

RAPPORT

Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 786 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå

Författare: Per Lindroth, PLnpp, Jenny Wåhlin, PLnpg, Christian Mineur, PLös, Anna Knutsson, PLkvg, Alexander Lindbom PLkvp

Dokumentdatum: 2019-03-15

Version: 1.0

Kontaktperson: Per Lindroth, PLnpp och Jenny Wåhlin, PLnpg

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	5
2. SYFTET MED HANDLENINGEN	6
3. BRISTBESKRIVNINGAR OCH NATIONELL PLAN.....	8
3.1. FRÅN TRAFIKSLAGSÖVERGRIPANDE BRISTER TILL ÅTGÄRDER I NATIONELL PLAN	8
3.2. BRISTBESKRIVNINGAR PÅ FLERA NIVÅER.....	8
3.3. VAD ÄR EN GEOGRAFISK BRISTBESKRIVNING PÅ SYSTEMNIVÅ?	9
3.4. ANVÄNDNING I NATIONELL PLANERING	10
4. BEGREPP OCH FÖRHÅLLNINGSSÄTT	12
4.1. DEFINITIONER.....	12
4.2. FÖRHÅLLNINGSSÄTT OCH AVGRÄNSNINGAR	12
5. ARBETSSTEG I EN BRISTBESKRIVNING	14
5.1. ÖVERSIKTLIG ARBETSGÅNG FRÅN BEHOV TILL BRISTER I SYSTEMET	14
5.2. TVÅ TIDSPERSPEKTIV FÖR BRISTBESKRIVNINGEN	16
5.3. UNDERLAGSMATERIAL	16
6. INDIKATORER FÖR BRISTER.....	18
6.1. INLEDNING.....	18
6.2. URVALET AV INDIKATORER – HUR HAR DET GÅTT TILL?.....	18
7. REDOVISNINGSSÄTT	19

7.1. DISPOSITION AV RAPPORTEN.....	19
BILAGOR/LÄNKAR TILL UNDERLAG OCH ARBETSRUM.....	21

1. Inledning

Sedan 2013 finns det ett allt mer systematiskt arbete i Trafikverket med att tillämpa geografiska trafikslagsövergripande bristbeskrivningar i Trafikverkets planering. Kapacitetsutredningen 2011-2012 blev en start på detta arbete och i planeringsomgången för perioden 2014-25 gjordes en första ansats att bredda användningen av bristbeskrivningar till att beskriva brister geografiskt i den nationella planeringen för fler aspekter än kapacitet. Efter den senaste planeringsomgången 2018-29 är inriktningen att genomföra ett arbete som innebär att bristbeskrivningar ska finnas framme innan arbetet med nästa planeringsomgång tar sin början.

Bristbeskrivningarna kommer sedan att vara ett av flera underlag för prioritering av åtgärder men även fungera som beslutsunderlag i andra sammanhang i Trafikverkets verksamhet. Bland andra prioriteringsunderlag kan nämnas transportpolitiska mål, prioriterade samhällsutmaningar, samlade effektbedömningar och leveranskvalitéer. Bristbeskrivningar och prioritering av åtgärder kommer även från flera verksamhetsområden inom Trafikverket, så som Planering, Trafikledning och Underhåll. Denna handledning fokuserar på det arbete som görs på verksamhetsområde Planering, både nationellt och regionalt.

