

Bilaga 3

Kvalitetssäkringsprocessen

INNEHÅLL

Delprojekt Samhällsekonomi, stora objekt	5
Delprojekt Vägverkets Samhällsekonomi, mindre objekt	7
Delprojekt Banverkets Samhällsekonomi, mindre objekt	7
Delprojekt Anläggningskostnadskalkyler	8
Delprojekt Investering	9
Delprojekt Drift och underhåll	10
Delprojekt Åtgärdsområden	11
Delprojekt Sektor	14
Ekonomigruppen	15

Kvalitetssäkring

Syftet med kvalitetssäkringen är att se till att de sifferuppgifter och andra fakta vilka antingen presenteras i åtgärdsplanen eller utgör underlag för bedömningar och beslut är både korrekta och jämförbara. En hög kvalitet i dessa avseenden är viktig för omvärldens förtroende för planen och därmed för dess genomslag och tyngd.

Vid de trafikslagsövergripande planbyggarseminarierna har fyrstegsprincipen utgjort ramen, inom vilken åtgärdsförslagen vuxit fram. Underlag till planbyggarseminarierna har tagits fram av de pågående delprojekten. För samtliga delprojekt har det ingått krav på hänsynstagande och integrering av såväl jämställdhets- som miljöperspektivet.

Kvalitetssäkringsarbetet inom projektet har pågått under hela projekt-tiden och kommer att fortsätta och fördjupas åtminstone fram till dess att planförslaget överlämnas till regeringen.

Riksrevisionen granskar under 2009 underhållet av vägar och järnvägar och kommer då också naturligt in på planeringsfrågor.

Regeringen har dessutom uppdragit åt Öhrlings PricewaterhouseCoopers att i samarbete med Transportekonomiskt Institut, TÖI, granska underlaget för det inlämnade planförslaget.

Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, har enligt planeringsdirektivet haft i uppgift att samordna kvalitetssäkringsprocessen hos såväl trafikverk som län och att dokumentera vilka åtgärder som vidtagits för att säkra underlagens kvalitet. SIKA har i detta syfte tagit fram ett kriteriedokument vilket beskriver ambitiösa åtgärder för att uppnå en väl genomförd kvalitetssäkring. Samtidigt som kriteriedokumentet utformades av SIKA började åtgärdsplaneringens delprojekt att dra slutsatser av sitt grundmaterial och att sammanfatta sitt arbete inför externa redovisningar under mars och april 2009. Kriteriedokumentet presenterades först då det grundläggande prioriteringsarbetet var i sitt slutskede. Tidsutrymme för att organisera om projektets samlade kvalitetssäkringsarbete efter dokumentet har saknats. Trafikverken anser trots det att kva-

litetssäkringsarbetet så som det verkligen har genomförts säkerställer en god kvalitet hos de redovisade beslutsunderlagen.

Åtgärdsplaneringsprojektet har varit organiserad i flera delprojekt med olika uppgifter och av olika karaktär. Kvalitetssäkringsarbetet har därför i varje enskilt fall anpassats till det aktuella delprojektets särskilda förutsättningar och bedrivits på olika sätt i de olika delprojekten.

Kvalitetssäkring av planen har skett såväl internt med verkens egen personal som med externa granskare.

På uppdrag av trafikverken har Cap Gemini anlåtats för att granska metoden för anläggningskostnads-kalkyler, ”successivmetoden”.

Kungliga tekniska högskolan, KTH, (professor Jonas Eliasson med flera) har anlåtats för att säkra kvalitet och jämförbarhet i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Redovisning nedan av kvalitetssäkringsarbetet sker per delprojekt.

Delprojekt samhällsekonomi, stora objekt

Delprojektet har inte bara ansvar för prognoser och samhällsekonomiska kalkyler för stora (med en anläggningskostnad överstigande 500 miljoner kronor) och komplexa investeringsobjekt, utan har också ett övergripande ansvar för kalkylunderlag och ett metodansvar för övriga kalkyler i åtgärdsplaneringen.

Kalkylerna för stora projekt är liksom prognoserna mycket komplexa och arbetskrävande. Ett stort metodarbete har genomförts för att göra de samhällsekonomiska kalkylerna för järnväg, väg och sjö rimligt jämförbara och korrekta.

Kvalitetssäkring har skett på ett antal nivåer i delprojektet. Delprojektets insatser för kvalitetssäkring påverkar och ger stöd också för övriga delprojekt.

