

Handledning

Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen – arbetsmetodik och redovisning

Extern remissversion 2012-04-10

Projektnummer: [Projektnummer]

Extern remissversion 2012-04-10

Förord

I trafikverkens redovisning av regeringsuppdrag, Nytt planeringssystem för transportsystemet, februari 2010, fanns en planeringsaktivitet som benämndes ”åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen”. Senare samma år beslutade Trafikverket att konkretisera detta och i oktober 2010 presenterades en beskrivning av åtgärdsvalsmetodiken som hade förankrats internt i Trafikverket. Det beslutades att metodiken skulle prövas för sex fall under 2011 vilket resulterade i att det valdes ut sex ganska eller mycket komplexa fall. I två av dessa fall var det andra än Trafikverket som redan tidigare tagit initiativ till en planeringsaktivitet.

Under 2011 har ett gemensamt erfarenhetsutbyte skett mellan processledare för dessa fall tillsammans med nationella samordnare i Trafikverket för utveckling av åtgärdsvalsmetodiken. En oberoende utvärdering har även gjorts med fokus på processerna. Aktörer som deltar i respektive fall har också intervjuats.

Under 2012 kommer tillämpningen av åtgärdsvalsmetodiken i Trafikverket att utökas. Med tanke på detta ansågs det viktigt att en handledning bl.a. ger stöd för att genomföra förenklade åtgärdsvalsstudier för enkla fall.

Sammanhållande för Trafikverkets arbete med utveckling av åtgärdsvalsmetodiken är Inga-Maj Eriksson och Per Lindroth, Planeringsavdelningen inom verksamhetsområde Samhälle, enheten Långsiktig planering. I referensgruppen har det ingått representanter för flera verksamhetsområden.

Borlänge 2012-01-XX

Lenart Kallander

Chef Planeringsavdelningen

Innehåll

Förord	2
Begrepp som används i detta dokument.....	5
1. Åtgärdsval – en del i planering av transportsystemet	7
1.1. Bakgrund - nytta	7
1.2. Syfte med åtgärdsvalsmetodiken	8
1.3. Målgrupp	9
2. Åtgärdsval – vad är det? När? För vad?.....	10
2.1. Åtgärdsval och målbilden	10
2.2. Från problem/brist till effektiva åtgärder och åtgärdsplaner	10
2.3. Hur kopplas åtgärdsval till de långsiktiga planerna?.....	11
2.4. I vilka situationer ska åtgärdsval tillämpas?.....	11
Skillnaden mellan åtgärdsvalsstudie och funktionsutredning	12
2.5. Kvalitetssäkring	12
3. Metodiken och dess tillämpning	14
3.1. Principiell metodik	14
3.2. Situationsanpassad tillämpning	14
Flexibelt och informellt.....	15
3.3. Enkla fall – när beslut redan finns i någon form	16
3.4. Enkla fall – en eller få parter, få alternativ, kompetensbehov	16
3.5. Komplexa, mer omfattande fall, kompetensbehov	16
4. Arbetsmetodik.....	18
4.1. Initiera.....	18
4.2. Förstå situationen.....	19
Intressentanalys	20
Avgränsningen är betydelsefull	21
Beskrivning av nuläge och trolig utveckling	21

4.3.	Pröva tänkbara lösningar	22
4.4.	Forma en inriktning och rekommendera åtgärder	23
	Kvalitetsgranskning innan redovisning.....	24
5.	Beslut om fortsatt hantering.....	25
6.	Redovisning	25
6.1.	Förenklad	25
6.2.	Fullständig	25
7.	Exempel på situationer och angreppssätt.....	26
7.1.	Tillgänglighet för personresor	27
	Pendlingsstråk, enkel situation.....	27
	Pendlingsstråk, komplex situation	28
7.2.	Korsningar	29
	Korsning i landsbygdsmiljö	29
	Komplex korsningsproblematik i tätort	32
7.3.	Tillgänglighet till nya och befintliga exploaterings- och verksamhetsområden.....	33
	Trafik till och från föreslagen ny externhandel.....	33
7.4.	Påfart/avfart/trafikplats statlig väg och järnväg.....	34
	Gruvtransporter i tätortsmiljö.....	34
7.5.	Genomfartstrafik – väg.....	36
	Genomfartstrafik i tätort	36
	Miljö och trafiksäkerhetsproblem i mindre orter och byar – enkel situation.....	37
7.6.	Kapacitet.....	38
	Ökat utbud av depåttjänster (järnväg).....	38
	Kapacitetsproblem på järnvägen.....	41
7.7.	Åtgärdspaket, t ex miljö-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder	45
7.8.	Godstransporter och deras ruttval.....	47
	Bilagor:.....	48

Begrepp som används i detta dokument

Aktör(er)	Ansvarig för att agera, för någon del av transportsystemet, för dess planering och/eller trafikering
Bristanalys	Differens mellan aktuellt tillstånd och det önskvärda (målet) i transportsystemet
Funktion	En uppgift för t ex någon del av transportsystemet.
Funktionalitet	Handlar om kvalitet, i vilken grad transportsystemet fungerar.
Funktion i transportsystemet	Res- och eller transportfunktion t ex funktion för långväga gods transporter, funktion för daglig arbetspendling etc.
Funktionalitet avseende transportsystemet:	Förmågan att tillhandahålla de funktioner som inbegrips inom t ex tillgänglighet, transportkvalitet etc.
Funktionalitet för ett pendlingsstråk:	T ex Hur väl transportstråket fungerar för pendlingsresor
Funktionsutredning	Se sidan 11
Idéstudie	Begrepp som tidigare användes inom Banverket (föregångare till åtgärdsvalsstudie)
Intressen	Allmänna intressen respektive enskilda intressen. I transport och markanvändningsplaneringens tidiga ska fokus ligga på de allmänna intressena. I detaljskeden för planering av väg och järnväg, vid upprättande av vägplan/arbetsplan och järnvägsplan är också de enskilda intressena viktiga.
Intressenter	De som har intresse i saken, intresse av att det blir något eller att det inte blir något, t ex närboende eller boende i berörd tätort. Kommun kan i samband med åtgärdsval företräda medborgare gärna med stöd av översiktplan, program för hållbart resande m m. En aktör kan vara en intressent. Men offentliga aktörer har endast allmänintresse enligt sin instruktion.
Part, parter	Någon som ingår ett avtal, någon som har ett särskilt intresse i ett rättsligt ärende
Problemägare	Den aktör som har ansvar och rådighet över problemets lösning eller del av lösning
Resecentrum	Ett resecentrum brukar innehålla järnvägsstation och busstation för fjärrbussar men kan även vara hållplats för lokal busstrafik. Syftet med resecentrum är att underlätta passagerares övergångar mellan

	olika trafikslag.
Riksintresse för kommunikationer:	Mark som ska skyddas mot andra åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet eller tillkomsten av anläggning för kommunikationer.
Stråkstudie	Ett begrepp som använts i olika sammanhang men som inte nu avser något särskild form av studie. Åtgärdsvalsstudie kan avse ett stråk.
Terminal	Plats där man byter lastbärare (förekommer även för persontransporter)

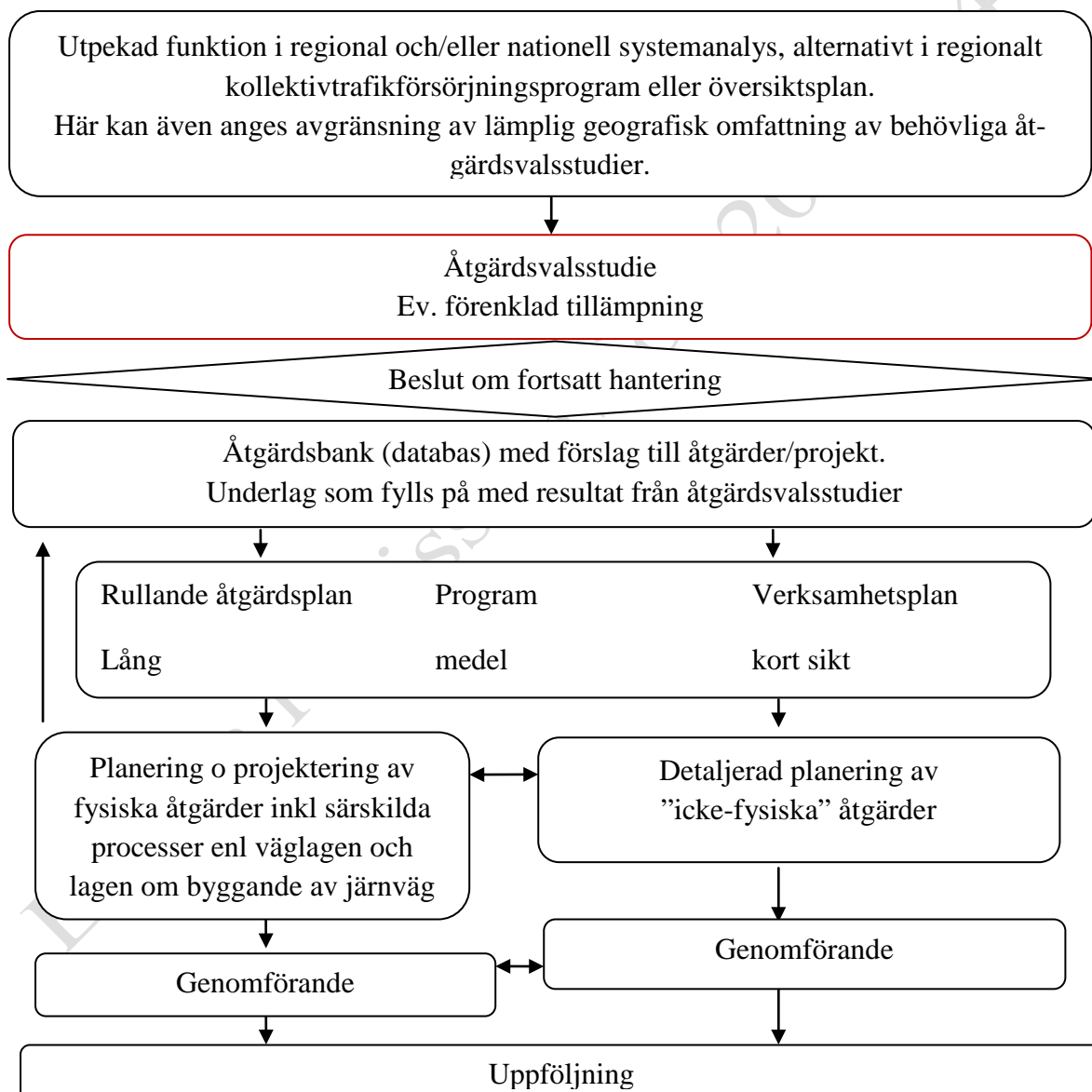
Extern remissversion 2012-04-10

1. Åtgärdsval - en del i planering av transportsystemet

1.1. Bakgrund - nytta

Formerna för planering av utveckling av transportsystemet liksom planering för enskilda åtgärder/projekt utvecklas. Planering för utveckling av transportsystemet och särskilt metodiken för åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen förväntas säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Det handlar både om resurshushållning och om bidrag till hållbar samhällsutveckling.

I följande figur beskrivs vilka planeringsaktiviteter som föregår åtgärdsvalsstudie och vilka som följer efter.

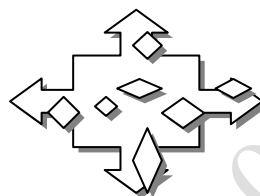


Beslut om fortsatt hantering kan innebära inläggning i åtgärdsbank, förutsatt att underlag räcker för upprättande av åtgärdsplan/program och för en eller flera aktörers beslut om att planera inför genomförande specifik åtgärd eller paket av åtgärder vilket ibland handlar om att starta planeringsprocess enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg

För de fall där åtgärder kommer att handla om byggande av väg och/eller järnväg är metoden för åtgärdsval alltså tänkt att tillämpas innan planering av infrastrukturprojekt enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg. Åtgärdsvalsstudier kan omfatta större del av transportsystemet än de enskilda projekt som förväntas planeras för genomförande. D v s en åtgärdsvalsstudie som handlar om en 10-15 mil lång sträcka kommer sannolikt att delas upp i mindre delar för mer detaljerad planering och genomförande på samma sätt som en stadsutvecklingsstudie kan delas upp i flera projekt. Även i planering på projektnivå ska fyrstegsprincipen tillämpas – men då inom ramen för projektets avgränsning.



Indelning av stråk i kortare projekt.



Ett tätortspaket blir till flera projekt.

Genomförd åtgärdsvalsstudie bör underlätta och kan eventuellt reducera omfattning och innehåll i s.k. förstudier enligt nu gällande väglag och lagen om byggande av järnväg.

1.2. Syfte med åtgärdsvalsmetodiken

Åtgärdsvalsstudier ska ge underlag till en prioritering av effektiva lösningar inom ramen för tillgängliga resurser och bidra till vidareutveckling av hela transportsystemets funktion och som en del i en hållbar samhällsutveckling.

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder. Åtgärder kan antingen genomföras i närtid inom ramen för redan planerad verksamhet eller prioriteras inom ramen för den nationella eller de regionala planerna för transportsystemet. Det är alltså i åtgärdsvalsstudier som avgränsade projekt och åtgärds paket formuleras på en övergripande nivå. Att starta och genomföra åtgärdsvalsstudier innebär även att det sållas bland vilka problem som är viktiga att ta tag i, vilket bidrar till effektiv planering. Genom åtgärdsvalsstudier skapas en grund för effektivt genomförande/detaljplanering av åtgärder, genom att frågor som hör hemma i tidigt planeringsskede blir föremål för diskussion och prioritering. Dessutom sker en dokumentation som man kan hänvisa till.

I arbetet med åtgärdsvalsstudier klargörs även vilka parter som kan anses ha ansvar för genomförande av åtgärder och därmed också vilka som rimligen ska medverka till finansiering. Hur långt detta kan konkretiseras inom ramen för åtgärdsvalsstudien beror på situationen. I normalfallet är det först efter åtgärdsvalsstudier som planeringen av åtgärder blir så konkret så att en diskussion om avtal för kostnadsfördelning mellan olika parter blir meningsfull. Åtgärdsvalsstudien som sådan kan däremot, beroende på situationen, bekostas av flera parter.

Tillämpningen av metodiken enligt denna handledning innefattar att lösningar på problem som yttrar sig eller förutses i transportsystemet övervägs partsgemensamt med stöd i fyrstegsprincipen, dvs i första hand genom att påverka efterfrågan på transporter och i andra hand genom att effektivisera användningen av befintligt transportsystem. Först i tredje och fjärde hand övervägs ombyggnads- och nybyggnadsåtgärder.

Metodiken implementeras successivt i Trafikverkets planeringsprocess från 2012. Tillämpning av metodiken inklusive den form av dokumentation som rekommenderas, avses successivt bli ett krav för att åtgärdsförslag ska kunna tas in i nationell eller regional transportplan med tilldelning av finansiering.

Åtgärdsvalsmetodiken knyter an till andra aktörers planering, inklusive kommunernas markanvändningsplanering, och skapar förutsättningar för samordning av fortsatt utredning och genomförande liksom för eventuell medfinansiering.