2. Syftet med handledningen

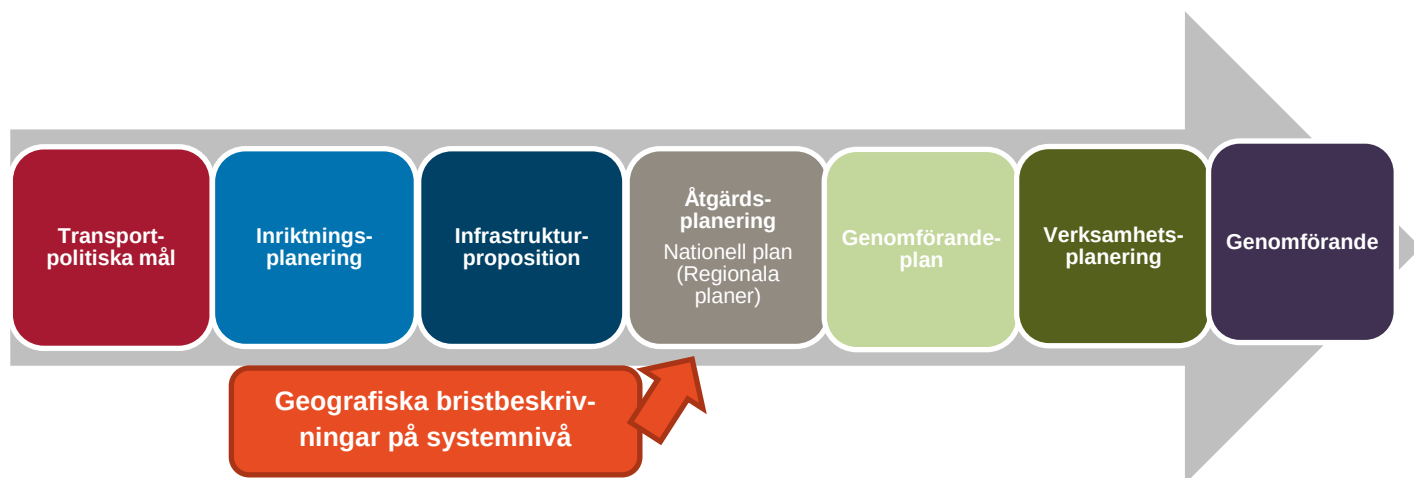
Denna handledning syftar till

- att utveckla ett likartat och transparent arbetssätt vad gäller dokumentation och analys samt efterföljande värdering av brister,
- att vara ett stöd för en systematisk värdering av brister i transportsystemets funktion på nationell och regional nivå inom verksamhetsområde Planering.

Tidigare framtagna tillstånds- och bristbeskrivningar, t ex den som togs fram i samband med revideringen av nationell plan för åren 2018-2029¹, utgör grund för den uppdateringen som ska göras med stöd av denna handledning.

I enlighet med syftet har ett antal kvantifierade indikatorer tagits fram. Observera att dessa indikatorer enbart fångar en begränsad del av ofta komplexa brister och att de därför endast ska ses som ett komplement till de bedömningar som redan gjorts. Avsikten är att få ökad jämförbarhet i de delar av underlaget där indikatorerna kan erbjuda stöd.

Handledningen är i första hand tänkt att användas i Trafikverkets arbete med nationell plan för transportsystemet. Den kan även tänkas vara användbar i andra sammanhang, till exempel vid framtagande av underlag till länstransportplaner. I figuren visas schematiskt hur arbetet med bristbeskrivningarna infaller tidsmässigt med andra delar i den långsiktiga planeringen.



Bristbeskrivningarna kommer, såväl på övergripande nivå i stråk som inom respektive trafikslag, att sammanställas i en nationell rapport och bygga på regionala och nationella underlag, där geografiska bristbeskrivningar är en del.

Med utgångspunkt i exempelvis regeringens proposition och direktiv, kommer rapporten vara ett av flera underlag för att avgöra vilka åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen som bäst bidrar till att lösa de prioriterade bristerna. Beroende på regeringens

¹ https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/31276/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_154_tillstand_och_brister_i_transportsystemet_underlagsrapport_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2028.pdf

direktiv kan aspekter som åtgärdernas måluppfyllelse, kostnadseffektivitet, samhällsekonomiska effektivitet, kostnadsbild och planeringsmognad väga mer eller mindre tungt. Även samspelet med andra aktörers åtgärder är viktigt i det sammanhanget.

Bristbeskrivningarna bidrar även till att förbättra kunskapen om de prioriteringar som ligger bakom förslaget till nationell plan.

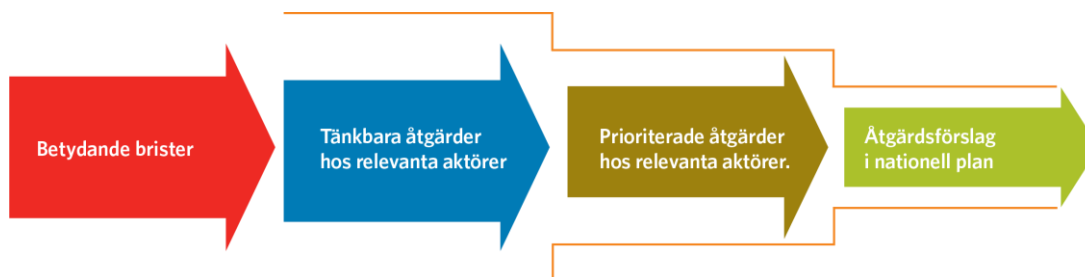
Målgrupp för handledningen är i första hand Trafikverkets nationella och regionala strategiska planerare samt de personer som i övrigt ska medverka i arbetet med att ta fram bristbeskrivningar.

3. Bristbeskrivningar och nationell plan

3.1. Från trafikslagsövergripande brister till åtgärder i nationell plan

Arbets sättet med dessa bristbeskrivningar i nationell plan påminner om den del av åtgärdsvalsstudiemetoden² som kallas för "Förstå situationen". Ansatsen är att tydliggöra bristen ur ett systemperspektiv som exempelvis kan omfatta fler samhällsaktörer än Trafikverket. I de fall det finns åtgärdsvalsstudier på lämplig systemnivå bör bristerna för stråken eller noderna kunna formuleras med dem som utgångspunkt.