1. Kvalitetssäkring genom arbetets organisation.

En bärande tanke med att ge en **trafikverksgemensam arbetsgrupp** ansvaret för prognoser och kalkyler (för större objekt) har varit att säkra transparens, tydlighet och kvalitet i detta arbete. Viktigare frågor har tagits upp för beslut i åtgärdsplaneringens styrgrupp.

En **extern projektledning** har anlåtats bland annat för att öka trafikverkens insyn i varandras arbete och minska risken för att förutsättningar och metoder väljs som gynnar det egna trafikslaget. Projektledningen har goda kontakter med och en mycket god kunskap om aktiv forskning inom områdena trafikprognoser och kalkylmetoder.

Förankring av arbetssätt och metoder har också varit ett viktigt led i kvalitetssäkringen. Internt har det skett genom exempelvis diskussioner på planeringsråd, externt har det skett genom föredragningar och diskussioner i en mängd olika sammanhang (exempelvis med vissa län, på Transportforum och med departementen).

Banverket och Vägverket har dessutom haft **regelbundna avstämningar med de konsulter** som gjort kalkyler för de stora och komplexa projekten. Konsulterna har också fått dokumentera de eventuella problem eller frågor som dykt upp under arbetets gång. Genom detta arbete har förutom att uppkomna problem har hanterats konsulterna också kunnat lära av varandra samtidigt som en jämnare kvalitetsnivå kunnat uppnås.

Centrala metodfrågor har diskuterats genom öppna forskarseminarier i Centrum för Transportstudier (på KTH) regi. Ett seminarium våren 2008 behandlade jämförbarheten mellan väg- och spårkalkyler, ett i september 2008 behandlade ett antal övergripande kalkylrelaterade frågor (metodik för tidsvärden och så vidare) och ett i mars 2009 behandlade principerna för framtagning av så kallade ”prognostidtabeller” för spårkalkyler.

2. Kvalitetssäkring genom gemensamma förutsättningar och metoder.

Vi har utgått från **gemensamma bedömningar av den framtida utvecklingen** av allt från befolkning och sysselsättning till fordonsutveckling och framtida trafiknät. Prognosförutsättningarna har så långt möjligt hämtats från externa källor, de tolkningar och antaganden vi behövt göra har diskuterats i arbetsgruppen och motiven till valen har dokumenterats (se punkt 6).

Vi har också använt **samma kalkylprinciper och kalkylvärden**. I allt väsentligt har vi följt ASEK:s rekommendationer där de finns, men ett stort arbete har också varit att harmonisera den praktiska tillämpningen av dessa ofta rätt övergripande rekommendationer.

Alla **problem** som dykt upp i tillämpningen **och** de **avsteg** som gjorts för att få, de ibland alltför grova, modellerna att ge mer rimliga resultat **har diskuterats i arbetsgruppen** och valen har dokumenterats.

3. Kvalitetssäkring av effektbedömningar.

Alla **trafikverkens objekt beskrivs enligt samma mall** (samlad effektbedömningsmall)¹ där några viktiga inslag är gemensamma definitioner av kalkylposter, hantering av ej prissatta effekter på ett objektivt sätt och krav på kalkylupprättarens bedömning av lönsamheten. Mallen har också utvecklats/förtydligats under arbetets gång.

Vi har också försökt få **länens objekt** att i möjligaste mån beräknas med samma förutsättningar och verktyg samt beskrivas i mallen. Detta har skett genom utskick av brev, ett gemensamt möte samt separata möten med särskilt ett län.

Beskrivningen av **planförslagets samlade effekter** tas också fram i ett gemensamt arbete som samordnas av arbetsgruppen. Här medverkar även län samtidigt som samråd kommer att ske med vissa myndigheter (såsom Naturvårdsverket).

4. Kvalitetssäkring genom känslighetsanalyser.

Ett viktigt inslag i kvalitetssäkringen är att genomföra **känslighetsanalyser** av kalkylförutsättningar som av olika anledningar bedöms som särskilt osäkra, eller viktiga. En strategi för urvalet av känslighetsanalyser har tagits fram (dokumenteras i separat pm). Resultaten dokumenteras dels i de objektsvisa samlade effektbedömningarna, dels (senare) i en separat rapport/pm. Betydelsen av de så kallade EET-förutsättningarna beskrivs i en separat rapport.