1.3. Målgrupp

Handledningen är ett stöd för den som ska tillämpa arbetsmetodiken för åtgärdsval, såväl i Trafikverket som hos andra aktörer och utförare. Bland andra målgrupper finns kommunala och regionala planerare, kollektivtrafikhuvudmän, konsulter m fl.

Extern remissversion 2012-04-10

2. Åtgärdsval – vad är det? När? För vad?

Under de senaste 10-15 åren har Trafikverket och tidigare Vägverket och Banverket använt flera olika begrepp för studier som liknar den här rekommenderade åtgärdsvalsmetodiken. I och med att Trafikverket inför åtgärdsvalsmetodiken bör tidigare förekommande begrepp såsom **idéstudier, bristanalyser, genomförbarhetsstudier, stråkstudier** inte användas för det som här kallas åtgärdsvalsstudie. Bristanalys kan vara en del i olika planeringsaktiviteter och kan bl a ingå som ett faktaunderlag i en åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudier kan genomföras för stråk, tätorter liksom för mindre lokala problem, se även avsnitt 4 för exempel. Övergripande åtgärdsvalsstudier som ger en övergripande inriktning kan behöva åtföljas av fördjupade åtgärdsvalsstudier för delar av identifierade problemställningar.

Funktionsutredning kan vara ett alternativ till åtgärdsvalsstudie när bedömningen är att åtgärdsbehovet rör befintlig anläggning men kan även följa efter en åtgärdsvalsstudie till följd av identifierade åtgärdsinriktningar

2.1. Åtgärdsval och målbilden

Transportpolitikens mål är en självklar utgångspunkt vid arbete med åtgärdsval. Dessutom kan regionala och lokala mål vara viktiga.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under detta övergripande mål har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål.

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

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

I avsnitt 4 framgår hur dessa mål kommer in i åtgärdsvalsmetodiken.

2.2. Från problem/brist till effektiva åtgärder och åtgärdsplaner

Införande av en särskild metodik för åtgärdsval innebär tydligare beskrivning av vad som förväntas ligga till grund för de förslag till åtgärder som läggs fram. Vid all hantering i Trafikverket av förslag till åtgärder/projekt/paket/program/planer kommer dokumentation från en åtgärdsvalsstudie med tillhörande process att efterfrågas för att verifiera att åtgärdsvalet är väl underbyggt.

Integrerad process:

Samarbete mellan aktörer och mellan olika kompetenser - fakta, analys etc.

Dokumentation:

Varför o varhän, alternativ, utvärdering, rekommendation

Beslut om fortsatt hantering

Insatserna för att få fram effektiva åtgärder förväntas öka med åtgärdsvalsmetodiken. Arbetet förväntas dock leda till ett totalt sett effektivare arbete genom att dels något färre antal förslag går vidare till åtgärdsbank, dels att fler enklare åtgärder kan komma till genomförande inom några få år. I detta sammanhang förväntas det ske en gallring och en sammanföring av sammanhängande åtgärder till paket¹.

2.3. Hur kopplas åtgärdsval till de långsiktiga planerna?

Under 2012 kommer åtgärdsvalsmetodiken att tillämpas i ökande utsträckning vid/inför val av åtgärder i transportsystemet. Avsikten är att alla fysiska åtgärder som ska tas in i kommande nationell resp regionala plan för transportsystemet ska ha analyserats med åtgärdsvalsmetodiken fr o m 2014.

Att metodiken tillämpats ska framgå av dokumentation vilken även ligger till grund för beslut om fortsatt hantering av problem/brister och eventuell åtgärd. Det ska gå att härleda i det skriftliga beslutet om fortsatt hantering att dokumentationen beaktats i dess förenklade eller fullständiga form. Beslutet om fortsatt hantering med underlag (främst dokumentation från åtgärdsval) läggs in i åtgärdsdatabas (åtgärdsbank) inför upprättande av transportplaner och verksamhetsplanering och senare planering på projektnivå.

Under 2012 och 2013 kommer tillämpningen av åtgärdsvalsmetodiken att successivt öka och på sikt är avsikten att samtliga åtgärder i transportsystemet som namnges (eller planeras att namnges) i nationell eller regional plan för transportsystemet ska ha analyserats med åtgärdsvalsmetodiken. Undantag bör göras för projekt där den fysiska planeringen redan påbörjats eller slutförts såvida det inte är tydligt att en åtgärdsvalsstudie kan komma att ge ett påtagligt mervärde utöver redan genomförda utredningar. Befintlig dokumentation kan efter granskning godkännas eller icke godkännas som likvärdig med dokumentation från användning av åtgärdsvalsmetodiken.

2.4. I vilka situationer ska åtgärdsval tillämpas?

Åtgärdsval ska handla om hur viss funktion och kvalitetsnivå kan uppnås för hela eller delar av

- Stråk, länk
- Nät
- Nod

Om problemet/bristen som aktualiserats avser en punkt eller liten sträcka i transportsystemet bör frågan ställas om åtgärdsval tjänar på att vidgas till att omfatta längre sträcka eller flera punkter, t ex korsningar, av samma typ. På så sätt kan också antalet åtgärdsvalsstudier hållas nere. Om det exempelvis är troligt att en studie av ett flertal korsningar är rationellt och kan

¹ Med paket avses en sammansättning av åtgärder som har ett beroende sinsemellan.

ge en bättre samlad lösning ska man inte välja att akut studera endast en korsning därför att man då snabbare (men med snävare) perspektiv kommer fram till en lösning – eller tvärt om.

Skillnaden mellan åtgärdsvalsstudie och funktionsutredning

Funktionsutredning för järnväg görs inom verksamhetsområde Underhåll på beställning från verksamhetsområde Samhälle. Syftet är normalt att inom befintlig anläggning *förbättra* anläggningens funktion för att svara upp mot nya eller utökade kundönskemål. Funktionsutredningen skiljer sig från den sk underhållsbehovsanalysen som syftar till att klargöra åtgärdsbehov för att *vidmakthålla* anläggningens funktion.

Funktionsutredningen tar i regel sin utgångspunkt från den befintliga anläggningens funktion, drift- och trafiksituation, tillförlitlighet, omfattning, standard, tekniska tillstånd etc Eftersom en funktionsutredning oftast omfattar förslag till trafikeringsförändringar eller uppgraderingar av exempelvis teknik inom befintligt järnvägs-/vägsystem. Funktionsutredning får därmed ofta en teknisk inriktning.

En funktionsutredning kan vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie om det bedöms som troligt att tänkbara åtgärder handlar om ovanstående frågor. Om det däremot bedöms finnas tänkbara åtgärder inom flertalet av fyrstegsprincipens olika steg bör en åtgärdsvalsstudie genomföras.

Inom ramen för en åtgärdsvalsstudie kan därutöver en funktionsutredning göras om det visar sig att det behövs fördjupad kunskap om möjligheterna att vidta kostnadseffektiva åtgärder i den befintliga anläggningens funktion, drift- och trafiksituation m m.

Slutligen så kan en funktionsutredning vara aktuell som en del av den fördjupade utredningen som ska göras inför ett genomförande av åtgärder.

2.5. Kvalitetssäkring

Åtgärdsvalsmetodiken i sig är en del av strävan efter ett beslutsunderlag med bra kvalitet vid beslut om tänkbara åtgärder.

En kvalitetssäkring syftar till att kontrollera att dokumentationen (beslutsunderlaget) är tillräckligt i innehåll och omfattning, men inte onödigt detaljerat, för att möjliggöra ett beslut om planeringen ska gå vidare och på vilket sätt och med eventuell ansvarsfördelning mellan aktörer. Avgörande hinder, svårigheter och kostnadsdrivande faktorer förväntas dokumenteras och beaktas i bedömning av effekter, konsekvenser, måluppfyllelse etc.

Det ska vara tydligt varför den eller de föreslagna åtgärderna är de bästa och på vilka grunder genomförbarhet bedömts. Sammantaget bör dokumentationen (med beslut) tillgodose det som behövs inför en prioritering inför upprättande av nationell eller regional transportplan.

Trafikverket kvalitetssäkrar de fall där verket är involverat och åtgärdsvalsmetodiken tillämpas. Säkringen sker då regionalt vid ett eller två tillfällen innan redovisning. Kvalitetssäkringen anpassas i antal tillfällen och noggrannhet m m efter fallens komplexitet och svårighetsgrad. Som en del av kvalitetssäkringsarbetet bör remiss eller dialog med olika intressenter

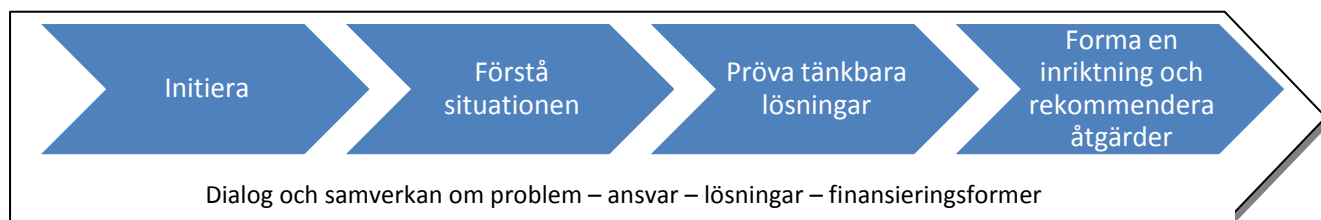
övervägas. Ett sådant tillvägagångssätt kan också underlätta det fortsatta arbetet genom att andra ges möjlighet att få information om de överväganden som skett i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Beroende på situationen kan det exempelvis handla om kommuner, företag, länsstyrelse, regionalt samverkansorgan, allmänhet och intresseorganisationer.

Inför en revidering av nationell eller regional plan kan kompletterande information, analys, beräkning och kvalitetsgranskning behöva göras.

Extern remissversion 2012-04-10

3. Metodiken och dess tillämpning

3.1. *Principiell metodik*



Arbetsmetodiken är indelad i fyra faser som bör hållas isär. I praktiken kan det ofta behöva backas tillbaka något i arbetsprocessen. Dokumentation och preliminär redovisning sker lämpligen successivt allteftersom arbetet fortskrider.

Arbetsmetodiken inleds med en Initiera-fas som leder till ett startbeslut där flera aktörer kan komma överens om att gemensamt genomföra och bekosta en åtgärdsvalsstudie.

Därefter sker en fördjupad analys och diskussion för att klargöra situationen och dess orsaker liksom tänkbar utveckling som behöver hanteras inom ramen för avgränsningen. Fakta samlas. Dialoger förs. Avstämning sker mellan aktörer om problem, syfte/ändamål och mål för lösningar.

Först därefter är det dags för alternativgenerering med dialog och utgallring av alternativa lösningar och bedömning av deras effekter, konsekvenser, måluppfyllelse och kostnader jämfört med nytta. Kvalitetsgranskning sker av arbetet utifrån preliminär dokumentation.

Slutligen formas en inriktning och rekommendation om möjliga och lämpliga åtgärder samt redovisningen i sin helhet.

För ett bra resultat av arbetet behöver organiseringen av arbetet läggas upp så att rätt kompetenser deltar i analyserna. Men minst lika viktigt är att förankringen till olika beslutsfattande funktioner hos deltagande aktörer tänks igenom när arbetet läggs upp så att dessa har ett tillräckligt starkt mandat.

3.2. *Situationsanpassad tillämpning*

En anpassning ska alltid ske av omfattning och innehåll i arbete och dokumentation till det enskilda fallet. Situationsanpassad tillämpning innebär

- att faserna i metodiken genomförs till den grad som nyttan av resultatet bedöms motsvara resursinsatsen,
- att relevanta aktörer och intressenter medverkar/involveras.

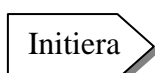
Process och resultat ska dokumenteras och redovisas enligt mall i bilaga X.

Situationsanpassningen i fråga om process och redovisning innebär följande nivåer vad gäller omfattning:

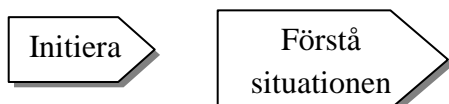
- en nivå där ingen särskild tillämpning av åtgärdsvalsmetodiken behövs eftersom ett motsvarande material eller beslut redan finns och kan hänvisas till,
- en förenklad åtgärdsvalsstudie med begränsad process och analys som redovisas i blankettform,
- en åtgärdsvalsstudie med fullständig redovisning enligt rekommendation, se bilaga

Flexibelt och informellt

Åtgärdsvalsmetodiken kan vara till nytta även om den inte fullföljs. Det har att göra med öppen och tydlig process – att processen inte är förutsägbar och att arbetet med en eller två eller tre faser ibland kan vara ”tillräckligt”.



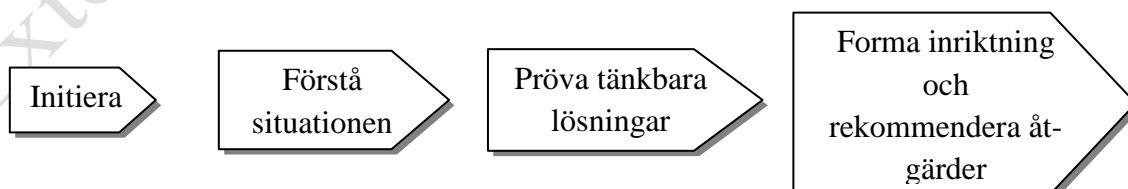
Ibland kan ”initiera”-fasen ge klargöranden som gör att problemet avskrivs, problemlösningen skjuts upp eller att det kan hanteras på något sätt som inte kräver en åtgärdsvalsstudie. Oenighet mellan aktörer kan också leda till att åtgärdsvalsstudien inte påbörjas.



Ibland kan ”förstå situationen” ge klargöranden om orsaker eller ge en annan bild av vem/vilka som äger problemet vilket kan leda till att arbetet stoppas/avslutas. En annan orsak som kan leda till att det inte är fruktbart att gå vidare kan vara oenighet om mål för problemlösningen. Detta bör i så fall dokumenteras på lämpligt sätt i samband med att åtgärdsvalsstudien avslutas.



Fasen med att ”pröva tänkbare lösningar” innebär att dessa ställs mot de syften och mål som angetts i åtgärdsvalsstudien. Det kan då visa sig att det saknas åtgärder som kan genomföras med tillräckligt god samhällsekonomisk effektivitet ger måluppfyllelse. Åtgärdsvalsstudien kan då behöva avslutas i detta steg.



Om man genomfört ”pröva tänkbare lösningar” är det troligt att även sista fasen kan genomföras så att en eller flera åtgärdsinriktningar formas. I enstaka fall kan t ex omständigheter som medfört att studien dragit ut på tiden leda till att förutsättningarna ändras. Eller så kan något annat fall ha blivit viktigare att arbeta med. Problemlösningen kanske behöver invänta något annat fall som behöver lösas först.

Exemplifieringar på ambitionsnivåer i olika fall, genom att endast delar av metodiken tillämpas, ges nedan under avsnitt 5.