Innebörden för framtagandet av nationell plan är därför att bristerna bör kunna kopplas till ett antal åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen – en åtgärds mix – där ansvaret för genomförande kan vara utspritt mellan olika aktörer och utbrett i tiden varav staten och nationell plan är ett sammanhang. Bristbeskrivningen blir alltså en grund för de åtgärder som ska övervägas inom respektive aktörs planeringsansvar. I figuren nedan visas schematiskt det stegvisa arbetssättet från brister till åtgärdsförslag i nationell plan.



3.2. Bristbeskrivningar på flera nivåer

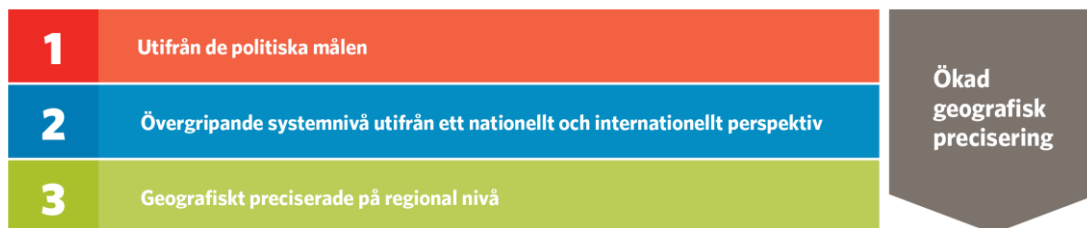
I sammanhanget nationell plan redovisas tillstånds- och bristbeskrivningen i tre delar. Dessa ska ses som en helhet med en successiv fördjupning, där bristerna i varje del konkretiseras. De tre delarna är:

1. Tillstånd och brister i transportsystemet utifrån de transportpolitiska målen. Denna del tas normalt fram nationellt.
Beskrivningen utgörs av en bedömning av måluppfyllelse, en gap-analys och en bedömning av vilka brister i systemet som är allvarligast.
2. Tillstånd och brister på en övergripande systemnivå utifrån ett nationellt och internationellt perspektiv. Även denna del tas fram nationellt.
Beskrivningen utgörs av utpekade viktiga trafikslagsövergripande stråk och noder med stora flöden för långväga godstransporter respektive långväga personresor, en beskrivning av stråkens funktion samt en övergripande beskrivning av bristerna i dessa stråk. Dessa brister preciseras ytterligare i nästa nivå.
3. Tillstånd och brister i transportsystemets nationella funktion – geografiskt preciserade på regional nivå.

² <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/>

Bristbeskrivningen pekar ut och beskriver var i transportsystemet det finns betydande brister sett till transportsystemets funktion utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Denna handledning har primärt fokus på geografiskt preciserade brister på regional nivå (punkt 3 ovan) med de återverkningar som dessa kan ha på den övergripande systemnivån (punkt 2 ovan). Handledningen hanterar däremot inte arbetssätt för framtagande av tillstånd och brister i transportsystemet utifrån de transportpolitiska målen (punkt 1 ovan). Däremot kan exempelvis brister från en gap-analys ha konsekvenser för punkterna 2 och 3. Bilden nedan speglar de olika nivåernas olika detaljeringsnivå.



För övrigt använder Trafikverket och andra aktörer begreppen brister och bristbeskrivningar eller liknande begrepp i flera andra sammanhang. Dessa utvecklas inte närmare här.

3.3. Vad är en geografisk bristbeskrivning på systemnivå?

Brister är den benämning Trafikverket använder för att kunna beskriva problem kopplat till transportsystemets funktion. De identifierade bristerna är tillsammans med bland annat transportpolitiska mål, utgångspunkt för vilka åtgärder som är angelägna att genomföra varav en del faller under Trafikverkets ansvar. Detta gäller alltså även i de fall Trafikverket delar ansvar med andra aktörer som till exempel kommuner.

Brister finns på många olika nivåer – de kan bokstavligen finnas på skruv- och mutternivå men också i en vägkorsning, i en tätortsgenomfart och på ett stråk utmed Ostkusten.

I Nationell plan för transportsystemet, som i huvudsak är en infrastrukturplan, dominerar den trafikslagsövergripande bristbeskrivningen av det övergripande nätet av statliga, nationella vägar samt statliga järnvägar och farleder. Luftfarten berörs i huvudsak genom de anslutningar som krävs för marktransporter till och från flygplatserna.

Detta övergripande nät har funktioner både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt, oftast samtidigt, vilket medför att frågan om systemnivå är svår att definiera. Systemnivån kan också se olika ut i olika delar av transportsystemet, till exempel kan en systemnivå i en storstadsregion se annorlunda ut jämfört med en mer glesbygdsbetonad region.