5. Kvalitetssäkring genom granskning.

En **intern granskning** av alla kalkyler sker inom respektive trafikverk av såväl det arbete som en konsult utfört eller som gjorts inom verket.

En **halvextern granskning** pågår för alla kalkyler för större objekt och för ett urval av de mindre. Denna granskning görs av två personer per objekt, en från annat trafikverk och en från den externa projektledningen. Resultatet av granskningen diskuteras i arbetsgruppen, efter eventuell revidering av den samlade effektbedömningen kommer den slutligen att godkännas av ordföranden för arbetsgruppen. Ansvaret för kalkylen ligger dock på det trafikverk som upprättat kalkylen.

Departementet kommer dessutom att låta en utomstående part granska cirka 20 av de kalkyler som genomförts.

¹ En förkortat variant används för Vägverkets så kallade EVA-kalkyler.

6. Dokumentation.

Slutligen är ett viktigt led i kvalitetssäkringen att **beslut och resultat dokumenteras**. Detta görs i minnesanteckningar från arbetsgruppsmöten och i ett antal separata pm kring olika frågor som behandlats. I den lägesrapport som lämnades till regeringen i höstas finns en samlad dokumentation av arbetet så långt. Innan förslaget till nationell plan lämnas på remiss kommer Ban- och Vägverkets beräkningshandledningar att uppdateras. När arbetet avslutas kommer också en sammanfattande metodrapport att tas fram.

Delprojekt Vägverkets samhällsekonomi, mindre objekt²

Delprojektet hanterar samhällsekonomiska kalkyler vilka är enklare och mera standardiserade än kalkylerna för de stora investeringsobjekten. Antalet kalkyler som delprojektet ansvarar för är däremot mycket större. Kalkylerna genomförs normalt av externa konsulter och efter en praxis som utvecklats under en lång följd av år. Kalkylerna har kvalitetssäkrats bland annat genom följande åtgärder:

1. **Introduktionsmöte med kvalitetsansvariga** för inblandade konsultfirmor som gjort EVA-kalkyler, även arbetsgruppen för delprojektet deltog.
2. **Krav på genomgången EVA-utbildning** hos kvalitetsansvariga och de som gjorde kalkyler hos konsulterna.
3. En **handledning** togs fram som visar hur EVA-kalkyler ska göras med allmänna indata och med regler för justeringar och korrigeringar.
4. **Alla frågor besvarades av delprojektledningen.**
5. En **checklista** togs fram som fylls i av någon annan än den som gjort EVA-kalkylerna hos konsulten samt av en granskare på Vägverket, normalt från regionen.
6. En **central granskning av EVA-kalkylen** baserat på stickprov och analys av objekt som sticker ut.
7. En **rensning av de samlade effektbedömningarna** ska göras senare i vår (har i skrivande stund inte hunnits med).
8. En **modell för beräkning av ”enkla” mötessepareringsobjekt** har tagits fram för att ensa de beräkningar för mötessepareringsobjekt som inte körts i EVA.

Delprojekt Banverkets samhällsekonomi, mindre objekt³

Kvalitetssäkringsarbetet för Banverkets mindre projekt följer i allt väsentligt det som beskrivs för delprojekt Samhällsekonomi, stora objekt.

Ansvar för framtagandet av samhällsekonomiska kalkyler och de samlade effektbedömningarna har delegerats till regionala samordningsgrupper under ledning av de regionala direktörerna. Dessa har vidare haft ansvaret för precisering av objekten och effektbedömningar.

². Med mindre objekt avses namngivna investeringsobjekt mindre än 500 miljoner kronor.

³. Med mindre objekt avses namngivna investeringsobjekt mindre än 500 miljoner kronor.

Minst en representant från varje regional samordningsgrupp har deltagit i regelbundna delprojektmöten. Genom att delprojektledaren samt ofta någon av de regionala representanterna har deltagit i arbetsgruppsmötena i delprojekt Samhällsekonomi, stora projekt, har det säkerställts att alla beslut som tagits där nått ut till de regionala samordningsgrupperna. Genom den regionala samordningsgruppen har det också säkerställts att alla som genomfört kalkyler har utgått från samma generella kalkylförutsättningar.

Antalet konsulter som anlitas för att genomföra kalkylerna är relativt få och sen tidigare kända av Banverket. Upphandling av konsulterna har skett genom centrala ramavtal som i sig innebär en kontroll och säkring av deras kompetens. Kalkylarbetet sker i de flesta fall i nära samverkan med Banverket.