3.3. Enkla fall – när beslut redan finns i någon form

Åtgärdsvalsmetodiken kan i dess enklaste tillämpning vara en genomgång och besvarande av ett antal frågeställningar/punkter i en blankett (se bilaga till denna handledning) där hänvisning kan göras till interna och/eller externa dokument som redan finns och visa att det finns ett välgrundat åtgärdsval.

Dessa kan vara:

- Existerande samlade planeringsunderlag framtagna av Samhällsbehov nationellt eller motsvarande regionalt.
- Handlingsplaner för att reducera antalet plankorsningar väg/järnväg.
- Tidigare utredningar, t ex förstudier, idéstudier, väg- och järnvägsutredningar
- Strategidokument, t ex gods
- Regionala kollektivtrafikförsörjningsprogram

3.4. Enkla fall – en eller få parter, få alternativ, kompetensbehov

Arbetet sker koncentrerat under kort tid (timmar, dagar, veckor) med involvering av flera kompetenser, samverkan i enkel form (ej workshops). Alla faser i metodiken dokumenteras. Redovisning sker enligt Trafikverkets blankett för *förenklad* åtgärdsvalsstudie.

Tillräcklig analytisk kompetens finns vanligen hos Trafikverket och/eller annan initiativtagare.

3.5. Komplexa, mer omfattande fall, kompetensbehov

Arbetet behöver ofta ske i flera uppdelade faser och med flera aktörer och kompetenser med flera dialogtillfällen (workshops) med förankringar däremellan. Erfarenhet har visat att detta kan ta mer än ett halvår. Tidsåtgången bör styras upp redan från början och vid behov omprövas. Alla faser i metodiken dokumenteras. Redovisning sker enligt Trafikverkets mall för åtgärdsvalsstudie.

Analytisk kompetens för utredningsinsatser finns ofta i Trafikverket och hos andra aktörer och kan behöva knytas till åtgärdsvalsstudien så att samarbete säkras. Ibland kan även konsultstöd behövas.

För större workshops kan det dessutom behövas en särskild ledare/moderator som säkrar att den kunskap som finns hos deltagare tas till vara.

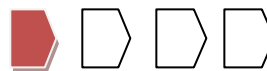
Den eller de som är sammanhållande för en större åtgärdsvalsstudie har ett stort ansvar för att balansera såväl deltagande som innehållet i arbetet och dokumentationen. Att se till att det som görs är väsentligt. Att inte arbetet går in i detaljer som bör hanteras i ett senare skede.

Vid workshops kan det behövas analys och tillvaratagande av workshopresultat och dokumentation/slutsatser. Detta kan sedan bidra till slutdokumentation och redovisas vid nästa workshop för att deltagarna tydligt ska uppleva att man kommer framåt i det gemensamma arbetet.

Extern remissversion 2012-04-10

4. Arbetsmetodik

4.1. Initiera



En åtgärdsvalsstudie bör endast starta i de fall som man bedömer att det finns tillräcklig stor potential för samhällsnytta och bidrag till uppfyllande av transportpolitiska mål och en hållbar samhällsutveckling. Likaså behöver intresset för problemlösning vara stort och tidpunkten vara rätt. Redan i fasen Initiering bör den/de som tar initiativet och övriga involverade fråga sig: Hur mycket är det värt att problemet löses? Att kollideringsrisken försvinner, att restiden minskar med X minuter etc.? Kan man jämföra med andra nyligen genomförda lösningar som ansetts vara kostnadseffektiva? Sannolikheten för att tänkbara finansieringskällor ska vara beredda att bidra med finansiering – jämför med andra liknande situationer. Reflektera över vilka andra fall som väntar på åtgärder och kan komma att konkurrera om samma finansieringskälla.

Initiativ till åtgärdsval kan tas av en eller flera aktörer, exempelvis berörd trafikhuvudman, Trafikverket, näringsliv, kommun m.fl. Åtgärdsvalsstudier kräver resurser och ibland tillgång till nyckelkompetenser. Därför kan inte alltför många studier startas och pågå samtidigt. Ju mer erfarenhet som finns hos medverkande aktörer från denna typ av studier, desto mer kan tiden begränsas.

Trafikverket är i många fall processägare men även annan aktör kan vara aktuell om det statliga intresset är litet. Åtgärdsvalsstudien bör finansieras av de aktörer som är ansvariga för det berörda transportsystemet eller gemensamt med de parter som i övrigt har intressen i sammanhanget.

Gruppen som genomför åtgärdsvalsstudien ska sammantaget ha tillräckligt bred kompetens för att kunna hantera aktuella frågor allsidigt. Det kan vara nödvändigt med kunskap och erfarenhet från flera trafikslag, olika styrmedel, miljöeffekter och samhällsbyggandets processer och nyttor och kostnader i stort. Arbetet bör präglas av ett kritiskt och kreativt förhållningssätt. En särskild processledare kan behövas i komplexa fall.

För att säkra nödvändig förankring kan det vara nödvändigt att organisera arbetet med arbetsgrupp, styrgrupp och ev även referensgrupp. Utöver representation från Trafikverket kan extern representation vara viktig. En viktig fråga är att mandatet för ingående personer behöver vara klarlagt utifrån det uppdrag som formulerats.

Om processen samordnas med kommunal översiktsplanering eller annan planeringsprocess kan även dialogaktiviteterna samordnas om det bedöms lämpligt. Se även handboken TRAST (Trafik för en attraktiv stad). Tidigare planering och planeringsunderlag (policys, strategier och mål) från olika samhällsnivåer (EU, nationellt, regionalt, lokalt) är viktiga utgångspunkter.

När aktörerna gör en skriftlig överenskommelse om att genomföra och bekosta arbetet med åtgärdsval bör dessa vara överens om en beskrivning av situationen (inledande problembeskrivning) som lämpligen dokumenteras i överenskommelsen. Beskrivningen bör i detta steg översiktligt fånga upp och tolka såväl uttryckta behov som känd information om objektivt

konstaterade brister liksom annan information som bedöms som viktig för denna fas. Om det har bestämts ett kostnadstak och en eller flera tidshorisonter för åtgärderna skrivs detta in i projektbeskrivningen för åtgärdsvalsstudien. Av beskrivningen bör också framgå om det handlar om en förenklad åtgärdsvalsstudie eller inte och en tidplan för arbetet. Projektbeskrivning ska kunna revideras vid behov.

Oavsett hur omfattande problemet är och om studien ska vara förenklad eller ej – så krävs en tydlig koppling till nationella och regionala mål och politiskt förankrade systemanalyser med angivna transport- och resfunktioner.

De transportpolitiska målen liksom regionala och lokala samhällsmål är viktiga utgångspunkter. Ta del av transportsektorns systemanalyser för det aktuella området samt aktuella kommunala översiktsplaner. Börja sammanställa de behov, problem och brister som konstaterats i tillståndsbeskrivningar eller uttryckts av medborgare och näringsliv.

Ett övergripande ändamål/syfte med arbetet behöver formuleras tydligt. Syfte/ändamål bör handla om att avsedd res- eller transportfunktion (enligt övergripande systemanalyser eller motsvarande) ska uppnås från ett nuläge eller befarat kommande läge där detta inte nås. Det kan även handla om förbättrad kvalitet (inom ramen för res- och/eller transportfunktionen) med tanke på tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö eller total kvalitet med bäring på effektivitet och hållbar utveckling. Exempelvis - att väsentligt förbättra möjligheterna till dagspendling för arbete och studier mellan A och B i det nationella stråket X-Y.

Syftet ska alltså medge att flera alternativa (och ev. kompletterande) typer av åtgärder kan prövas i fasen **Pröva tänkbara lösningar**. Alternativ som då genereras sorteras först efter om de är förenliga med syftet. De åtgärdstyper eller kombinationer av åtgärdstyper som är det går vidare till närmare sortering och bedömning.

Mål för åtgärder formuleras som avslutning i fasen **Förstå situationen**.

4.2. Förstå situationen



Kärnan i denna fas är att närmare studera behov, brister och problem i ljuset av de övergripande målen och de utpekade funktioner och kvaliteter som eftersträvas för transportsystemet. Se bl a regionala systemanalyser. Här kan också dialog med flera/alla intressenter inledas, dvs inte bara de aktörer som är med i initieringsfasen. Ett eller flera dialogtillfällen kan behövas beroende på komplexiteten i fallet. Förhållanden och förutsättningar studeras översiktligt. Fasen avslutas med en problembeskrivning (anledningen till att något behöver göras) och en målsättning för problemlösningen. Detta kan leda till att det i initieringsfasen formulerade syftet/ändamålet kan behöva justeras.

En tydlig problembild och en målsättning som anger en rimlig ambition behövs innan tänkbara åtgärder kan genereras i samspel med olika parter. Men problembeskrivning och mål kan behöva justeras senare under åtgärdsvalsstudien. Processen kan därför behöva göras iterativ, dvs att man går tillbaka ett eller flera steg och justerar tidigare antaganden.

Det är angeläget att aktörerna inledningsvis utvecklar en förståelse för eftersträlvade funktioner, brister och olika behov och tillsammans utvecklar en problembeskrivning. Detta ska leda till att exempelvis fokus flyttas från ”behov av cykelbana” till att ”trafikmiljön är osäker för cyklister”. En väg, järnväg eller farled är inte i sig eftersträvansvärd – utan problemlösningen behöver utgå från vissa problem med transportkapacitet, trängselproblem m.m. i delar av transportsystemet. Vilka användargrupper och andra intressenter som berörs? Vilka färdmedel och trafikslag bör omfattas?

Behov kan handla om önskemål. Dessa bör, för att underlätta identifiering av tänkbara åtgärder, tolkas med tanke på transportsystemets funktioner och kvalitet samt även sammanhängande funktionsbrister när det gäller lokalisering av utbud av målpunkter. Problem bör uttrycka

- Vem/vilka det är som har problem/behov (grupper av resenärer, transportörer, boende m fl) och
- Vilken typ av resor/transporter det handlar om
- Är det kvalitén på tillgänglighet för personresor eller godstransporter för viss res-/transportrelation eller res-/transportkedjor?
- Är det miljö eller trafiksäkerhet som är huvudproblem eller delproblem?

Problem kan även gälla kvalitet i fråga om hänsynsmålen i transportpolitiken, miljö och trafiksäkerhet.

Slutsatser bör dras om vem eller vilka aktörer som är problemägare och även om vilket ansvar som användarna har.

Intressentanalys

Exempel på intressenter kan vara:

Primära	Sekundära	Övriga intressenter
Trafikverket. Om farled eller flygplats direkt berörs, Sjöfartsverket resp Swedavia	Medborgare och näringsliv direkt berörda av transportlösningarna på den aktuella platsen	Övriga medborgare och näringsliv
Kommun Kollektivtrafikansvarig	Intresseorganisationer	
Specifikt företag som ex vis vill ha en utfart	Åkerier, järnvägsoperatörer, hamnar, ansvariga för farleder och flygplatser	

En förståelse för hur stadsutvecklingen planeras och integreras med trafikstrategier behövs om det handlar om tätortsproblem. Utveckling av näringsliv, industriutveckling och marknader med smart logistik ställer krav på transportsystem med kombiterminaler m.m. Problembeskrivningen ska sättas i relation till scenarier för utvecklingen av samhället och trafikefterfrå-

gan. Underlag för åtgärdsvalsstudier samlas genom tillgång till befintliga databaser och informationskällor.

Avgränsningen är betydelsefull

En avgränsning måste göras för att inte studien ska bli alltför omfattande. Det görs innan beskrivning av nuläge och framtid. Det handlar både om innehåll och om geografisk omfattning. Dessutom bör avgränsning ske i fråga om tidshorisont för ett genomförande av åtgärder som avses föreslås och när det gäller åtgärdskostnader – om detta inte redan bestämts vid initieringen av studien. Tid och kostnad för studien bestäms vid initieringen. En systemavgränsning måste göras – hur stora delar av transportsystemet ska ingå i studien? Ett större nät kan behöva studeras än det som berörs av åtgärder.

Orsaker till brister och behov finns inte alltid på den plats eller sträcka där dessa observeras. Därför kan den geografiska avgränsningen inte anges förrän orsaker klargjorts och samspelet mellan olika delar i ett begränsat transportsystem klargjorts. Preliminär geografisk avgränsning av lämpliga åtgärdsvalsstudier skulle kunna göras som avslutning av arbete med regionala och nationella systemanalyser.

Innehållslig avgränsning handlar om att sortera potentiella effekter och konsekvenser – vilka är viktigast att behandla i samband med val av åtgärd. Ett fåtal relevanta effekter och konsekvenser bör väljas som i första hand ska behandlas och dessa ska baseras på relevanta delar i Trafikverkets mall för Samlad Effektbedömning.

- Observera att en alltför smal avgränsning kan leda till att man missar smarta lösningar.
- En alltför bred avgränsning kan leda till att man inte kommer till rätta med de brister som påtalades inledningsvis. I förstå-fasen behövs en bredd för att förstå. Men avgränsning innebär just att snäva in, sovra och fokusera.
- En alltför öppen process kan leda till att orealistiska förväntningar skapas och att avgränsningsarbetet blir konfliktfyllt.
- En alltför sluten process kan leda till att viktiga behov inte kommer fram och att lösningarna kan bli kontraproduktiva.
- En alltför ytlig studie kan leda till ett otillräckligt beslutsunderlag.

Fördjupningar kan leda till att ytterligare information efterfrågas. Det kan då bli svårt att hålla avgränsningen liksom tidplanen. Det finns också risk för att man kommer in på sådant som hör hemma i ett senare planeringsskede.

Beskrivning av nuläge och trolig utveckling

Beskrivning av nuläge och vad som lett till nuläget hjälper till att komma fram till en preciserad problembeskrivning². Men även utvecklingen framöver behöver studeras, dels beträffande problemutvecklingen, dels med tanke på vad som förändras runt omkring och i omvärlden.

² Metoder för tillståndsbeskrivningar och kundbehovshantering beskrivs inte närmare i detta dokument.

Skolan där trafikproblemen finns kanske ska läggas ner?

Vad händer om inget görs? Ett nollalternativ eller ett referensalternativ behöver beskrivas för att kunna bedöma effekter och konsekvenser, d v s skillnad med och utan åtgärder. Detta handlar både om trafikala aspekter och fysiska, miljömässiga, sociala och ekonomiska förhållanden (enligt innehållslig avgränsning av studien). Här behöver särskilt behandlas de aspekter och förhållanden som är viktiga för problemlösningen och inte passar att ta upp i ett senare planeringsskede. En översiktlig behandling kan behövas av vissa förhållanden som senare studeras djupare – såsom terrängförhållanden och typ av jord- och bergartsförhållanden.

Ett referensalternativ kan innehålla ett antal redan beslutade åtgärder.

Om involverade aktörer/parter/intressen har förstått situationen finns förutsättningar att enas kring en målsättning för lösningen - innan alternativa åtgärder genereras. Förutom att viss funktion ska uppnås bör målsättning ange ambitionsnivå/kvalitetsnivå för kommande lösningar. Att lösningen ska bidra till att öka attraktiviteten hos tätorten kan vara en framgångsfaktor för att nå enighet om lösningar. Hög kvalitet behöver inte nödvändigtvis betyda höga åtgärds-kostnader. Det är "hur" detta uppnås som avgör kostnaderna.