Det innebär att vi har följande utgångspunkt för bedömningen av vad som ska betraktas som systemnivå i denna handledning:

- Ingående trafikslagsövergripande stråk ska ha en nationell funktion, till exempel genom att omfatta flera regioner, binda samman större städer eller vara av stor betydelse för långväga gods- och persontransporter.

Dessa trafikslagsövergripande stråk och noder omfattar den statliga infrastrukturen i form av Europavägarna och de större vägarna, järnvägarna och farlederna men även andra delar av infrastrukturen kan ingå i de fall som den har betydande påverkan på den nationella funktionen. Detta uppstår exempelvis i storstäderna där statliga vägar tillsammans med kommunala vägar samt lokala och regionala järnvägssystem kan återverka på den nationella funktionen på olika sätt. Pendeltågssystemet i Stockholm anses ha en nationell funktion. I andra delar av landet kan vägar i länsplanerna vara betydelsefulla för långväga gods- och turisttrafik.

Arbetet med geografiska bristbeskrivningar görs av verksamhetsområde Planering med stöd av andra verksamhetsområden. Huvuddelen av arbetet sker på Trafikverkets regioner utifrån dels eget underlag, dels nationellt framtaget underlaget. Nationellt sker även en koordinering och sammanställning av det framtagna underlaget.

Beskrivningen av brister ska göras för den kommande planperiodens början och vid befintlig planperiods slut. Bedömningen ska även, utifrån rådande kunskap, inkludera brister som bedöms uppstå eller tillta under planperioden. På så sätt erhålls en bild av dels vilka av dagens brister som den gällande planen bedöms åtgärda, dels vilka som återstår. I den mån trimnings- och miljöåtgärder under namngivningsgränsen 100 mnkr bedöms åtgärda bristen och ligger i Trafikverkets verksamhetsplan ska dessa också vägas in. Bedömningen inkluderar även brister som bedöms uppstå under planperioden, men som inte utgör en brist i dag (utifrån rådande kunskap).

Bristbeskrivningen kan därmed fungera som ett prioriteringsunderlag för den reviderade planen, både vad gäller framtagande av underlag och prioritering av åtgärder i planförslaget.

3.4. Användning i nationell planering

Brister i transportsystemets funktion är en av flera prioriteringsgrunder när Trafikverket tar fram förslag till nationell plan för transportsystemet. Utgångspunkterna för att identifiera och värdera brister på systemnivå är flera. Exempel på underlagsmaterial:

- Olika standardkrav, t ex för det Transeuropeiska transportnätet, Transeuropean transport network (TEN-T), funktionella krav som t ex bärighetsklasser på väg och järnväg,

- Tillståndsbeskrivningar som beskriver hur situationen ser ut i transportsystemet utifrån de transportpolitiska målen inom exempelvis kapacitetsutnyttjande, olika tillgänglighets- och miljöaspekter och trafiksäkerhet,
- Regionala systemanalyser som redovisar de brister och utvecklingsanspråk i transportsystemet som följer av regionala utvecklingsstrategier, regionala kollektivtrafikprogram, kommunala översiktsplaner mm,
- Olika planeringsunderlag för stråk, exempelvis åtgärdsvalsstudier, som pekar ut brister på stråk men även punktnivå.

Utifrån bristbeskrivningen och andra underlag går det att sammanställa vilka anspråk som finns på utveckling av transportsystemet. Nästa steg i arbetet är att värdera och prioritera brister i det regionala och nationella perspektiven.

Bedömningen av de geografiskt platsbundna bristerna sker i flera, delvis iterativa, steg vilket beskrivs närmare i kap. 5.

4. Begrepp och förhållningssätt

4.1. Definitioner

Behov: Önskemål på förbättring i statlig transportinfrastruktur eller det statliga transportsystemets funktion. Behoven är inte värderade. Exempel: bättre säkerhet, kapacitet etc. i punkten/sträckan x, behov av en spårväxel, minskad restid järnväg, cykelbana, mötesseparering etc. Behov kan komma från både externa (allmänhet, näringsliv, organisationer, myndigheter) och Trafikverksinterna aktörer och intressenter.

Brist: Differens mellan aktuellt tillstånd och det önskvärda (målet) i transportsystemet. Brist utgör ett av Trafikverket värderat behov. Identifiering av brister görs med utgångspunkt i person- respektive godstransporter samt hänsynsmålen.

Tillstånd: Nuläge i transportsystemet vid en given tidpunkt bl a för de transportpolitiska målen.

Geografisk bundna brister: Platsbundna brister i infrastrukturen som påverkar transportsystemets funktion. Brister delas upp i betydande, måttliga eller små/inga brister.

Indikator: Kvantitativ eller kvalitativ faktor eller variabel som utgör ett sätt att mäta måluppfyllelse, spegla förändringar kopplade till en insats eller bedöma en aktörs prestationer. I detta sammanhang innebär det exempelvis att värdera trafiksäkerhetsbrister på sträckor eller värdera brister i tillgänglighetsanpassning på stationer.