Alla kalkyler genomgår en intern granskning. Granskningsprotokoll upprättas. Frågeställningar av principiell betydelse stäms av med ledningen för delprojekt Samhällsekonomi, stora objekt.

Delprojekt anläggningskostnadskalkyler

Kvalitetssäkringsarbetet har inte kunnat genomföras helt enhetligt i Banverket respektive Vägverket bland annat på grund av olikheter i kalkylstruktur och organisation men kan generellt beskrivas enligt nedan:

Granskning på objektsnivå:

Anläggningskostnadskalkylerna för åtgärdsplaneringen utförs med den så kallade successivprincipen. Metoden i sig är ett sätt att kvalitetssäkra kalkylerna. Den mest centrala aktiviteten i metoden är gruppanalysen, vilken genomförs i en tvärsammansatt analysgrupp med bred kompetens.

Samtliga anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringsobjekt, som presenteras i planförslaget, har genomgått någon form av osäkerhetsanalys. För de största och mest komplexa projekten (i normalfallet med en kostnad överstigande 500 miljoner kronor) har målsättningen varit att genomföra fullständiga tvådagars gruppanalyser enligt metoden successiv kalkylering. För de mindre objekten har förenklade analyser genomförts i mindre grupper och på kortare tid.

Granskning per region/distrikt Banverket:

Nationella mallar för Banverket respektive Vägverket har tagits fram för dokumentering av kalkylresultat och förutsättningar för kalkylen. Genomförandet av kalkylarbetet samt upprättande av dokumentationen i dessa mallar har samordnats av kalkylsamordnarna per region/distrikt. Detta har inneburit att brister i underlag från objekten har upptäckts, ifrågasatts och vid behov kompletterats. Grova nyckeltaljämförelser har gjorts. För de större projekten har kalkylgenomgångar genomförts med ansvariga projektledare och ansvarig distriktschef.

Nationell granskning Banverket:

De större objektens kalkylmallar har granskats av delprojektledaren. Särskild vikt har lagts på att kontrollera att osäkerheter inte avgränsats

bort från analyserna och att dokumentationen är tydlig. En jämförelse av grova nyckeltal har utförts på nationell nivå. Chefen för Investeringsdivisionen har under en dag, tillsammans med distriktscheferna, gått igenom de större kalkylerna.

Intern granskning Vägverket:

En mottagningskontroll har genomförts av delprojektledaren när kalkyler har inkommit. Denna mottagningskontroll har inneburit kontroll av avgränsningar, prisnivå, till viss del nyckeltal som projektering/byggherrekostnad, arkeologi och marklösen. Denna mottagningskontroll har resulterat i kontrollfrågor till regionerna. Efter att regionen har besvarat frågorna och/eller säger att kalkylen stämmer anses denna kontroll vara avklarad.

Stora objekt (exklusive Göteborg, då granskarna arbetar i denna region) har även haft en intern granskning. Denna granskning har skett utifrån i förväg ställda frågor. Viss återkoppling har skett efter denna granskning.

Extern granskning:

Den externa granskningen genomförs för alla projekt med en bedömd total kostnad under planperioden överstigande 500 miljoner kronor. För övriga objekt genomförs stickprovsgranskning. Capgemini har utfört uppdraget, vilket omfattat granskning av metodiken och dess tillämpning. Granskarna har granskat projektens kalkylmallar och med dem som grund genomfört kortintervjuer av projektledarna för ett urval av objekten.

Delprojekt investering

Delprojektet har till uppgift att utifrån underlag som tas fram av övriga delprojekt föreslå en prioriterad lista över namngivna investeringsobjekt. Förslaget diskuteras sedan i flera forum inom respektive trafikverk innan det slut läggs fast av verksledningen. Förslagets underlag har kvalitetssäkrats bland annat genom följande åtgärder:

- Underlag från vägverksregionerna samt Banverkets regionala samordningsgrupper har sparats systematiskt på en area hos respektive verk så att övriga delprojekt haft tillgång till det.
- Underlag har även hämtats från övriga delprojekts areor, främst från delprojekten Anläggningskostnadskalkyler och Samhällsekonomi, stora objekt, där även sjöfartsobjekten återfinns samt delprojekt Samhällsekonomi, mindre objekt.
- Vägverket genomförde initialt i projektet veckovisa avstämningar med delprojekten för samhällsekonomiska kalkyler för stora respektive mindre investeringsobjekt. Banverket har haft en investeringsgrupp bestående av regionala direktörer samt representanter för investeringsdivisionen, delprojekt Samhällsekonomi, Stora projekt, delprojekt Miljöbedömning och Projektledningen. Gruppen har haft veckovisa avstämningar januari–april med ett uppehåll under remisstiden