Dokumentera arbetet i denna fas och ta med den till en preliminär redovisning. Delredovisning är användbart i komplexa fall då det är viktigt att presentera hur långt man kommit och var man står i olika delfrågor.

4.3. Pröva tänkbara lösningar



För att nå en specifik funktionalitet i transportsystemet ska planering för utveckling av transportsystemet arbeta med alla trafikslag och alla transportsätt/färdmedel samt med alla typer av åtgärder. Med stöd av fyrstegsprincipen analyseras alternativa åtgärdstyper och åtgärds-kombinationer. Typ av åtgärd, åtgärdens utformning och hur kombinerade lösningar sätts samman spelar roll för samlad nytta och kostnadseffektivitet.

Som ett led i alternativgenereringen kan det vara lämpligt att samla alla intressenter till en kreativ workshop. Genom att flera aktörer och intressenter deltar kan man fånga upp lösningar som eventuellt redan påbörjats på olika håll.

Anledningen till att en åtgärdsvalsstudie initieras kan vara att tidigare förslagna lösningar anses otidsenliga och att förutsättningarna har förändrats. Tidigare strategier och inriktningar ska inte användas utan vidare eftersom de kan strida mot den aktuella transportpolitiken och leda i fel riktning avseende de aktuella målen nationellt, regionalt och lokalt.

En åtgärd kan vara att påverka efterfrågan på resor och transporter eller det sätt på vilket de utförs (steg 1). Det kan vara att effektivisera befintligt transportsystem (steg 2) och komplettera (steg 3) eller att skapa stora helt nya delar i transportsystemet (steg 4). Det är också angeläget att åtgärder från olika huvudmäns ansvarsområden beaktas.

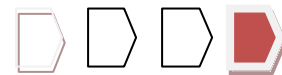
Systemtänkande och stråkstrategier är av största vikt för att göra riktiga åtgärdsval. Trafikslagsövergripande policys och strategier baserade på regionala eller nationella systemanalyser bör ge vägledning om insatser inom olika trafikslag. Exempel på nationella strategier kan vara långsväga godstransporter – stråk och noder – samt strategi för drift och underhåll.

Alternativgenerering samt bedömning och jämförelse av alternativ bör innehålla nedanstående punkter – som delvis kan genomföras parallellt:

- Ett flertal åtgärdsstyper som kan tillmötesgå behov och åtgärda brister samt nå ändamål och målsättningar genereras i enlighet med fyrstegsprincipen med beaktande av alla färdmedel och trafikslag. Ett första kriterium för de åtgärdsstyper som studeras är att de bidrar eller leder till uppfyllande av syftet/ändamålet. Åtgärder som leder till ändrad funktion eller överkvalitet på den aktuella delen eller på andra delar av transportsystemet ligger inte inom ramen för syftet/ändamålet.
- Vilken eller vilka av dessa åtgärder och/eller kombinationer av åtgärder bedöms kunna bäst leda till att **funktionskraven** uppnås?
- Vilka av de återstående tänkbara lösningarna uppfyller **övriga krav** (tidpunkt, samordning med annan exploatering, att inte andra problem skapas, att inte många missgynnas eller stora negativa miljökonsekvenser uppstår).
- Några av de tänkbara lösningarna återstår som kan gå vidare därför att de har förutsättningar att nå ändamål och bidra till hållbar samhällsutveckling på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Dessa **alternativa lösningar analyseras närmare med bedömning** av: åtgärdskostnader m fl kostnader, effekter och konsekvenser – i förhållande till nollalternativ/referensalternativ, uppfyllelse av åtgärds mål och bidrag till övergripande mål, kostnadseffektivitet samt balans kostnad – nytta. Redovisningsmalen ”Metod för samlad effektbedömning³” används som stöd. Istället för att förutse verkliga/förväntade effekter kan vedertagna mått och indikatorer användas.

Jämförande utvärdering av alternativen redovisas, diskuteras och dokumenteras.

Dokumentera arbetet i denna fas och ta med den till en preliminär redovisning!



4.4. Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Utifrån de bästa alternativen formas en övergripande inriktning och förslag utarbetas till rekommenderade åtgärder inklusive kostnader, effekter och konsekvenser. Trafikverkets metod för samlad effektbedömning, se ovan, kan utgöra ett systematiskt stöd för en sådan redovisning.

Den övergripande inriktningen kan handla om att:

³ <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Metod-for-samlad-effektbedomning/>

Exempel A: Med anledning av problem kring trafikträngsel, belastning av huvudled m m. Ska behovet av korta bilresor inom tätorten minska genom att bebyggelse- och trafikplaneringen samt kommunal handelspolicy prioriterar tillgänglighet till service med gång, cykel och kollektivtrafik. Åtgärdsförslag handlar om ett flertal mindre åtgärder och fördelas på i huvudsak kommun, centrala fastighetsägare och kollektivtrafikhuvudman samt till en mindre del på Trafikverket.

Exempel B: Med anledning av problem med bristande kapacitet i ett järnvägsstråk. Ska godstrafiken på järnvägen prioriteras framför persontrafiken tills att ytterligare spår byggs ut, för att säkerställa restider och tillförlitlighet med kollektivtrafik för regional pendling på sträckan X till Y. Åtgärdsförslag handlar om att för regionala pendlingsresor förbättra busstrafiken och förutsättningar för denna.

Kvalitetsgranskning innan redovisning

Ett preliminärt förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder, med allt underlag, kvalitetsgranskas innan arbetet avslutas redovisas. För större åtgärder som kommer att ta lång tid att planera på projektnivå och som förväntas läggas in i åtgärdsplan år 9-12, bör man räkna med att underlaget för de rekommenderade åtgärderna kan behöva kompletteras för att samlad effektbedömning ska ge trovärdig information. I de fall som ombyggnad och/eller nybyggnad av transportinfrastruktur är aktuellt krävs en anläggningskostnadskalkyl (se ”Grov kostnadsbedömning för väg/järnväg”, mall).

Om en blivande anläggning (funktionen) ska bli av riksintresse och det finns strategiska passager ska dessa avgränsas så att kommunen kan ta upp dessa i sin översiktsplan. Kommunen tolkar då hur kommunen ska tillgodose riksintresset och redovisar det i översiktsplanen.

Som en del av kvalitetssäkringsarbetet bör remiss eller dialog med olika intressenter övervägas. Ett sådant tillvägagångssätt kan också underlätta det fortsatta arbetet genom att andra ges möjlighet att få information om de överväganden som skett i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Beroende på situationen kan det exempelvis handla om kommuner, företag, länsstyrelse, regionalt samverkansorgan, allmänhet och intresseorganisationer. Därefter överlämnas redovisningen till uppdragsgivaren och den eller de som ansvarar för beslut om fortsatt hantering (ofta samma person⁴).

Beroende på problemställning och de identifierade åtgärdsinriktningarna kan det vara lämpligt att redovisa åtgärderna utifrån de tidshorisonter som gäller för deras genomförande. Beroendet mellan de olika åtgärderna bör då beskrivas. Exempelvis kan åtgärder som kopplas till fyrstegsprincipens första två steg vara möjliga att genomföra i närtid och utvärderas. I nästa skede kan ytterligare fysiska åtgärder bli nödvändiga.

⁴ i Trafikverket normalt planeringschef

5. Beslut om fortsatt hantering

Skriftligt beslut fogas till den redovisade åtgärdsvalsstudien. Beslutet ger svar på frågan om "förslaget" ska gå vidare till åtgärdsbank för att sedan kunna tas med i verksamhetsplan, åtgärdsplan eller program. Det bifogas i så fall åtgärdsvalsstudien in i åtgärdsbank.

Även om förslaget inte ska gå vidare ska motiveringen till det dokumenteras tillsammans med redovisningen av åtgärdsvalsstudien/analysen.

Vidare ska beslutet innehålla:

- Val av inriktning och åtgärder redovisas och motiveras.
- Redovisning av om en fortsatt planering av preciserade åtgärder
- Redovisning av vilken/vilka aktör(er) som ansvarar för fortsatt hantering och om det finns styrande faktorer för tidplanering med kopplingar till andra projekt eller stadsutveckling, industriutveckling m m.
- Redovisning av tänkbar finansieringsform(er).

Att metodiken tillämpats ska framgå av dokumentation vilken även ligger till grund för beslutet om fortsatt hantering av problem/brister och eventuell åtgärd. Det ska gå att härleda i det skriftliga beslutet att dokumentationen beaktats i dess förenklade eller fullständiga form. Beslutet med underlag, främst dokumentation från åtgärdsval, läggs i åtgärdsbank inför upprättande av transportplaner, verksamhetsplanering och senare planering på projektnivå.

6. Redovisning

Redovisningen ska omfatta såväl arbetets organisation, dialoger, analyser och resultat av detta. Det ska framgå hur åtgärdsvalsstudien och samarbete och dialog kring den gått till och vilka som varit involverade. Åtgärdsvalsstudien dokumenteras enligt rekommenderad mall. Arbetsmaterial som kan bli viktigt arkiveras separat.

6.1. Förenklad

"Blankett" med frågor som man ska svara på. Se bilaga 1.

6.2. Fullständig

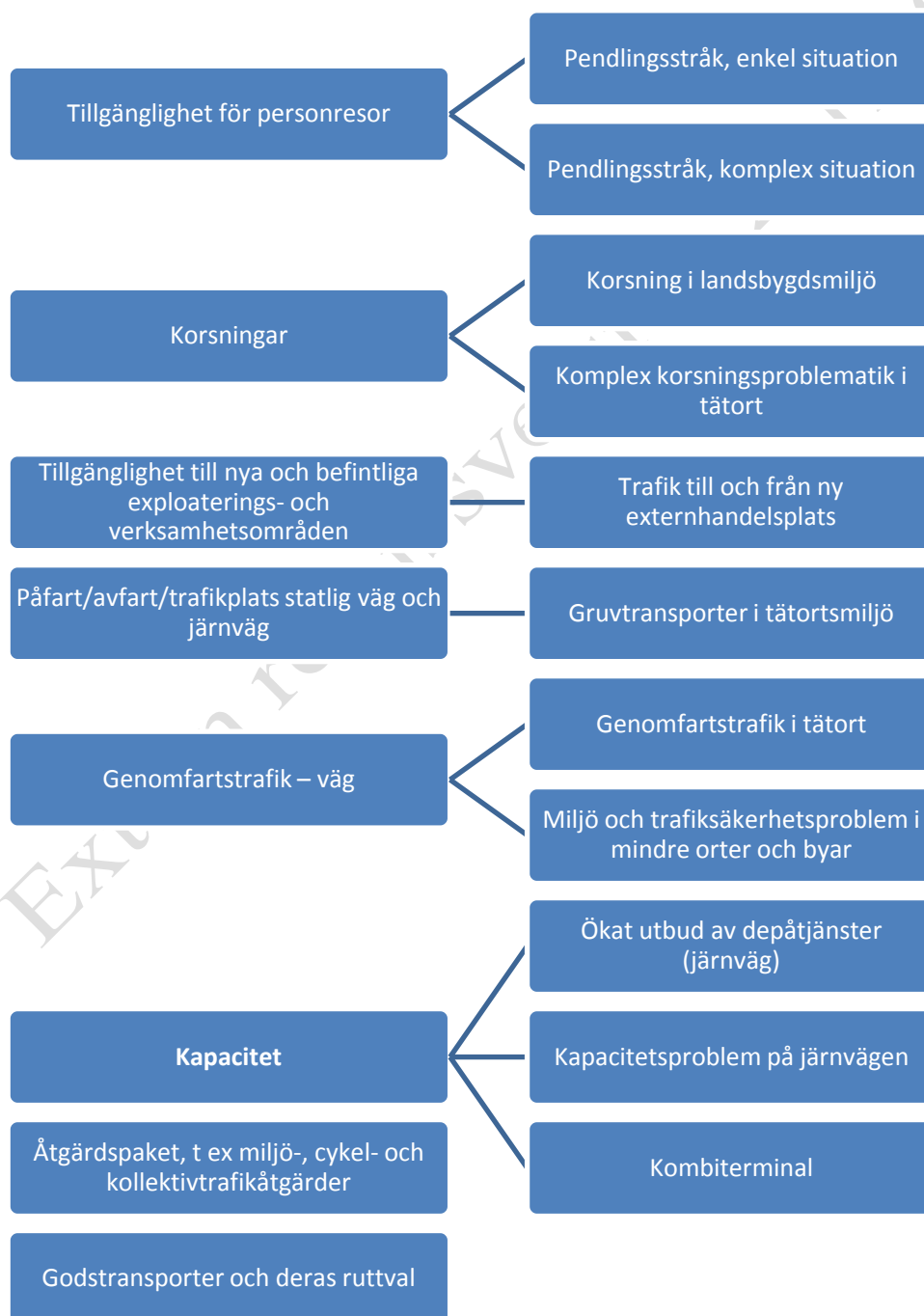
Åtgärdsvalsstudie – rekommenderad dokumentation. Se bilaga 2.

7. Exempel på situationer och angreppssätt

I detta avsnitt finns exempel på arbetsätt i åtgärdsvalsstudier. Några pekas ut som förenklade för att tydliggöra att resursinsats och tidsåtgång i en åtgärdsvalsstudie behöver anpassas efter frågans komplexitet. Exempelen är mer eller mindre översiktliga beroende på deras verklig-hetsförankring och ämne.

Exempelen ska inte uppfattas som exempel på hur en åtgärdsvalsstudie ska redovisas, de är alltför översiktligt beskrivna. Redovisningarna ska göras enligt de mallar som finns i bilaga 1 och 2.

Nedan finns en översikt av exemplen.



7.1. Tillgänglighet för personresor

Pendlingsstråk, enkel situation

Situationen

Få aktörer: Kollektivtrafikhuvudman, kommun och Trafikverk. Kommunen företräder övriga intressenter

Enkel situation, mellan A och B, tydlig problembild, tydliga roller (vem gör vad, låg förväntad kostnad).

Förenklad åtgärdsvalsstudie genomförs inom 4-6 veckor.

Initiera

Pendlingsfunktion anges för ett regionalt stråk i regional systemanalys och det regionala kollektivtrafikförsörjningsprogrammet anger busstrafik och ökad kvalitet på denna i takt med resandeunderlaget. Dokumenterade önskemål finns alltså om att busstrafiken kan ges ökad prioritet och ökad turtäthet. Initiativtagaren och övriga aktörer har en gemensam syn på att en väsentligt ökad kvalitet för busspendling bör åstadkommas.

Förstå situationen

Statistik finns över resande som visar en stadig ökning med både bil och buss med likartade målpunkter. Bedömningen är att den finns en strak efterfrågan även framöver som innebär att resandeutvecklingen kommer att fortsätta. Tågförbindelse är inte aktuell utmed sträckan. Vägstandard och utvecklingsbehovet för att möta kraven på säker och effektiv arbetspendling med bil och buss finns dokumenterat sedan tidigare. Några resurser till förbättringar av vägen finns däremot inte avsatta förrän mot slutet av den gällande planen. I närtid finns därför enbart möjligheter att göra små fysiska trimningsåtgärder för att förbättra förutsättningarna för pendling.