Brister vid ny planperiods ingång: Beskrivningen av brister bygger på tillstånd och brister vid ny planperiods startår.

Brister vid gällande plans slut: Beskrivningen av brister bygger på tillstånd och brister vid gällande nationell plans och länsplaners slutår. I bedömningen av vilka brister som kvarstår vid planperiodens slut ska kända åtgärder i exempelvis gällande Nationell plan för transportsystemet samt länsplaner beaktas i den mån de bidrar till att minska eller åtgärda bristerna. Bedömningen inkluderar även brister som bedöms uppstå under planperioden, men som inte utgör en brist i dag (utifrån rådande kunskap).

Prioriterade brister: Är de betydande brister som bedömts som mest kritiska eller angelägna att åtgärda i den kommande planperioden. Prioriteringen utgår från regeringens proposition och direktiv och sker i samband med framtagande av planförslag.

4.2. Förhållningssätt och avgränsningar

Förhållningssätt till Leveranskvaliteter: Indikatorerna påverkar oftast inte bara en leverans kvalitet utan *flera*. Robusthet har en tydlig koppling till kapacitet, punktlighet och användbarhet och vice versa. Användbarhet kan ses som ett resultat av kapacitet, punktlighet och robusthet. Trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter dessutom gränserna för hur långt tillgängligheten kan gå.

Punktlighet och robusthet har inte tagits med eftersom brister inom dessa två områden i detta sammanhang bör hanteras inom ramen för användbarhet, kapacitet och trafiksäkerhet. På så sätt kan redovisningen av brister i Excel-mallen förenklas samtidigt som de aspekter inom punktlighet och robusthet som är aktuella i arbetet med nationell plan

levereras från verksamhetsområde Trafikledning och Underhåll. Det är även så att exempelvis brister i punktlighet är svåra att koppla till det beskrivningssätt för geografiska brister som används i detta sammanhang. Punktlighetsarbetet bedrivs på nationell nivå och planeringsunderlag tas där fram utifrån ett systemperspektiv av verksamhetsområde Trafikledning.

När det gäller brister inom robusthet är bedömningen att de främst tillför information om brister som är kopplade till akuta och extraordinära händelser som olyckor, avstängningar och signalfel samt vid identifiering av olika risker. Eftersom denna handledning fokuserar på brister kopplade till stråkens/nodernas normaltillstånd bör bristerna inom robusthet kunna utelämnas eller – om de är betydande – speglas via kapacitet och användbarhet.

Brister i underhåll handlar ofta om temporära nedsättningar i anläggningens funktion eller så kallat eftersläpande underhåll som ger en mer permanent nedsättning om det inte åtgärdas. Eftersom underhåll generellt handlar om att vidmakthålla anläggningens funktion är det huvudsakligen det eftersläpande underhållet som kan påverka handledningens indikatorer och leveranskvalitéer, t ex om bristande bärighet påverkar kapacitet och/eller användbarhet. Behov av underhållsåtgärder i olika anläggningsdelar hanteras däremot inte i handledningen.

Likaså hanteras inte heller frågor gällande trafikanters medvetna överträdelse gentemot regler och lagar som exempelvis vid framförande av överlast och hastigheter.

Förhållningssätt till krisberedskap och akuta störningar: Handledning fokuserar endast på brister kopplade till ett normalläge.

Normalläge: Ej stört läge, med anledning av yttre påverkan, som exempelvis extrem-läge eller annat ”onormalt”.

Förhållningssätt till brister som påverkar utsläpp av klimatpåverkande gaser: Handledningen hanterar endast geografiskt bundna brister på stråk-/systemnivå. Utsläpp av klimatpåverkande gaser är generellt inte geografiskt bundna och redovisas istället vid beskrivning av tillstånd och brister i transportsystemet utifrån de transportpolitiska målen.

Förhållningssätt till brister avseende klimatanpassning på systemnivå, t ex avvattningsfrågor: Dessa brister bör kunna fångas inom ramen för begreppen användbarhet och/eller kapacitet.

Brister som påverkar digitalisering hanteras inte i handledningen på grund av att digitalisering är ett samlingsbegrepp för olika åtgärder.

Förhållningssätt till tematiska brister: Tematiska brister³ på nationell systemnivå utan preciserad geografisk koppling, hanteras inte i denna handledning. Beslut om vilka tematiska brister som ska beskrivas tas i samband med inriktnings- och åtgärdsplaneringsarbetet.

³ Ibland kallat för gap-analyser på systemnivå.

5. Arbetssteg i en bristbeskrivning

I detta avsnitt redogörs för de arbetssteg som successivt bygger en bristbeskrivning.

5.1. Översiktlig arbetsgång från behov till brister i systemet

Handledningen utgår från följande precisering av begreppen behov och brist som under 2018 arbetats fram inom VO Planering.