20 april–11 maj och därefter veckovisa möten fram till början av juni. Sjöfartsverket har efter en intern kvalitetsgranskning av kostnadsalkyler, samhällsekonomi och miljöaspekter rangordnat sjöfartsobjekten. (Som därefter rangordnats utifrån givna kriterier tillsammans med Bana [och väg] investeringar).

- För Banverket har medfinansieringsläget kontinuerligt stämts av mellan regionala direktörer och delprojektledaren. Medfinansiering vad gäller sjöfartsobjekt har bevakats under planläggningsperioden.
- Vid sammanställning av de olika planförslagen har en systematisk avstämning av att rätt underlag använts vad gäller successiv kalkyl och NNK. Underlag för detta har hämtats på vv.se/beslutsundelag som alltid ska innehålla ajourhållna uppgifter.
- Avstämning har skett av delprojektets listor mot Vägverksregionernas underlag för att säkerställa att inget objekt har tappats bort. Banverket har stämt av objektslistans innehåll och underlag i en grupp med representanter från regionala samordningsgrupperna i veckovisa möten. Avstämning mot innehållet i gällande verksamhetsplaner för de första åren i planperioden är genomförd.
- De regionala systemanalyserna har vägt tungt i arbetet att ta fram investeringsplanen.
- Projektet har haft avstämning mot planeringsrådet med jämna intervall.

Delprojekt drift och underhåll

VÄGVERKET

Beräkningar för den samhällsekonomiska analysen har utförts med delar av modellen ”Tema Vintermodell” som VTI utvecklar. Modellen har tidigare använts vid den omfattande ”Genomlysning av Drift” som Vägverket har genomfört och har granskats särskilt inför åtgärdsplaneringsarbetet.

De samhällsekonomiska beräkningarna när det berör vägytans jämnhet har genomförts med en modell som är framtagen av Vägverkets Johan Lang, VTI med flera Parametervärden med mera som har använts i kalkylerna är givetvis de som gäller för hela åtgärdsplaneringen.

Särskilda kvalitetssäkringsinsatser i Vägverksdelen av delprojektet:

- Avstämning både år 2008 och 2009 med regionerna av medelsbehov för att behålla dagens standard.
- Uppföljning av bärighetsmål i nuvarande plan (NPVS) med uppdatering med nytillkomna behov och avräkning av åtgärdade brister.
- Ajourhållning av aktuellt rekonstruktionsbehov. Uppdatering med åtgärdade och återstående behov.
- Behovet av avvattningsåtgärder bygger på kunskap från utredningen Roadex III.
- ”Minska stopp vintertid” är en regional utredning utförd av Jan Ölander, Vägverket/Sdd. Den svarar på frågan vilka svaga punkter vi har på vårt vägnät när det gäller vinterdrift utifrån iakttagelsen att det gång efter gång blir stopp i trafiken på samma vägavsnitt. Regionerna har inventerat kända probleplatser och föreslagit olika åtgärder för att undvika framtida stopp på grund av brister i vinterväghållningen.

- Energieffektivisering av belysning bygger på kända data.
- Bullersatsningarna bygger på Vägverkspublikationer.
- Data avseende broar och belagda vägar har tagits från förvaltnings-systemen BaTMan och PMS/VUH.