Pröva tänkbara lösningar

Ökad turtäthet, ökat pris

Hållplatser på huvudvägen istället för rutt via lokalgata, kombination av expressbussar och mer lokal busstrafik

Förbättrad driftstandard

Mötesseparering, korsningsåtgärder

Möjliga åtgärder på kort, medellång och lång sikt

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Förbättrad kollektivtrafik tillsammans med förbättrad vinterdrift blir stommen i den åtgärds-mix som arbetsgruppen tar fram. Frågan om mötesseparering och korsningsåtgärder läggs på framtiden.

Pendlingsstråk, komplex situation

Situationen

Flera aktörer, med delvis olika synsätt. Komplex situation med starka önskemål om utveckling av direktbussar och på sikt tågtrafik.

Åtgärdsvalsstudie genomförs på ca 3 månader.

Initiera

Regionalt pendlingsstråk anges i regional systemanalys. Fler människor ska ges möjlighet att pendla för arbete eller studier mellan A, B och C som ligger i samma kommunikationsstråk. I regionalt kollektivtrafikförsörjningsprogram anges även att tågtrafik på sikt bör utredas om bebyggelseutvecklingen kan styras till närhet (400m) till de tätortscentra som har spårförbindelse.

Förstå situationen

Intressenter identifieras och antalet potentiella pendlare i framtiden. Var finns dessa, nu och i framtiden, längs stråket? Vilka grupper av användare? Andel unga/studerande? Tider för resor? Krav på restid, tidhållning ... De flesta arbets-/studiependlare använder idag bil. Små möjligheter för dem som inte har tillgång till bil. Bussförbindelserna är få och anpassade efter skolornas behov.

Pröva tänkbara lösningar

Goda resmöjligheter mellan orterna ses som ett medel för att öka tillgången till service m m för invånarna genom att orterna då kan komplettera varandra avseende utbudet, inte minst för unga. Detta talar för utveckling av kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att ha en långsiktig markanvändningsplanering för orterna som ger goda möjligheter (underlag) till förbättrad kollektivtrafik (både buss och tåg). Med bättre busstrafik bedöms orternas attraktivitet för boende öka, liksom för etablering av verksamheter och en ökad befolkning ger på sikt underlag även för tågstopp.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Åtgärdsvalsstudien föreslår tre olika åtgärder med olika tidshorisont.

- Ett system för samåkning skapas med stöd av utpekad aktör.
- Busstrafiken utökas genom direktbussar anpassade för arbetspendlare.
- Ytterligare ett tågstopp införs för regionaltåg, vissa avgångar.

Beslutet tas därefter av beställare/ansvarig hos processägaren efter lämpliga dialoger internt och externt:

- Om en eller flera av de föreslagna åtgärderna är tillräckligt bra vad gäller måluppfyllelse och nytta för användarna och med tanke på kostnader och finansieringsmöjligheter.
- Vilken eller vilka åtgärder som bedöms mest lämpligt med tanke på kortsiktig och/eller långsiktig lösning.
- Om registrering av projektförslag i åtgärdsbank grundat på åtgärdsvalsstudie.
- Om vem/vilka aktörer som gör vad i syfte att förverkliga en eller flera åtgärder (verksamhetsplanering)

7.2. Korsningar

Korsning i landsbygdsmiljö

Situationen

Korsningen består av en huvudled med korsande anslutningar till/från landsbygd med mindre tätorter. Skyltad hastighet på huvudleden är 90 km/h. Det diskuteras att på sikt kunna höja till 100 km/h eftersom vägen har en viktig arbetspendlingsfunktion. Det finns ingen bostadsbebyggelse i närheten av korsningen. I kommunens översiktplanering är omgivande landsbygd tänkt som område för ny villabebyggelse.

Antalet aktörer är begränsat, normalt Trafikverket och kommun. Kommunen förväntas kunna företräda övriga intressenter i form av medborgare och näringsliv.

En förenklad åtgärdsvalsanalys bör vara tillämpbar i normalfallet och bör som längst ta några månader att genomföra beroende på problemets komplexitet.

Initiera

Problemet är trafiksäkerhet i form av olycksincidenter vid högtrafiktappar, ex vis morgon och kväll mellan fordon/foron och oskyddade trafikanter. Frågan om ombyggnad diskuteras internt Trafikverket och externt med bl a kommunen p g a stort tryck från allmänhet och lokala politiker. Efter intern diskussion om lämpliga tillvägagångssätt och efter samråd med kommunen beslutar enhetschef planering att en förenklad åtgärdsanalys ska genomföras.

Förstå situationen

Trafikmängd i olika riktningar. Bedömning av trafikens karaktär i samband med trafiktappar. Ex vis i termer av arbetspendling, köpcentrum, turism, samhällsservice? Är tunga transporter en del av problemet? Hur klarar sig gång- och cykeltrafikanter? Är problemen kopplade till någon särskild årstid? Är hastighetsbegränsningen rätt?

En analys av trafikräkningar liksom en kompletterande bedömning från interna och externa experter leder till slutsatsen att pendlingstrafiken vardagar morgon och kväll med chanstag-

ningar från bilister är avgörande för problematiken i korsningen. Problembilden är något svårare under vinterförhållanden. Andelen hastighetsöverskridanden är liten. Trafiken domineras av personbilar med ett litet inslag av busstrafik. Andelen trafik som korsar huvudleden är liten och inte heller framträdande i incidentanalysen. Fördelningen mellan vänster- och högersväng är jämstor. Inga incidenter med oskyddade trafikanter finns rapporterade. De anslutande vägarna till huvudleden är viktiga för omgivande landsbygd eftersom det är långt till alternativa korsningar som kan anses som rimliga, exempelvis ur säkerhetssynpunkt.

Pröva tänkbara lösningar

Exempel på frågor att ställa sig i genereringen av alternativa åtgärdstyper.

- Är trafiktopparna möjliga att jämna ut genom att resorna/transporterna sker under andra tider?
- Kan trafiken ledas andra vägar?
- Kan korsningen stängas?
- Stängas för vänstersvängar?
- Kan ex vis kollektivtrafik spela en större roll och avlasta korsningen?
- Är hastighetskameror eller andra ITS-åtgärder en lösning?
- Översyn av hastigheter.
- Omkörningsförbud.
- Siktröjning, förbättrad vinterdrift, mindre ombyggnadsåtgärder som refug, accelerationsfil och vänstersvängskörfält.
- Tidsaspekten för olika lösningar

En liten arbetsgrupp bestående av Samhälle och Underhåll sätts samman och en projektledare från Investering får i uppdrag att leda arbetet. En representant från kommunen adjungeras till gruppen.

Resandeunderlaget för kollektivtrafiken är begränsat och domineras av skolskjuts morgon och kväll. Omgivande bebyggelse är relativt utspridd och ansvariga för kollektivtrafiken bedömer att potentialen för avlastning är mycket begränsad. Pendlare bedöms redan ha anpassat sitt pendlingsmönster så långt det är möjligt till situationen i korsningen. Eftersom det är långt till alternativa korsningar saknas möjligheterna till omfördelning av trafik.

En sänkning av hastigheten i korsningen bedöms som en tänkbar lösning som kan genomföras på kort sikt. Tveksamhet finns kring hur en sänkning kommer att efterlevas och hastighetskameror eller andra skyltningsåtgärder övervägs och de praktiska förutsättningarna för detta undersöks. Omkörningsförbud och olika driftåtgärder kan också genomföras på kort sikt men här är tveksamheten stor om de skulle medföra någon påtaglig förbättring av problemen.

Eftersom det finns kommunala planer på att öka bostadsbebyggelsen och därmed trafiken genom korsningen diskuteras även ombyggnation. Regionens ambition att dessutom höja hastigheten på huvudleden behöver också vägas in. Några utformningsförslag tas fram för att undersöka behovet av breddning av korsningen för att klara vänstersvängskörfält i bägge riktningar. Även möjliga lösningar för avfart liksom accelerationskörfält studeras. Utformningsförslagen kostnads- och nytto bedöms översiktligt med hjälp av samlad effektbedömning.

En avstämning görs med kommunen om resultaten och behov av kompletteringar. Frågan om behov av information till allmänheten och andra intressenter diskuteras. Efter eventuella kompletteringar och hantering av andra synpunkter sammanfattas kunskapsläget i en promemoria som underlag för nästa fas i arbetet.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Arbetsgruppen enas snabbt kring ett förslag där man identifierar åtgärder som kan genomföras på kort sikt inom ramen för årets verksamhet resp behöver hanteras på längre sikt.

- På kort sikt
 - hastighetssänkning till 70 km/h så snart som möjligt
 - uppföljande hastighetsmätningar i anslutning till korsningen
- I händelse av att hastighetsefterlevnaden visar sig otillräcklig för att minska antalet olycksincidenter tas frågan om hastighetskameror upp i kommande verksamhetsplanering
- På längre sikt
 - Frågan om fortsatt utredning av ombyggnad av korsningen skjuts på framtiden för att samordnas med de utredningar som ska göras längre fram för att kunna höja hastigheten på huvudleden till 100 km/h. De utformningsförslag och kostnads-/effektbedömningar som gjorts förs till en åtgärdsbank som underlag inför fortsatt utredning.
- Ansvarsfördelning internt respektive externt
 - Ansvariga för hastighetssättningen på Trafikverket åtar sig att genomföra omskyltning och uppföljande mätningar.
 - Eventuellt behov av hastighetskameror svarar Trafikverket för att bevaka och en uppförande sker i så fall efter samråd med bl a kommunen.
 - Trafikverket och kommunen planerar in ett informationsmöte med boende i området och en kortare information i kommunens nyhetsblad med skälen till åtgärden.

Komplex korsningsproblematik i tätort

Situationen

I en komplex situation kan en mer omfattande åtgärdsanalys behöva genomföras jämfört med den i landsbygdsmiljö. Karaktärsdrag kan vara att trafiksituation har att göra med

1. Blandad genomfartstrafik,
2. Situationen på ett kommunalt vägnät
3. Har samband med exploateringar av olika slag

Exemplet på tillvägagångssätt i detta avsnitt utgår från en sådan situation.

I enklare fall bör en förenklad åtgärdsanalys vara tillämpbar i likhet med exemplet i landsbygdsmiljö. Den bör som längst ta några månader förutsatt att kommunen har en giltig detaljplan eller motsvarande fastställd. Trots att antalet intressenter kan vara stort förväntas kommunen därmed kunna hantera flertalet intressenter. Normalt dominerar därför Trafikverket och kommun som aktörer.

Initiera

Problembilden är sammansatt av olycksincidenter mellan fordon/fordon och oskyddade trafikanter, trängsel, köbildning, miljöstörningar (buller och luftkvalitet). Frågan om vad som kan göras åt situationen diskuteras på ett stort tryck från allmänhet, näringsliv och lokala och regionala politiker. Det beslutas att en åtgärdsanalys ska genomföras för att ta fram effektiva åtgärdsstrategier.

Förstå situationen

Exempel på värdefull information: Trafikmängd i olika riktningar. Kapacitetsutnyttjandet. Bedömning av trafikens karaktär och dess start och målpunkter. Ex vis i termer av arbetspendling, långväga transporter, köpcentrum, turism, samhällsservice? Planeras förändringar i markanvändningen som kan påverka trafiksituationen? Finns en kommunal trafikstrategi eller analys som kan ge underlag? Är tunga transporter en del av problemet? Distributionstrafik? Hur klarar sig gång- och cykeltrafikanter? Kollektivtrafiken? Är problemen kopplade till någon särskild årstid? Är hastighetsbegränsningen rätt?

Pröva tänkbara lösningar

Exempel på frågor att ställa sig i genereringen av alternativa åtgärdsstyper.

- Är trafiktopparna möjliga att jämna ut genom att resorna/transporterna sker under andra tider?
- Kan markanvändningen ändras?
- Kan trafiken ledas andra vägar?
- Kan korsningen stängas?
- Stängas för vänstersvängar?
- Kan omgivande vägnät (ev kommunalt) få en annan funktion?

- Kan ex vis kollektivtrafik spela en större roll och avlasta korsningen?
- Är hastighetskameror eller andra ITS-åtgärder en lösning?
- Översyn av hastigheter.
- Omkörningsförbud.
- Siktröjning, förbättrad vinterdrift, mindre ombyggnadsåtgärder som refug, accelerationsfil och vänstersvängskörfält.
- Omfattande byggnadsåtgärder som planskildhet, förbifart .
- Tidsaspekten för olika lösningar

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Identifiera vilka åtgärder som kan genomföras på kort sikt inom ramen för årets verksamhet. Ansvarsfördelning internt respektive externt.

Identifiera vilka som är aktuella för fördjupad utredning och/eller genomförande kommande år. Identifiera ev behov av kommunal planering. Placera dem i åtgärdsbank för prioritering inom ramen för länstransportplan eller nationell plan. Ansvarsfördelning internt respektive externt.

7.3. Tillgänglighet till nya och befintliga exploaterings- och verksamhetsområden

Trafik till och från föreslagen ny externhandel

Situationen

Förslag till lokalisering av omfattande ny handelsverksamhet till existerande verksamhetsområde med blandade verksamheter, nära huvudväg. Önskemål om ny trafikplats i nytt läge.

Flera aktörer. Åtgärdsvalsstudie görs akut inom några veckor och kan leda till att ändringar i planer enl PBL sker.

Initiera

Förhållandet i tid till arbete med översiktsplanering och trafikstrategi avgör om åtgärdsvalsstudie behövs eller ej och om detaljeringsgraden. För att exploitören ska vara fortsatt intresserad behövs en kreativ respons från kommun och Trafikverk.

Förstå situationen

Omfattande personresor för personal och besökare. Även godstransporterna skulle bli betydande. Eftersom det handlar om större nyexploatering är lokaliseringen och utformningen av trafik- och stadsstrukturen samt koppling till den övergripande transportinfrastrukturen avgörande för att främja hållbart resande och hållbara transporter. Lokaliseringsfrågan behöver kopplas till främst kollektivtrafikstrukturen samt för tillgänglighet till fots och med cykel.

Exploatören ställer sig bakom kommunens vision om stad och trafik och är öppen för att diskutera. Kommunen ställer krav på att ny handelsverksamhet inte får bidra till ökade CO₂-utsläpp från staden.

Pröva tänkbara lösningar

Alternativa lokaliseringar och strukturer behöver bedömas med tanke på trafikkonsekvenser, bl.a. med hänsyn till trängsel i trafiksystemet och ändring av färdmedelsval samt vilka grupper av besökare som gynnas eller missgynnas. Existerande transportsystem kommer att behöva modifieras på flera olika sätt, allt baserat på strukturen för kollektivtrafiksystemet och utvecklingen av detta för den aktuella delen av staden. Regionala resor till den/de planerade handelsverksamheten bedöms rymmas inom existerande regionalåtgång. De tre aktörerna kompletterar varandra vid bedömning av de alternativa lokaliseringarna. Även uppdelad exploatering för handel i mindre skala på flera platser i staden bedöms, vilket kan kräva ändringar i detaljplaner.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Kommunen inleder arbete med ändring i två detaljplaner där tillgängligheten är mycket god för gående och cyklande. En ytsnål exploatering främjas med bebyggelse flera våningsplaner.