Behov: Önskemål på förbättring i statlig transportinfrastruktur eller det statliga transportsystemets funktion. Behoven är inte värderade. Exempel: bättre säkerhet, kapacitet etc i punkten/sträckan x, behov av en spårväxel, cykelbana, mötesseparering etc. Behov kan komma från både externa (allmänhet, näringsliv, organisationer, myndigheter) och Trafikverksinterna aktörer och intressenter.

Brist: Differens mellan aktuellt tillstånd och de önskvärda målen i transportsystemet. Brist utgör ett av Trafikverket värderat behov. Identifiering av brister görs med utgångspunkt i person- respektive godstransporter.

Bedömningen av behov och brister kan ske både regionalt och nationellt beroende på vilket behov som ligger till grund för bristen.

En central utgångspunkt för arbetet är de sammanställda behov, anspråk etc som Trafikverket samlat in. Dessa avser vanligtvis person- och/eller godstransporter och i många fall uttrycks behoven i termer av åtgärder. Det innebär att det för många behov behöver göras en bedömning i transportpolitiska termer för att behovet ska kunna beskrivas som en brist.

Exempelvis kan det då handla om brister i kapacitet, trafiksäkerhet eller miljö på en trafikslagsövergripande nivå i respektive stråk för att efter utredning adressera respektive trafikslag. Därför är det viktigt att utgå från en trafikslagsövergripande systemnivå i de inledande beskrivningarna i "Rapportmall geografiska bristbeskrivningar på systemnivå" innan bristerna beskrivs per trafikslag samt för personresor respektive godstransporter. De framtagna indikatorerna ska ses som ett stöd i att identifiera brister i de utpekade stråken, men det är viktigt att vara observant på att indikatorerna enbart speglar en delmängd av heltäckande bristanalys. Utvecklingsarbete pågår med att förfinas och utveckla flera indikatorer som kan ge stöd i ytterligare avseenden. I figuren nedan beskrivs Trafikverkets arbetssteg för denna process.



Dokument och underlag som är av vikt för arbetsgången vid värdering och beskrivning av brister:

- Interna och externa planeringsunderlag

- Annan kunskap om situationen i stråken/systemet
- Stråkindelning inkl. kartor (Nodbeskrivning av storstadsområden) se bilaga 4, regionala kartor och nationell karta
- Indikatorlista för geografiska bristbeskrivningar, se kap 6 och bilaga 1
- Excelmall "Bristvärderingsmall" för geografisk kartläggning av brister, se bilaga 2 och kap. 7
- Rapportmall geografiska bristbeskrivningar på systemnivå, se bilaga 3 och kap 7

Rapportmall Geografiska bristbeskrivningar i Word, bilaga 3:

Den regionvisa beskrivningarna inleds med en övergripande beskrivning av regionen och dess delar av transportsystemet med utblickar utanför regionen där så är relevant. Motsvarande beskrivning görs för ett nationellt sammanhang i inledningen av rapporten (ansvar nationell planering). Här beskrivs även vilka anspråk annan huvudman eventuellt kan ha på oss.

Redovisningen är uppbyggd så att stråken och övriga geografiska områden beskrivs var för sig. Stråkets övergripande funktion ska beskrivas tillsammans med de trafikslagsövergripande förhållandena i stråket/området följt av vilken infrastruktur som ingår.

Därefter beskrivs de betydande bristerna per väg, järnväg och farled i rapportmallen. Bristerna beskrivs utan inbördes prioritetsordning. Brister som bedömts som måttliga, små eller inga redovisas endast i undantagsfall.

OBS! Notera att denna del beskrivs i rapportmallen efter det att brister redovisats i den Geografiska bristvärderingsmallen och utgör grunden för denna beskrivning.

Bristbeskrivningarna görs alltså huvudsakligen per Trafikverksregion men ska samordnas över administrativa gränser, storregionalt, nationellt och även internationellt i Trafikverket när det är relevant. Denna bedömning ska göras i samråd med kontaktperson på Nationell planering, enhet Strategisk planering.

Geografisk Bristvärderingsmall i Excel, bilaga 2:

Brister identifieras geografiskt på systemnivå, se kap. 3.2. Redovisningen följer den mall som finns att tillgå, se kap. 7. Det regionala arbetet använder "Geografisk Bristvärderingsmall" med flikar och dess nedbrytning på indikator- samt mål och leveranskvalitetsnivå. Här kopplas bristerna till infrastrukturen i stråken uppdelat på trafikslag samt på (del)sträcka/plats/farled. Järnvägssträckor beskrivs med ändnoder med riktning från Stockholm norrut och söderut eller i öst-västlig riktning. Väg beskrivs från söder till norr eller i förekommande fall från väst till öst. Farleder beskrivs med farledsnummer och slutpunkt/hamn.