BANVERKET

- Bedömning av samhällsekonomi har gjorts för respektive bantyp¹. Beräkningarna har använts som grund för fördelningen av pengar.
- En inventering har genomförts av behovet av utbyten och upprustningar med stöd av tekniska experter för bro, spår, spårväxel, kontaktkledning och signalställverk. Via de tekniska experterna har också information om anläggningarnas tillstånd samlats in.²
- Med hjälp av data från Banverkets felhanteringssystem (OFELIA), system för tågförseningar (MAPS och TFÖR), mätning av spårlägeskvalitet (STRIX) har tillståndet för järnvägsnätet beskrivits per bantyp.
- En beräkning av hur trafikutvecklingen påverkar behovet av drift och underhåll och därmed kostnader har genomförts. Beräkningen bygger på Banverkets reviderade basprognos för trafikutveckling samt studier av samband mellan åtgärdsbehov och förändringar i trafik.³
- En avstämning har gjorts av nuvarande verksamhetsvolym per bantyp. Avstämningen bygger på de drift- och underhållskostnader som bokförts per bandel i ekonomisystemet Agresso. Historiskt utfall har ställts mot behovet av satsningar inom respektive bantyp.
- En beräkning av satsningar har gjorts utifrån olika utgångspunkter, bland annat genom analys av hur sambandet ser ut mellan förändringar i funktionsfel och akuta och veckobesiktninganmärkningar per bantyp och de medel som funnits inom bantypen. Robustheten har beräknats med hjälp av inventering och skattning av behovet av åtgärder.

Delprojekt åtgärdsområden

Arbetet med åtgärdsområden inom åtgärdsplaneringen har tagit utgångspunkt i det underlag som redovisades i inriktningsunderlaget sommaren 2007. Därefter har arbetet bedrivits i två delar. En del avser grupperingen av åtgärder. Den andra delen avser framtagande av innehåll och omfattning för olika åtgärder.

Den första delen, gruppering av åtgärder, har skett i en process där projektgruppen presenterat olika förslag från olika utgångspunkter exempelvis åtgärdstyp, verksamhet, funktioner, transportpolitiska mål och andra mål utpekade i proposition och systemanalyser. Förslagen har därefter presenterats och dialog har förts i styrgrupp och planeringsråd samt i andra konstellationer till exempel i möten med länens kommunikationsexperter. När det gäller framtagande av förslag till innehåll och omfattning av olika åtgärder har detta skett på olika sätt.

1. Rapport 2009:4, Förseningarnas samhällsekonomiska kostnader, konsekvenser samt utgifter för drift och underhåll fördelat på bandelar och bantyp.

2. Teknisk tillståndsbeskrivning Banverket.

3. Samband mellan trafikbelastning och infrastrukturkostnader, VTI/Transportekonomi, Mats Andersson, 2009-03-23.

Generellt kan sägas att följande metodik tillämpats:

- Indelning i grupperingar
- Sammanställning av fakta, exempelvis underlag från bristinventeringar och tillståndsbeskrivningar
- Sammanställning övriga underlag, exempelvis skattningar och effektbedömningar
- Dialog med nationella experter inom trafikverken om till exempel deras bedömningar av behov utifrån underlag och erfarenhet
- Insamling av underlag och förslag från trafikverkens regionala organisationer
- En bedömning utifrån framtagna systemanalyser och den sammanfattande bristanalys som gjorts utifrån dessa
- En bedömning av framtaget material utifrån grunderna för prioritering (måluppfyllelse, samhällsekonomiska beräkningar, uppskattningar av effekter och nyttor etcetera)
- Prioritering mellan huvudgrupper i olika konstellationer inom projektet. Prioriteringen har skett utifrån de önskvärda funktioner och identifierade brister som redovisats i systemanalyser.
- Utarbetande av delprojektets förslag till innehåll och omfattning för olika åtgärder inom huvudgrupperna. Förslaget har tagit fram utifrån givna förutsättningar i exempelvis direktiv, proposition och planeringsramar
- Dialog rörande förslaget har förts såväl i olika konstellationer inom projektets ram som i andra konstellationer såsom exempelvis dialog med NUTEK, planeringsråd för cykel, Banverkets sektorsråd och Banverkets och Vägverkets gemensamma tillgänglighetsråd
- Avvägning av delprojektledningen för att hitta en för helheten rimlig och acceptabel mix av åtgärder och volymer
- Miljöaspekter särskilt beskrivna och levererade till delprojekt Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

MILJÖ

En stor del av behoven på miljöområdet har tagits fram genom systematiska bristinventeringar. Detta gäller i större utsträckning väg jämfört med järnväg. Inventeringar har i huvudsak gjorts regionalt för att sedan sammanställas och kalibreras nationellt. Inventeringarna är dokumenterade vad gäller

- Vatten – nationella grundvattentillgångar och risken för påverkan från vägar och vägtrafik har inventerats av SGU. Underlag för bedömning hämtade från handlingsplaner miljö.
- Tätorter – kartläggning av ca 400 tätorter publicerad i Vägverket intern rapport 2008.
- Buller – underlag levererade från Vägverkets och Banverkets nationella experter och samordnare. Bygger bland annat på kartläggningar 2006 som gjordes av EU medlemstater enligt direktiv och förordning samt framtagna åtgärdsprogram.