Kommunen tar initiativ till justering av delar av den lokala kollektivtrafiken.

7.4. Påfart/avfart/trafikplats statlig väg och järnväg

Gruvtransporter i tätortsmiljö

Situationen

Ytterbium mineral AB uppvaktar en Trafikverksregion med önskemål om att få till stånd en anslutning till befintlig järnväg, då en sedan åttiotalet nedlagd gruva, till följd av ökad efterfrågan på sällsynta jordartsmetaller och därmed potential till lönsam gruvdrift, åter blivit aktuell att ta i bruk igen. Gruvan hade tidigare en järnvägsanslutning, men denna har rivits sedan lång tid tillbaka.

En återupprättad gruvbrytning beräknas ge ett 70-tal nya arbetstillfällen på en ort med hög arbetslöshet varför kommunen ser mycket positivt på det hela och har lovat gå in och stötta etableringen inom ramen för sitt mandat. Regionförbundet nämner för övrigt gruvbrytningen i den Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) som är under framtagande.

Åtgärdsvalsstudie som sannolikt tar minst 6 månader.

Initiera

Trafikverket, kommunen och Ytterbium träffar en överenskommelse om att gemensamt inleda en åtgärdsvalsstudie i syfte att hitta lösningar för gruvtransporterna med fokus på kort och medellång sikt.

Förstå situationen

Järnvägen har även till följd av en linjerätning flyttats ett hundratal meter längre bort från gruvan. Det finns en befintlig väg av god standard som passerar utanför gruvområdet och vidare genom en mindre tätort.

Exempel på värdefull information: är detta en kortvarig marknadsöppning eller finns det fog att anta att detta är en verksamhet som långsiktighet kommer bestå. Hur länge räcker fyndigheten? Vilka volymer kan bli aktuella initialt, och när verksamheten är fullt utbyggd? Hur mycket trafik på väg respektive järnväg renderar detta? Målpunkt – vart ska godset ta vägen? Hur ser kapacitetsläget i övrigt ut på väg- och järnväg? Finns eventuella konfliktytor gentemot annan verksamhet i anslutning till vägen eller järnvägen, t ex skolor o liknande. Hur ser bullersituationen ut? Vibrationer på järnväg? Förekomsten av cyklister och gående på vägen? Vilka axellaster och liknande kan vara aktuella? Hur krav ställer transporterna in till anläggningen?

Hur ser kopplingen till kommunens markanvändningsplanering ut? Behöver översiktsplan och/eller detaljplaner revideras? Innebär gruvetablering ökat tryck på servicefunktioner och kollektivtrafik som påverkar valet av transportlösning för gruvan?

Pröva tänkbara lösningar

Inga konflikter med den tänkta markanvändningsplanering identifieras vilket förenklar processen. Den avgränsas därför till att undersöka lämpliga transportlösningar. Möjligheterna att i tid få till en lösning med industrispårsanslutning till järnväg ställs mot olika kombinationer med väg/järnväg. Frågan om när i tid lösningen kan komma till stånd bedöms som kritisk. Störningsriskerna från malmhanteringen i samband med omlastning bedöms.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Efter ingående diskussioner och samråd mellan dels parterna men även boende och näringsidkare i samhället, förordas en lösning som håller malmhanteringen inom industriområdet. Det innebär ett stickspår ut till befintlig bana. En överenskommelse träffas mellan Trafikverket, kommunen och bolaget om kostnads- och ansvarsfördelning för fördjupad fysisk planering. Frågan om finansieringsansvar för genomförandet kommer att hanteras när den slutliga utformningen klarlagts.

7.5. Genomfartstrafik – väg

Genomfartstrafik i tätort

Situationen

Huvudväg med 10 000 f/d genom tätort med 15 000 invånare. Miljöstörningar och trafiksäkerhetsproblem. Näringslivets och medborgarnas resor och transporter ska vara smidiga och gröna inom orten och regionalt/nationellt i stråket, men upplever trängsel och fördröjningar. Koppling till tätortens och bebyggelsens utveckling. Flera aktörer och många intressenter.

Åtgärdsvalsstudie kopplas till fördjupad översiktsplan och genomförs samordnat och tar utgångspunkt i tidigare genomförd förenklad trafikstrategi för tätorten. Åtgärdsvalsstudie görs på c a 1 år.

Initiera

Näringslivet har i dialog tagit ett visst ansvar och är villiga att gå vidare i en gemensam studie.

Förstå situationen

Endast 2000 f/d på huvudvägen är långväga utan mål i tätorten. Flera befintliga verksamheter har lokaliseringar som kräver bil för både besökare och arbetande. Traditionellt beteende hos de flesta att ta bilen vid alla förflyttningar.

Enskilda medborgare tillhör olika intressegrupper och är inte en enhetlig grupp. Kommunen kan beskriva olika gruppers behov på ett ingående sätt.

Pröva tänkbara lösningar

Avlasta befintliga transportsystemet genom att ändra beteende hos individer genom åtaganden från flertalet arbetsgivare i orten.

Omlokaliseringar på sikt av vissa verksamheter samt behov av att förnya en gemensam vision för tätortens utveckling som förankras i näringslivet och som stämmer med transportpolitiska mål.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Kommunal trafikstrategi behöver kompletteras med program för att påverka efterfrågan på bilresor, att skifta till gång, cykel och smartare tillgänglighet.

Flera åtgärder kommer antagligen att hänga samman. Förslag till paket där flera aktörer genomför sina på ett koordinerat sätt inom perioden 2014-2018.

Miljö och trafiksäkerhetsproblem i mindre orter och byar – enkel situation

Situationen

Få aktörer. Trafikverket och kommun agerar efter klagomål från boende och problemidentifiering i kommunal översiktsplan och detaljplan.

Förenklad åtgärdsvalsstudie/åtgärdsvalsanalys bör vara tillräckligt och kan genomföras under några veckor.

Initiera

Såväl kommun som boende har under lång tid påtalat problem med lastbilstrafiken genom byarna längs väg X00. Olyckor har inträffat, gång- och cykeltrafik försvåras och buller och luftföroreningar är störande vid fordonspassager.

Förstå situationen

Långväga tung trafik inom skogsnäringen och varutransporter minskar sin körsträcka genom att välja väg X00 istället för väg EX och väg XX som är byggda bl a för långväga tung trafik. Vissa av byarna/orterna har förutsättningar för att öka i antal boende om den störande tunga trafiken kan reduceras.

Pröva tänkbara lösningar

Guidning av tung trafik till tåligare vägar och/eller till järnväg o sjöfart. Hastighetsnedsättning och vägutformning som gör att vägen inte längre upplevs som ett alternativ för långväga godstransporter.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

En sammansättning av olika åtgärder för att sänka hastigheterna och trygga miljön för de oskyddade trafikanterna föreslås tillsammans med bullerreducerande åtgärder för de mest utsatta bostadshusen. Det innebär i ett inledande skede hastighetssänkning som förstärks med variabla meddelandeskyltar och att man fördjupar utredningen kring olika mindre hastighets-sänkande utformningsåtgärder som chikaner, avsmalningar och gupp. Man bjuder även in till informationsmöte med de berörda boende och andra intresserade.

7.6. Kapacitet

Ökat utbud av depåttjänster (järnväg)

Situationen:

En aktör presenterar planer på att etablera en större depåanläggning tre mil utanför stadskärnan i en storstadsregion.

Motivet till en nyetablering är att kollektivtrafiken skall bli mer länsöverskridande och förlänga ett antal linjer till en angränsande residensstad. En ny depå skulle därmed bättre kunna serva de tåg som får ett utökat omlopp. Det finns dock problem redan idag genom att hanteringskapaciteten på de befintliga depåerna är otillräcklig.

Komplex situation, många inblandade och flera alternativa strategier som kan variera från fall till fall. Det är inte säkert att processen landar i ett entydigt förslag på fortsättning. Aktörer i processen kan även välja att fortsätta driva en helt egen linje.

Komplex fall som kan ta mer än ett år.

Initiera

Det beslutas att en mer utförlig åtgärdsstudie ska genomföras tillsammans med alla inblandade parter. Trafikverket leder studien men medverkande i studien är även storstadskommunen X, angränsande kommunen Y som är aktuell för den föreslagna depån, operatörer, länstrafikhuvudman – blivande regionala kollektivtrafikmyndigheten (KTM), och de företag som tillhandahåller tjänsterna (t ex fastighetsbolag och ”verkstadsföretag”).

Arbetsformen innebär att Trafikverket tar på sig att leda diskussionerna men äger egentligen inte alla beslut i processen som sådan. Ett problem är att företagen som tillhandahåller depåttjänster är konkurrenter till varandra och man inte är alltför bekväm med att låta andra ta del av sina tillväxtplaner och liknande.

Förstå situationen

Det finns redan idag en handfull depåer för underhåll och service av rullande materiel i området. Några depåer är generella och kan ta sig an olika fordonstyper för flera olika kunder. Andra är inriktade på att t ex enbart serva kollektivtrafikens fordon som alla är av ett fåtal olika modeller. Kollektivtrafiksbolaget har för övrigt två egna depåer för sin fordonsflotta. I anslutning till depåerna sker en betydande uppställning av tåg för kortare men även längre perioder. Det finns även föreslagna nya lokaliseringar i såväl perifera som mer centrala lägen.

Kapacitetssituationen på spåren in till staden är ansträngd varför man vill undvika tomkörningar. Avregleringen av järnvägstrafiken leder till att fler tågoperatörer finns på banan och att antalet tågtyper har ökat. Samtidigt så har regionaltrafiken haft en anseilig tillväxt. Detta har ökat efterfrågan på depåttjänster och flera nya företag har tillkommit på den svenska

marknaden eller vill dit. Det finns dock svårigheter för nya aktörer att etablera sig. Trafikverket skall dock aktivt bidra till att marknaden utvecklas.

Under diskussionerna framkommer att problemet på kort sikt är bristande samordning mellan de olika funktionerna på depåerna men att depåkapaciteten behöver byggas ut på längre sikt.

Ytterligare frågor som kan behöva klargöras:

- Hur ser det samlade behovet ut avseende: Lättservice och mer omfattande reparationer? ”Slottider” för service? Persontrafik respektive godstrafik? Fordonstyper? Planerade investeringar i nya tåg? Omlopps nära uppställning och långtidsuppställning?
- Hur ser tillgången ut avseende: förmåga att serva flera tågtyper? Simultankapacitet? Investeringsbehov i gamla och föreslagna anläggningar? Kapacitetsläget på anslutande järnvägsnät? Investeringsbehov i anslutande nät? Dygnsvariationer, finns det luckor i tidtabellen för tomdragning?

Trafikverket har tagit fram ett antal ståndpunkter⁵ för järnvägens olika anläggningar där det framgår att depåer hör till järnvägens sidosystem och därmed inte skall ägas och förvaltas av Trafikverket utan av en särskild depåförvaltare.

Pröva tänkbara lösningar

En utökning av depåkapaciteten kan huvudsakligen ske på två sätt: endera genom utökning/förtätning i centrala lägen eller genom nyetablering i mer perifera lägen. Det höga exploateringsstrycket i centrala lägen leder till att det är samhällsekonomiskt olönsamt att ta jungfrulig mark i anspråk varför det då blir frågan om att komplettera med nya funktioner i befintliga större bangårdsanläggningar. Nyetablering i mer perifera lägen medför å andra sidan troligen ökad tomdragning vilket ”stjäl” kapacitet i huvudsystemet samtidigt som tomdragningen inte genererar några intäkter till operatören medan flertalet rörliga kostnader består.

I detta fall är linjekapaciteten så ansträngd att en etablering i ett mer perifert läge kan komma att innebära behov av mycket kostsamma kapacitetsförstärkningar på anslutande stråk/stambanor för att kunna hantera trafiken till/från den föreslagna depåetableringen. Detta innebär ombyggnadsåtgärder och kanske t o m nyinvesteringar som inte kommer kunna genomföras på flera år.

En perifer depå skulle dock redan från dag 1 kunna serva den del av den utökade regionalstågstrafiken som ändå passerar utanför anläggningen om trafikupplägget läggs om, men detta underlag ensamt anses för litet för att investeringen skall vara lönsam för entreprenören. Kapacitetsläget på banorna in till staden innebär även att det på sikt finns behov av förstärkningar oavsett en etablering eller inte.

- Kan man öka graden av samarbete och på så sätt eliminera behovet av kompletterande anläggningar? Till exempel genom:
 - Överenskommelser om tider i befintliga anläggningar?

⁵ Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytestpunkter, godsterminaler och depåer, 2011-03-25

- Se över möjligheterna att kollektivtrafikens anläggningar görs tillgängliga för andra aktörers fordon?
- Kan befintliga anläggningar modifieras för att serva fler tågtyper alternativt att en högre grad av specialisering kan leda till stordriftsfördelar och därmed ett effektivare resursutnyttjande?
- Kan Trafikverket förbättra uppställningsmöjligheterna i anslutning till depåerna och därmed möjliggöra för fler tåg att ankomma en depå samtidigt?
- Kan någon befintlig anläggning byggas ut
- Kan en extern etablering smygstartas utan att det krävs direkta kapacitetsförstärkningar på anslutande banor?
- Vilka övriga investeringsbehov eller planer finns på banorna förbi det tänkta läget för nyetableringen?

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Arbetsgruppen enas om en gemensam "färdplan" där olika åtgärder på kort, medellång och långsikt beskrivs och ansvaret adresseras.

På kort sikt handlar det om att bättre samordna trafiken i överlämningspunkterna mellan Trafikverket och depåerna för att inte belasta omkringliggande stråk kapacitetsmässigt. Detta faller under Trafikverkets ansvar.

På medellång sikt ligger fokus på att hitta möjligheter för en eller några befintliga depåer att expandera. Detta förutsätter att andra verksamheter i anslutning till aktuella bangårdar kan komma att drabbas eller till och med måste flytta på sig. Trafikverket utreder tillsammans med aktuella depåer. Dessutom ser Trafikverket över samordningen för alla de större bangårdar där dessa tjänster tillhandahålls och förbättrar uppställningsmöjligheterna i anslutning till depåerna.

På lång sikt samordnas en extern etablering tidsmässigt en utbyggnad till fler spår på den passerande stambanan.

Kapacitetsproblem på järnvägen

Situationen

Skogskoncernen Timbria tar kontakt med Trafikverkets kundansvariga för att meddela att man ämnar lägga över en stor del av sina transporter av diverse mer "högvärdiga"/förädlade massaprodukter och sågade trävaror till kontinenten från lastbil till järnväg. Man har även ansökt om att bli auktoriserad sökande. Man befarar att de större kunderna i Europa inom några års sikt kommer rata leverantörer som inte kan redovisa en helt "grön" produktions- och distributionskedja. Då företagets tre produktionsanläggningar ligger i Norrland vill man köra på Centrala stambanan vilket innebär den kortaste vägen.

Alla anläggningarna har sedan tidigare anslutningar till järnvägen. Företaget har inlett en dialog med en av Europas största godsspeditionsfirmor kring ett transportupplägg bestående av fyra systemtåg per dygn på centrala stambanan. Hälften av godset skall skeppas från Göteborg för vidare transport till Rotterdam och den andra hälften skall skeppas ut via Trelleborg och Karlskrona till varierande destinationer i östersjöområdet.