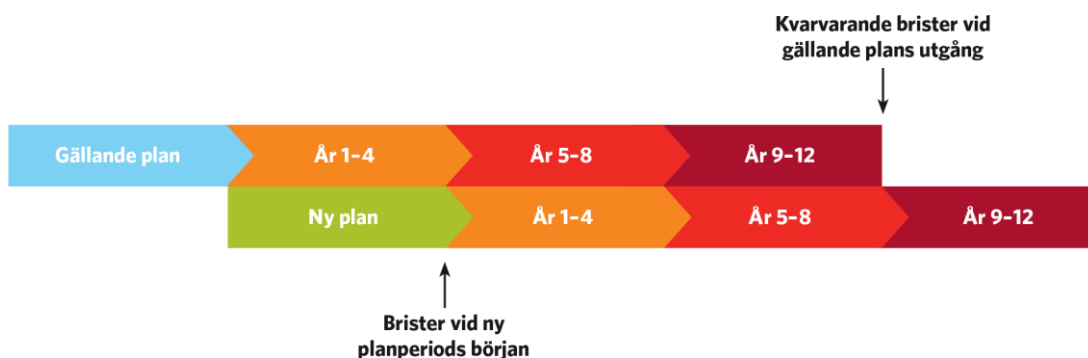
Den regionala infrastrukturen av väsentlig betydelse för de identifierade bristerna i de nationella stråken redovisas i kommentarer till bedömningen i bristvärderingsmallen. Det innebär att exempelvis en beskrivning av kapacitetsbrister på vägnätet i större städer kan behöva inbegripa både övriga statliga och kommunala vägar men även spårväg och sjöfart, d.v.s. vara färdmedels- och trafikslagsövergripande.

Kom ihåg att beskrivning av brister och förslag till åtgärder kan finnas framtaget sedan tidigare inom en åtgärdsvalsstudie eller andra utredningar och kan beröra flera aktörer.

I den ”Geografiska Bristvärderingsmallen”, bilaga 2, finns instruktion för ifyllande som sker i två delar. Först värderas de brister som kopplas till indikatorer inom respektive trafikslag. För att få en helhetsbedömning sammanvägs i del två dessa brister tillsammans med brister som identifieras utanför de utpekade indikatorerna. Sammanvägningen redovisas dels under Funktionsmålet med underrubrikerna Kapacitet och Användbarhet, dels under Hänsynsmålet med indelning i Säkerhet samt Miljö och Hälsa. Sammanvägningen adresserar målen, d.v.s. att gå från indikatorsperspektivet tillbaka till målperspektivet och en samlad helhetsbedömning.

5.2. Två tidsperspektiv för bristbeskrivningen

Beskrivningen av brister avser tillstånd och brister vid ny planperiods början, och vid gällande plans slut. I bedömningen av brister vid planperiodens slut anses de åtgärder som ingår i gällande Nationell plan för transportsystemet som slutförda. Om det vid framtagandet av bristbeskrivningen bedöms vara tveksamt om någon åtgärd i gällande plan kommer att påbörjas under planperioden bör det kommenteras. Om tveksamheten är stor bör bedömningen av bristen på stråket anpassas därefter. Bedömningen inkluderar även brister som bedöms uppstå under planperioden, men som inte utgör en brist i dag (utifrån rådande kunskap). Bilden nedan beskriver detta schematiskt utifrån de 12-åriga planer Trafikverket arbetat utifrån sedan början av 2000-talet.



Observera att frågan om förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen i nationell plan hanteras i senare planeringsskede med bristbeskrivningen som underlag.

5.3. Underlagsmaterial

Beroende på del av landet kan olika underlagsmaterial vara användbara. Här redovisas några exempel på källor alternativt andra sammanställningar som kan vara intressanta. Därutöver finns de indikatorer som förtecknas i kapitel 6 och bilaga 1.

- Nationellt underlagsmaterial, se t ex https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12099/RelatedFiles/2015_142_vagledning_regional_systemanalys.pdf, s 32 ff.
- Nivåer för olika funktionella krav tas fram nationellt.
- Storregionala utvecklingsanspråk tas fram inom ramen för de regionala systemanalyser som regionalt utvecklingsansvariga tagit fram.

- Datakällor är de gemensamma system inom Trafikverket finns att tillgå som Stigfinnaren, NVDB, NJDB, Miljöwebb m fl.

6. Indikatorer för brister

6.1. Inledning

Kartläggning av de geografiska bristerna i transportsystemets funktion ska göras med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, lagar och förordningar. Dessutom tillkommer direktiv, aviserad politik, bristbeskrivningar från regionala systemanalyser och övrigt kunskapsunderlag, exempelvis funktionella krav och JNB. Värdering av geografiska bristbeskrivningar sker med stöd av framtagna indikatorer. De indikatorer som finns redovisade i handledningen gör inte anspråk på att spegla den komplexa helhet som Trafikverket och andra aktörer behöver förhålla sig till när brister i transportsystemet ska identifieras och prioriteras. De ger dock förutsättningar för att för några aspekter få en ökad jämförbarhet i bedömningarna över landet.

