket sätt och i vilken utsträckning förslagen till planer bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

Därutöver ska följande dokument redovisas:

En väl dokumenterad och kvalitetssäkrad samlad effektbedömning för samtliga planförslag, dvs. nationell plan och länsplanerna, tillsammans med systemkalkyl, samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk måluppfyllelse inklusive klimatmålen, samt fördelningsanalys. Effektbedömningarna ska bl.a. inkludera effekter för tillväxt och bostadsbyggande samt effekter för olika typer av regioner liksom storstäder, andra städer, tätorter samt lands- och glesbygder. Effektbedömningarna ska även inkludera effekter på jämställdhet och socioekonomiska aspekter. Tillsammans och samtidigt med denna samlade effektbedömning ska Trafikverket redovisa resande och transporter per trafikslag respektive transportsätt, uppdelat på korta och långa resor/transporter i nuläget samt planförslagets effekter på resande och transporter med olika trafikslag och transportsätt, uppdelat på korta och långa resor/transporter. Personresandet på väg ska redovisas för personbil, buss, gång respektive cykel. Personresandet på järnväg ska delas in i fjärrtåg, regionaltåg och övrig spårtrafik. Individbaserad statistik bör redovisas könsuppdelad.

− En redovisning av hur medel för stadsmiljöavtal hittills har fördelats. Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning förslagen bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

**2.2 Forskning och innovation** är längre jämfört med 2017. Bland annat har följande skrivningar tillkommit (här är särskilt intressanta ord har gulmarkerats):

”Trafikverket ska beskriva och motivera vilken forskning och innovation som bör prioriteras för att den nationella planen ska bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Trafikverket ska dessutom redovisa hur förslaget till plan bidrar till de prioriteringar inom forskning och innovation som identifierats i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151), däribland klimatmål, transporteffektivitet, samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet, trafiksäkerhet samt samhällsplanering och bostadsbyggande.”

….

”Vid prioriteringen ska Trafikverket ta hänsyn till att medlen bör fördelas mellan trafikslagen på ett sätt som tar hänsyn till samtliga trafikslags behov och främjar en jämnare fördelning mellan dem. Trafikverket ska beakta vad som anges avseende transportsektorn i propositionen Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige (prop. 2020/21:60) samt inom det arbete som görs inom ramen för det inom EU pågående ramprogrammet Horisont Europa.”

**2.3 Vidmakthållande av vägar och järnvägar** även nya skrivningar här jämfört med 2017 som:

”Vid planering av åtgärder är det av vikt att Trafikverket utgår från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner, miljömässig, social och ekonomisk, inklusive samhällsekonomisk lönsamhet. Det är därmed viktigt att beakta anläggningens livscykel, däribland klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen. Åtgärder ska även planeras och genomföras med en välavvägd balans och hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet samt att miljömålen nås.”

**2.4 Utveckling av transportsystemet**

I förra direktivet fanns att ingen särskild cykelsatsning. I propen hänvisas till den nationella cykelstrategin som kom 2017 och cykel nämns flitigt. Samtidigt stod det också att om vägar byggs om för mötesseparering ”bör det övervägas hur behovet av tillgänglighet för cykeltrafik, där det finns sådana behov, kan säkerställas”. Under rubriken cykelpott:

”Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser att ta fram mål för ökad cykling. Regeringen avser att fördela medel till en särskild cykelpott för åtgärder utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt. Inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder

bör Trafikverket därför föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar. Trafikverket ska också föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.”

**4.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna”**Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länen under planperioden 2022–2033 ska uppgå till 42 026 miljoner kronor, vilket är en ökning jämfört med nuvarande planperiod. Länsramarna är uttryckta i 2021 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan. I den preliminära ramen för berörda län är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till ickestatliga flygplatser.”

**Länkar**

Direktivet 2021

<https://www.regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf>

Propen:

<https://www.regeringen.se/497a21/contentassets/27603de2e2d245739ddf0310ba47885d/framtidens-infrastruktur-hallbara-investeringar-i-hela-sverige-prop.-202021151>

Direktivet 2017

<https://www.regeringen.se/4a7e83/contentassets/dcc0207e00fe459e8a4648fb82df60af/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-utveckling-av-transportsystemet-och-trafikslagsovergripande-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur>

1. <https://www.regeringen.se/4a7e83/contentassets/dcc0207e00fe459e8a4648fb82df60af/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-utveckling-av-transportsystemet-och-trafikslagsovergripande-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur> [↑](#footnote-ref-1)