Man har tidigare kört en del bulk på lastbil till ett antal Norrlandshamnar för vidare transport med båt i feedersystem till de större utskeppningshamnarna, men har haft svårt att bygga upp ett rationellt logistiksystem kring detta för det mer högvärdiga godset varför lejonparten har gått på lastbil hela vägen till slutdestination.

Förfrågan från Timbria är den utlösande faktorn till en större översyn av kapacitetläget på banan och framför allt bandel 001. Kommunerna längs banan anar morgonluft och formerar en allians med syfte att få banan att bli dubbelspårig. De anställer en projektledare som börjar bearbeta riksdagspolitiker och skapa opinion. De tar även fram ett gemensamt förslag på dragningen av ett nytt dubbelspår och träffar en överenskommelse om att de skall driva detta vid kommande revideringar av översiktsplanen.

Initiera

Det beslutas att en mer utförlig åtgärdsstudie ska genomföras tillsammans med alla inblandade parter. Trafikverket leder studien men medverkande i studien är även operatörerna samt regionala kollektivtrafikmyndigheter, planupprättare och kommuner. Dessutom medverkar auktoriserade sökande, oftast stora industriföretag som har tillstånd av Transportstyrelsen att söka tågläge och upphandla trafik för egen räkning.

En arbetsgrupp sätts samman inom Trafikverket med en huvudprojektledare från investering som får äga den fortlöpande processen. Kommunerna och planupprättarna adjungeras in re-

gelbundet men deltar inte hela tiden. Övriga berörda parter och intressenter utanför verket ingår i en referensgrupp och adjungeras in i arbetsgruppen vid behov. Kundansvarig för Timbria hålls fortlöpande informerad. Parallellt med detta sker den ordinarie processen med att konstruera en tidtabell som inrymmer alla ansökta tåglägen. Detta är dock inte sådant som drivs inom ramen för åtgärdsvalsanalysarbetet.

En förenklad åtgärdsvalsanalys kan vara att utgångspunkt i det korta perspektivet men för en långsiktig lösning krävs en mer komplex analys.

Förstå situationen

Centrala stambanan ingår i det utpekade TEN-nätet samt förbinder Sveriges norra och södra landsändar med varandra. Banan är viktig för såväl resande som för godstransporter. Bland annat så går en stor mängd av det gods som skall till Göteborgs hamn. Banan är bitvis dubbelspårig, men det finns långa sammanhängande enkelspårsträckor längs banans norra delar.

På banan samsas alla typer av tåg, vilket innebär att det kan uppstå problem när persontåg kör ikapp långsamma godståg eller hamnar bakom regionaltåg. Störningarna uppstår främst på morgnar och tidiga förmiddagar. Bandel 001 är en del av Sveriges längsta sammanhängande enkelspårsträcka och har ett kapacitetsutnyttjande på 85 % sett till dygnet och når över 100 % under de värsta topparna. Återställningsförmågan efter störning är mycket dålig och förseningarna har på långa trafikupplägg en tendens att fortplanta sig till stora delar av landet.

Kartläggning av tillkommande trafik: Volymer idag och i framtiden? Tidsutdräkt för upplägget, finns det omloppstider som måste hållas för att omloppet skall fungera? Långsiktighet? Hur interagerar dessa tåg med den övriga trafiken?

Befintlig trafik: Hur ser kapacitetsläget ut på banan idag och prognostiserat? Vilka flaskhalsar finns det? Vilka investeringar är planerade? Trafiken på banan har ökat konstant de senaste 20 åren och den ökande efterfrågan på metaller har lett till att fler tyngre godståg har tillkommit.

Pröva tänkbara lösningar

- Tidtabellkonstruktion som undviker trånga sektorer i högtrafik. Går det att inrymma den tillkommande trafiken?
- Finns det andra banor som trafiken kan ta? Det kan även bli aktuellt att låta andra tåg gå på alternativa vägar.
- Överbelastningsförklaring som "nollar" alla tåglägen.
- Se över åtgärdsbehov på angränsande banor för att kunna lyfta över godståg dit.
- Identifiera smärre ombyggnadsåtgärder som kan ge avlastning i väntan på en större kapacitetshöjande åtgärd.
- Identifiera större ombyggnadsåtgärder som kan utgöra en etapplösning i väntan på dubbelspårutbyggnad, t ex dubbelspårsetapper.
- Dubbelspårutbyggnad i befintligt eller nytt läge.

Inom Trafikverket är man medveten om att bandel 001 är den mest kritiska för detta fall, men man tittar även på övriga bandelar och även andra stråk för att se om det uppstår flaskhalsar någon annanstans till följd av trafikökningen eller eventuella åtgärder på bandel 001.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Arbetsgruppen bedriver ett iterativt arbete där man stegar sig fram i en kombination av ”mjuka” och ”hårda” åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Man tittar på åtgärder på bandel 001 och även vad som kan göras på angränsande banor. Då ett fullt utbyggt dubbelspår i bästa fall ligger 10-15 år framåt i tiden handlar det mycket om att avlasta befintlig anläggning. Ett genomförbart förslag ser ut som lyder:

På kort sikt: Vid behov förklara banan som överbelastad. Se över möjligheterna att leda tåg andra vägar.

På medellång sikt: Optimera uppehållsbilden för regionaltågstrafiken in mot de större städerna så att alla tåg inte stannar på varje plattform utan att tågen går omlott. Införa andra typer av administrativa åtgärder. Övergång till mer kolonnkörning av godstågen nattetid.

Medarbetare från kapacitetscenter utreder var det kan behövas t ex samtidig infart och mellanblock m m. En del hastighetshöjande åtgärder planeras också kring tätorterna vilket bidrar till att frigöra kapacitet. Parallellt så sker en process där banavgifterna sänks på andra längre men mindre belastade stråk vilket lockar över en del av den inte så tidsberoende trafiken och därmed frigör kapacitet på Centrala stambanan.

En fysisk planeringsprocess startar upp för att utreda en etappvis utbyggnad till dubbelspår på bandel 001. Detta sker i samverkan med kommunerna längs banan.

På lång sikt: En etappvis utbyggnad till dubbelspår, vilket kommer att fortlöpa över två planeringsomgångar. Dessutom åtgärder där backar på angränsande Norrlandsbanan byggs bort, vilket möjliggör omledning av riktigt tunga godståg.

Kombiterminal

Situationen:

Trafikverket har som ambition att etablera ett nät av centrala kombiterminaler. Kommunerna X och Y ligger båda inom ett område som pekas ut som en lämplig nod för en central kombiterminal. Kommunerna X och Y har ett gynnsamt läge sett till utpekade godsstråk på väg respektive järnväg och är båda belägna inom rimliga avstånd från stora konsumtions- och produktionscentra. De satsar på att bygga upp logistikcentra inom den egna kommunen.

En förenklad åtgärdsvalsanalys är lämplig för att identifiera en lämplig lokalisering.

Initiera

Det beslutas att en förenklad åtgärdsstudie ska genomföras tillsammans med inblandade parter. Trafikverket leder studien men medverkande i studien är även kommunerna och terminaloperatörer samt planupprättare. Handelskammare, lokala företagarorganisationer, godskunder erbjuds delta i en referensgrupp.

Förstå situationen

Den befintliga kombiterminal som finns i kommun Y är mindre lämplig att axla rollen då den har för låg lastkapacitet och saknar utbyggnadsmöjligheter, dessutom ligger den i ett område som pekats ut som lämpligt för sällanköpshandel i översiktsplanen. Bägge kommunerna aspirerar på att hysa den planerade centrala terminalen och har i översiktsplanen tagit upp ytor lämpliga för en etablering av denna karaktär.

Detta fall handlar om att bedöma etablering av en ny anläggning vilket ger stora möjligheter att uppnå en samstämmighet med Trafikverkets krav, karaktäristika och kriterier⁶. Vidare finns det en principskiss över den funktionella enheten terminal som visar vilken infrastruktur som är nödvändig för att en terminal skall vara funktionell.

Trafikverket har också tagit fram ett antal ståndpunkter⁷ för järnvägens olika anläggningar där det framgår att depåer hör till järnvägens sidosystem och därmed inte skall ägas och förvaltas av Trafikverket utan av en särskild depåförvaltare.

Pröva tänkbara lösningar:

- Finns det någon annan terminal i närområdet som kan fylla önskad funktion?
- Finns lämpliga lokaliseringar som kan studeras vidare? Det kan t ex handla om bangårdar att utgå från, där det finns exploaterbar mark i närheten.
- Hur ligger dessa lokaliseringar till i förhållande till angränsande vägar och järnväg?
- Hur ser kommunernas planer för markanvändning ut i influensområdet?
- Vilka investeringar krävs i anläggningarna och omkringliggande väg- och järnvägsnät?
- Vilket är behovet av infra- och suprastruktur?
- Finns lämplig bangård som uppfyller kraven för en funktionell terminal?

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder:

Arbetsgruppen genomför en studie av ett antal kandidater utifrån krav, karaktäristika och kriterier. Det finns ingen befintlig anläggning som kan komma ifråga utan man konstaterar att en lokalisering i kommun X är mest lämplig. Arbetsgruppen väljer att engagera medarbetare från Underhåll för att bedöma ev behov av att genomföra funktionsutredningar som beskriver effekterna av de alternativa lösningarna. Dock inser man att det inte finns någon möjlighet att genomföra åtgärden förrän tre år senare då Trafikverket inte har ekonomiskt utrymme för denna investering i närtid. En lokalisering invid den obrukade bangården blir betydligt billigare och kan genomföras redan inom ett års tid. En samlad effektbedömning ger också vid handen att detta alternativ är mer fördelaktigt utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

⁶ Innebörd av begreppet centrala terminaler, TRV 2010/62266 A

⁷ Trafikverkets ståndpunkter för järnvägslinjer, bytespunkter, godsterminaler och depåer”, 2011-03-25

7.7. Åtgärdspaket, t ex miljö-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder

Situationen

Det finns en bred samsyn mellan olika regionala aktörer och Trafikverket om att det behöver tas fram ett underlag för att bedöma behovet av insatser för att förbättra situationen för exempelvis bullerutsatta, cyklister eller kollektivtrafikresenärer. Exempelvis finns området utpekad i den regionala systemanalysen som prioriterat. Underlaget som behöver tas fram ska vara på en översiktlig nivå men ändå ge information om omfattningen av behoven och hur de ska prioriteras.

Det beslutas att åtgärdsvalsstudier ska göras för buller och cykeltrafik och att Trafikverket ska ansvara för den. Berörda kommuner och andra intressenter ska på lämpligt sätt engageras i arbetet.

För kollektivtrafik beslutas att arbetet ska ske inom ramen för framtagande av regionalt kollektivtrafikprogram och att arbetssättet ska anpassas till åtgärdsvalsstudiens för att få ett likvärdigt beslutsunderlag. Om ett sådant program redan finns framtaget ska det ligga till grund för arbetet med åtgärdsvalsstudien som då kan genomföras under kortare tid.

Förenklad åtgärdsvalsstudie bör vara tillräcklig. Tidsåtgången beror på tillgången till befintligt underlag.

Initiera

Problembilden kan bestå av

- Klagomål från kollektivtrafikresenärer på ojämna/glesa förbindelser med låg standard på bytespunkter/hållplatser och eller låg tillförlitlighet i tidtabellerna. Ett systemperspektiv anges som prioriterat för arbetet.
- Omfattande klagomål på buller från trafiken på både statligt och kommunalt väg-/järnvägsnät som dessutom belagts när klagomålen utretts. Gällande riktvärden för buller överskrids också i stor omfattning på övriga delar av nätet. Fokus i arbetet läggs på statligt väg- och järnvägsnät men med möjlighet att samordnat hantera även anslutande kommunalt vägnät.
- Starka önskemål sedan lång tid tillbaka om att förbättra förutsättningarna att dels arbetspendla med cykel, dels använda cykel för olika fritidsaktiviteter

En arbetsgrupp sätts samman med representanter från de parter som bedöms komma att svara för finansiering och genomförande av åtgärder, normalt Trafikverket och regional planupprättare. Representanter för berörda kommuner ges möjligheter att påverka arbetet genom en referensgrupp.

Förstå situationen

Exempel på kontrollfrågor:

Buller: Antal utsatta för olika nivåer utmed väg- och järnvägsnät, trender, ekonomi, kundklagomål, tidigare utredningar etc.

Cykeltrafik: Olycksstatistik, efterfrågade cykelbanor, kopplingarna statligt/kommunalt och ev enskilt vägnät. Trender i användningen, olika tätorters potential för arbets- eller annan pendling. Prioriterade sträckor.

Pröva tänkbara lösningar

Exempel på frågor att ställa sig i genereringen av alternativa åtgärdstyper.

Buller:

- Fördelningen mellan åtgärder som kan handla om hastighetssättning, omfördelningen av trafik till andra vägar/järnvägar eller tider på dygnet, annan beläggning, spåslipning, skärmnings- och fasadåtgärder.
- Tidsaspekten för genomförande av olika lösningar
- Ekonomi

Cykeltrafik:

- Lämpliga befintliga vägnät att utnyttja för de prioriterade stråken
- Möjligheterna att nå överenskommelser om användning
- Behov av "året runt" standard eller enklare standard

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder:

Redovisningen av åtgärdsvalsstudierna görs lämpligen i form av rapport med prioriterade, kostnads- och effektbedömda åtgärdsförslag.

7.8. Godstransporter och deras ruttval

Situationen

Det kommer klagomål från boende efter en viss länsväg till kommun och Trafikverk på tung långväga trafik, ofta i höga hastigheter. Vägen är smal, kuperad och krokig. Vägen är inte utpekad som långväga godsstråk i nationell eller regional systemanalys.

En förenklad åtgärdsvalsstudie borde vara tillräcklig.

Initiera

Problemet bottnar i att enskilda fordon i syfte att korta körsträckan, slippa trängsel, undvika vågar eller andra kontroller väljer alternativa rutter på väg NN genom X-byn som inte är avsedd för tung trafik, vilket medför ökat slitage, risk för olyckor, upplevd otrygghet, buller- och lokala avgasproblematik.

Förstå situationen

Är det ett fåtal åkare som gör på detta sätt eller flera? Vilka? När? Lång-/kortväga? Hur pass frekvent sker det? Typ av transporter, t ex farligt gods? Närhet till vattentäkter? Start- och målpunkter? Finns tåligt vägnät inom rimligt avstånd?

Övrigt: Trafikbelastning? Dygnsvariation? Antal störda? Finns skolor eller andra inrättningar som påverkas? Planerade förändringar i olika planer? GC-nät? Kommunal strategi för trafiken genom orten? Påverkan på drift och underhåll? Olycksfrekvens?