Indikatorerna pekar ut och beskriver var i transportsystemet det finns eller kan finns betydande brister sett till transportsystemets funktion.

Indikatorerna är grupperade under rubrikerna tillgänglighet (kapacitet och användbarhet), säkerhet samt miljö och hälsa.

För de områden där det är möjligt har indikatorer angetts för både person och gods för att kunna beskriva bristerna ur ett person- respektive godsperspektiv.

6.2. Urvalet av indikatorer – hur har det gått till?

Trafikverket har tagit fram en stor mängd indikatorer för användning i många olika sammanhang. Bland alla dessa har ett urval gjorts utifrån tillämpbarheten för det sammanhang som handledningen omfattar. Det har även utvecklats några nya indikatorer under arbetet med handledningen. Allteftersom nya indikatorer utvecklas eller tas fram kommer dessa att utvärderas och när så är lämpligt, infogas i bilaga 1 och i handledningens mallar. I bilaga 1 redovisas indikatorbeskrivningarna i sin helhet.

7. Redovisningssätt

Följande kapitel beskriver hur geografiska brister ska redovisas, dels i rapportmall (Word), dels i "Geografisk bristvärderingsmall" (Excel), se bilageföreteckningen. Grundläggande instruktion för ifyllnad finns i rapportmallen respektive i flik 1 i Excel-mallen.

7.1. Disposition av rapporten

Geografiska bristbeskrivningar ska göras utifrån ett normalläge (ej stört läge, med anledning av yttre påverkan som exempelvis extremväder eller annat "onormalt") för de stråk som enligt avsnitt 3.3 har en nationell funktion. Den infrastruktur som omfattas är i huvudsak det nationella stamvägnätet, det statliga järnvägsnätet samt de strategiska farlederna och slussarna.

Bristerna beskrivs i sex geografiska områden: norra Sverige, mellersta Sverige, östra Mellansverige, Stockholmsområdet och Gotland, västra Sverige och södra Sverige och motsvaras av den regionindelning Trafikverket har 2018. Detta arbete genomförs av VO Planerings regioner. Beskrivningarna per region inleds med en övergripande beskrivning av regionen och dess transportsystem. Därefter beskrivs de betydande bristerna i stråken fördelade på väg, järnväg och farled.

Stråken/noderna beskrivs var för sig. Det som ska redovisas är:

- vilken infrastruktur som ingår i stråket, inklusive omlastningspunkter för gods och bytespunkter för persontransporter,
- stråkets övergripande funktion och
- de trafikslagsövergripande förhållandena i stråket.

Därefter beskrivs de betydande bristerna per väg, järnväg och farled uppdelat på Betydande brister vid ny planperiods början och Kvarstående betydande brister vid gällande plans slut. De betydande bristerna är sinsemellan utan prioritetsordning. Bedömningen av betydande brister bygger på den samlade kunskap som finns om situationen i stråket, dels speglad genom indikatorerna i handledning, dels med hjälp av annan kompletterande information med koppling till brister, exempelvis samhällsutvecklingen i anslutning till stråket eller noden.

I matrisens sammanfattningsflik markeras även om bristen gäller för person och/eller gods, d v s P och eller G anges i aktuell färglagd ruta.

Bedömning av brister görs även utifrån ett storregionalt, nationellt och även internationellt perspektiv. Denna del görs normalt av Nationell planering och i samråd med det regionala arbetet.

Nivåerna som används är

- Betydande brist – markeras med rött i matrisen
- Måttlig brist – markeras med gult i matrisen
- Liten eller ingen brist – markeras med grönt i matrisen

Respektive stråk alternativt Nod/geografiskt område beskrivs i dess delar i tabellform, delsträcka för delsträcka och eller del för del. En gemensam mall med instruktion om

ifyllande finns att tillgå, se ” Rapportmall Geografiska Bristbeskrivningar på system-nivå”. Den bygger i huvudsak på den indelning som använts under framtagandet av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Vissa justeringar har skett utifrån de synpunkter som kommit in sedan dess. Stråken/noderna finns redovisade i kartor som nås via denna länk: [kartor](#).

Bilagor/länkar till underlag och arbetsrum

Handledning och bilagor finns att finna via följande länk i förvaltningsobjektets arbetsrum, se denna [länk](#).

Bilagor till rapporten:

1. Indikatorer
2. Excelmall Bristvärderingsmall för geografiska brister.
3. Rapportmall geografiska bristbeskrivningar på systemnivå.

Länk till [kartor](#) inkl stråkindelning.

Länk till arbetsrum [Geografiska bristbeskrivningar systemnivå](#)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se