Pröva tänkbara lösningar

1. Zon: a om i kommunal plan (ÖP, DP) för att ”mota bort” anläggning som genererar trafiken + ev utköp eller expropriation, givetvis parat med en morot i form av bättre lämplig lokalisering.
2. Träffa ÖK med aktuella åkerier, branschförening
3. GPS-uppdatering med utökade restriktioner i vägdatan
4. Skylta om med påbudsskyltar (lastbilstrafik förbjuden, förbjuda genomfartstrafik o s v) och anvisningsskyltar (genomfartsled, grön slinga)
5. Vaghinder, t ex zick-zackväg, bulor
6. Uppgradera den aktuella vägen för att uppnå höjd säkerhet och åtgärda närområdet till gagn för boende och möta näringens uppenbara önskemål om kortare väg.

Forma en inriktning och rekommendera åtgärder

Den sammantagna bedömningen blir att en annan närbelägen riksväg är lämpligare att använda för de tunga genomgående transporterna. För att säkra minskad genomgående trafik på länsvägen föreslås en åtgärdsstrategi som innebär att Trafikverket och kommunen gemensamt inleder en dialog med berörda enligt lösning 2 och 3 för att vid behov vidta ytterligare åtgärder inom lösning 4 och 5.

Bilagor:

1. Blankett för redovisning av förenklad åtgärdsvalsstudie, (separat dokument)
2. Mall för Åtgärdsvalsstudie – rekommenderad dokumentation (separat dokument)
3. Checklista för åtgärdstyper (*ska utvecklas*)
4. Lista över andra dokument och var de finns (intern rutin, vägledning för samlad effektkbedömning, råd om miljöbedömning etc) *ej klar*

Extern remissversion 2012-04-10

Mall för redovisning av förenklad åtgärdsvalsstudie

Utrymmet i mallen kan anpassas till behovet

Namn på åtgärdsvalsstudien¹:

Initiering

Motiv till att en förenklad åtgärdsvalsstudie är tillräcklig	
Behov, problem, krav	
Aktörer och övr. intressenter, involverade eller ej	
Ev överenskommelse e d (datum, aktörer, diarienummer, länk till dokumentet)	
Övergripande syfte (ändamål)	

Förstå situationen

Preciserade problem och intressenter	
Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet m m)	
Nuläge och utveckling. Viktiga/avgör. faktorer	
Mål för åtgärder (eftersträvad kvalitet)	
Namn och datum på ev underlagsrapporter, kartor o d. Länkar.	
Beslut, gå till nästa fas	(datum)

¹ Namnet bör fånga geografi och huvudsaklig problemställning

Pröva tänkbara åtgärder				
Åtgärd(er) som studerats och bedömts	Uppskattad kostnad för åtgärd(er) (inkl planering), intervall. Se mall grov kostnadsbedömning väg/jv.	Bedömd måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen	Samlad bedömning av effekt/kostnad ² -- till ++	Övrigt, t ex synergier mellan åtgärder, flexibilitet, osäkerheter,
Ev kompletterande dokument, namn och länk				

Forma inriktning och rekommendera åtgärder					
Inriktning och rekommenderade åtgärder	Förslag till fortsatt planering/hantering	Möjlig tidpunkt för genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Övrigt

Motiv till bortsortering av analyserade lösningar, t ex kostnader, effekter, måluppfyllelse, problemet löses ej, nya problem skapas, viktiga behov blir inte tillgodosedda, orealistiska förväntningar	

Översiktlig beskrivning av process, dialog och andra kommunikationsaktiviteter i de olika faserna. Medverkande kompetenser och personer.

.....

Datum och underskrift av ansvarig för genomförandet av åtgärdsvalsstudien

² Hänvisas till dokument Samlad effektbedömning, enl. mall TRV 20XX:

Mall för Redovisning av åtgärdsvalsstudie

Nedan anges rekommenderat innehåll vid redovisning av åtgärdsvalsstudie. Redovisningen ska anpassas till varje specifikt fall och målgrupp. Målgrupperna kan dels vara de olika aktörerna, dels berörda i form av exempelvis myndigheter, allmänhet och näringsliv. För relativt små eller enkla fall kan en redovisning på c a tio sidor vara tillräcklig, se även blankett för redovisning av förenklad åtgärdsvalsstudie. För komplexa fall kan det bli fråga om mer omfattande redovisning som i många fall bör kunna begränsas till omkring 20 sidor. Bilagor kan hjälpa till att hålla nere omfattningen på huvudrapporten.

Framsida

Titel på dokument: *Åtgärdsvalsstudie för bättre pendlingsmöjligheter mellan A... och B....*

Bild: Kartbild för orientering, markering av transportstråk, avgränsat system/område, tätort, stadsdel etc. på en översiktskarta

Loggor från de aktörer som finansierat och/eller varit aktiva i studien.

Insida, titelblad

Referat på engelska, kontaktuppgifter m m.

Vilka som medverkat i arbetet, namn, roll / expertområde, organisation.

Förord

Anger status, ett underlag för ställningstagande etc. Ställningstagande ska ingå i en slutlig version av dokumentet.

Underskrift av

Innehållsförteckning

Mall för Redovisning av åtgärdsvalsstudie	1
Framsida	1
Insida, titelblad	2
Förord	3
Innehållsförteckning	4
Sammanfattning	6
1. Bakgrund	7
1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet	7
1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet	7
1.3 Tidigare planeringsarbete	7
1.4 Anknytande planering	7
1.5 Övergripande syfte/ändamål med de åtgärder som studerats	7
1.6 Ramar för åtgärds kostnad	7
2. Avgränsningar	8
(från fas: Förstå situationen)	8
2.1 Geografisk avgränsning	8
2.2 Avgränsning av innehåll och omfattning	8
2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande	8
3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder	9
3.1 Behov - brister - problem och intressenter	9
3.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ	9
3.3 Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet	9
3.4 Mål för åtgärd(er)/problemlösning	9
4. Alternativa lösningar	11
4.1 Tänkbara åtgärdstyper	11

4.2	Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar.....	11
4.3	Potentiella effekter och konsekvenser.....	11
4.4	Uppskattning av kostnader för alternativen	11
4.5	Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen	12
4.6	Utvärdering av alternativen, inkl måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor	12
5.	Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder	13
5.1	Beskrivning av övergripande inriktning.....	13
5.2	Rekommenderade åtgärder	13
5.3	Ev krav på/rekommendation till planering på projektnivå	13
5.4	Förslag till ställningstagande	13
6.	Ställningstagande och fortsatt hantering.....	14
6.1	Informationskällor m.m.....	14

Sammanfattning

Omfattar 1-2 sidor, kan utformas även som en separat informationsfolder, och tar upp:

Problembeskrivning

Övergripande syfte/ändamål

Mål för problemlösningen

Tänkbara åtgärdsstyper

Studerade åtgärdsstyper och alternativa lösningar

Potentiella effekter och konsekvenser för val av åtgärdsstyper

Uppskattade kostnader för åtgärder (inkl ev ändrade DoU-kostnader i framtiden)

Jämförelse av alternativ (effekter o konsekvenser, måluppfyllelse och åtgärds kostnad samt balans kostnad/nytta, tidsaspekter för genomförande och andra styrande faktorer)

Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

1. Bakgrund

(Från fas: Initiering)

1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet

Exempel: Problemen för pendlare mellan A och B har diskuterats under flera år och bedöms vara bland de högst prioriterade i regionen. Trafikverket och A, B, C (dvs övriga aktörer) har bedömt att det är lämpligt att studera alternativ och ta ställning under 20XX. Flera aktörer är beredda att medverka finansiellt till genomförande av en problemlösning.

En överenskommelse om en gemensam Åtgärdsvalsstudie har träffats mellan, se bilaga.

1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Hur åtgärdsvalsmetodiken tillämpas. Arbetsprocessen över tid.

Olika roller och grupperingar, arbetsformer, workshops o.likn.

Ev. särskilda kommunikationsaktiviteter m.m.

Projektbeskrivning och/eller överenskommelse, referera och hänvisa till dokument (ev. bilagor).

1.3 Tidigare planeringsarbete

Om den aktuella delen av transportsystemet behandlas i andra planeringssammanhang vad gäller funktion, behov, brister, problem och lösningar – ange var och hänvisa och ev referera.

1.4 Anknyttande planering

Koppling till andra planeringssammanhang. Koppling och ev beroende av studier och lösningar för andra delar av transportsystemet.

1.5 Övergripande syfte/ändamål med de åtgärder som studerats

1.6 Ramar för åtgärds kostnad

I de fall som kostnadstak för åtgärdsförslag tillämpas.

2. Avgränsningar

(från fas: Förstå situationen)

Avgränsningar i tid, rum och innehåll kan även tas upp under flera punkter istället för på en plats i redovisningen.

2.1 Geografisk avgränsning

Karta över aktuellt transportsystem, markeringar, beskrivning, motiveringar till vad studien omfattar och varför.

2.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

Motivera vilka trafikslag, vilka färdmedel, vilka aspekter som behandlas etc. Motivering till varför frågeställningar och åtgärdsstyper som tagits upp men inte behandlas utan avgränsats bort.

2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande

Varför eventuell begränsning finns till att åtgärder ska kunna genomföras inom viss tid och vad detta innebär för studien.

3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder

(Från fas: Förstå situationen)

3.1 Behov - brister - problem och intressenter

Problembeskrivning, problemformulering inför studie av alternativa åtgärdstyper och samlade lösningar. Problemet kan vara kopplat till funktionsmålet tillgänglighet. Det kan även vara kopplat till något av hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa samt givetvis en kombination av både funktions- och hänsynsmål.

3.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ

Beskrivning av nu varande förhållanden och hur utvecklingen varit hittills och hur den förväntas utvecklas om de aktuella problemen inte åtgärdas – nollalternativ eller referensalternativ.

Trafik, transporter, bebyggelse, stadsstruktur, övrig infrastruktur, miljö, byggnadstekniska förutsättningar.

Fysiska, miljömässiga, sociala och ekonomiska faktorer som kan bli viktiga och påverkar lösningarna.

Hämta från och hänvisa till aktuell regional o lokal utvecklingsplan, översiktsplaner m m samt regional systemanalys från transportsektorns planering.

Viktigt att samstämmighet eller skillnader jämfört med regionala och lokala planer och systemanalyser framgår.

Omvärldsutveckling

Planerad utveckling/avveckling av bebyggelse, verksamheter o d

Omvärldsscenarier, ev alternativa utvecklingar (inom X år, inte önsketänkanden)

Generella åtgärder som väntas vidtas och andra åtgärder som förväntas påverka

Framtida trafik: *Diskussion om önskvärd resp förväntad trafikutveckling. Ev känslighetsanalys.*

3.3 Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

Funktionsbeskrivning som redovisats i regionala och nationella systemanalyser refereras i de delar som det är relevant. Dessutom preciseras de mest relevanta funktionsrelaterade problemen och precisering av funktionskrav. Detta används även för att utveckla och redovisa åtgärds mål vilka redovisas före detta avsnitt om läsaren bör ta del av åtgärds mål tidigt i redovisningen.

3.4 Mål för åtgärd(er)/problemlösning

Kvalitetsinriktade mål för det aktuella fallet, med koppling till:

- Tillgänglighet till målpunkter ... (Inkl transportkvalitet och ev. fördelningsmål)

- Miljö: klimat, hälsa och landskap
- Trafiksäkerhet: Antal dödade och svårt skadade
- Trygghet
- Lokala och regionala mål
- Ev. krav på transportanläggningars utformning och arkitektur

4. Alternativa lösningar

(från fas: Pröva tänkbara lösningar)

4.1 Tänkbara åtgärdsstyper

Hur fyrstegsprincipen tillämpades

Ett flertal tänkbara åtgärdsstyper/lösningar redovisas som visar bredden i studien och alla de åtgärdsstyper som varit utgångspunkt vid urval av de studerade åtgärdsstyperna (en "handfull").

4.2 Studerade åtgärdsstyper och alternativa lösningar

Hur alternativen valdes ut, efter tillämpning av fyrstegsprincipen och preliminära bedömningar av effekter och konsekvenser samt kostnader.

4.3 Potentiella effekter och konsekvenser

Redovisas per alternativ:

Hur effekter och konsekvenser identifierats och avgränsats

Checklista behövs ... (=metodik) = Samlad effektbedömning?

Trafikkonsekvenser (fördelning mellan trafikslag o färdmedel, flöden – ev inducerad trafik...)

Konsekvenser för användare, grupper av näringsliv och medborgare, kvinnor/män

Miljökonsekvenser

Konsekvenser för lokalsamhälle, stad, regional utveckling

Ev byggskedaspekter (geologiska svårigheter, omledning av trafik m m ...)

Konsekvenser för infrastrukturhållare m fl parter, ansvar kostnader

Riskfrågor

Effekter på kollektivtrafikens konkurrenskraft

Konsekvenser kan ev bedömas med hjälp av indikatorer som ev kan vara samma som för mål- koppling till regeringsuppdraget om miljöbedömning.

Skapas nya problem?

4.4 Uppskattning av kostnader för alternativen

4.5 Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen

Samhällsekonomisk nytta och i förekommande fall för näringslivet (företagsekonomiskt), kostnadseffektivitet (nå mål till lägsta kostnad)

4.6 Utvärdering av alternativen, inkl måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor

Jämförelse av alternativ. Vilka är likheterna och skillnaderna mellan alternativen? Gärna matrisform.

Det ska framgå hur konsekvenser för trafik och trafikanter, miljö och socioekonomi behandlats och beaktats. Bidrag till mål. Kostnadseffektivitet (nå mål till lägsta kostnad) och balans kostnad/nytta (Vad får vi för pengarna?).

Indikatorer kopplade till mål: *(Separat arbete pågår med indikatorer för mål på nationell nivå) Lämpligt i detta sammanhang vore förändrad fördelning mellan trafikslag och mellan färdmedel. Jmf ovan*

Bidrag till övergripande mål (nationella, regionala, lokala)

Uppfyllande av åtgärds mål

Mall för "samlad effektbedömning" beaktas vid redovisning av alternativjämförelse.

5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

(från fas: Forma inriktning och rekommendera åtgärder)

5.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Beskrivning med motivering.

5.2 Rekommenderade åtgärder

Beskrivning av enskilda åtgärder och ev kombinationer av åtgärder med motivering.

Beroenden mellan olika åtgärder i tid och rum, etappmöjligheter m.m.

Sammanställning av effekter, konsekvenser och måluppfyllelse. Redovisning enligt "Samlad effektbedömning" vilken redovisas som bilaga.

Kostnader för planering och genomförande av enskilda åtgärder

Lämplig tidplan för genomförande

Ansvariga aktörer/parter.

Förslag till finansiering.

5.3 Ev krav på/rekommendation till planering på projektnivå

Viktiga frågor på projektnivå, som inte var lämpliga att hantera i samband med åtgärdsval.

Lämplig uppdelning av genomförande, på kort och lång sikt, olika etapper etc.

Temporära respektive permanenta åtgärder.

5.4 Förslag till ställningstagande

6. Ställningstagande och fortsatt hantering

(kan dokumenteras separat)

6.1 Informationskällor m.m.

Eget dokument eller placera in som kursiva kommentarer till mallen ovan.

Bilagor

Ev avsiktsförklaringar och/eller överenskommelser med fler aktörer kan läggas som bilaga till dokumentet

Samlad effektbedömning

Anläggningskalkyl (förenklad) om nybyggnad eller ombyggnad förelås