- Landskap – systematiska inventeringar gjorda av konfliktpunkter längs vägnätet för fiskar, grodor, uttrar och hjortdjur. Uppskattningar för järnvägsnätet har gjorts utifrån begränsade inventeringar samt uppskattningar baserade på Vägverkets inventeringar.
- Inventeringar har gjorts av punktkällor avseende förorenad mark. Utifrån inventering har dessa delats in i olika riskgrupper och på vissa punkter har undersökningar och efterbehandlingsåtgärder påbörjats.
- Systematiska inventeringar gjorda vad gäller alléer, milstenar och andra kulturobjekt.

Underlag som använts i arbetet med åtgärdsområdena är bland annat:

- Resultat av bullerinventeringar och tillhörande åtgärdsprogram i enlighet med förordning om omgivningsbuller (2004:675)
- SGU inventering och prioritering av de viktigaste grundvattenresurserna i konflikt med statligt vägnät, (SGU 2006)
- Inventering av åtgärdsbehov i tätorter, Vägverkets sammanställning, ej publicerad
- Vilda djur och infrastruktur, Vägverket publikation 2005:72
- Bristanalys barriärer fauna 2007, Vägverket, ej publicerad
- Vägverkets sammanställningar av inventeringar alléer, milstenar, kulturvägar, ej publicerade
- Banverket, kunskapsammanfattning 2006 om föroreningar i mark och vatten
- Redovisning av regeringsuppdrag, program för att åtgärda de mest väsentliga barriärerna av vägar och järnvägar för rörligt friluftsliv med mera, med tyngdpunkt på de större storstäderna, Vägverket/Banverket publikation 2005:61
- Landskapets karaktärsdrag, Vägverket publikation 2006:33
- Handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, Koll framåt. Huvudrapport och bilagor finns på vägverkets hemsida. Huvudrapport även som Vägverket publikation 2008:33
- Underlag från andra arbeten inom kollektivtrafikområdet exempelvis K2020 i Göteborg
- Av Sveriges kommuner och landsting och Svensk kollektivtrafik framtagen WSP-rapport, april 2009, om möjligheter att beräkna effekter av mindre fysiska kollektivtrafikinvesteringar
- Modell för bedömning av behov av investeringar i cykel, Vägverket publikation 2007:13
- Utifrån modell framtagna inventeringar av behov av cykelinvesteringar
- Redovisning av regeringsuppdrag om cykel med tillhörande rapporter Vägverket, Banverket och NUTEK, oktober 2007
- Inventeringar av pendlarparkeringar 2006 i bland annat Gävleborg och Dalarna. Ej publicerade rapporter
- Vägverket publikation 2009:9, Effekter på hastighet och trafiksäkerhet med automatisk trafiksäkerhetskontroll

Delprojekt sektor

Delprojekt sektorsverksamhet har levererat en underlagsrapport avseende inriktningen för sektorsverksamheten omfattandes basverksamhet (kunskap och expertstöd), FUD, mål- och resultatriktad verksamhet (samverkan med aktörer) samt annan verksamhet omfattandes en total volym på knappt nio miljarder under planperioden.

Verksamhetsinnehållet, prioriteringar och ekonomi har kvalitetssäkrats genom en rad åtgärder. Det handlar huvudsakligen om att skrivningarna tagit sin utgångspunkt i känd dokumenterad kunskap samt expertutlåtanden från sakkunniga.

Underlagsdokument. Arbetet har utgått från beslutade dokument samt material som har tagits fram inom ramen för åtgärdsplaneringen. Häribland kan nämnas infrastrukturpropositionen 2008/2009:35 Framtidens resor och transporter, delbetänkandet i trafikverksutredningen Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar SOU 2008:128, Mål för framtidens resor och transporter – prop. 2008/09:93, Uppdrag att genomföra åtgärdsplanering prop. 2008/09:35, verkens underlag till inriktningsplaneringen, Vägverkets strategiska plan och Banverkets sektorsrapport.

Underlagsmaterial. Verksamhetens ekonomi och innehåll har studerats utifrån framförallt uppgifter från verksamhetsåret 2007 men även delvis 2008 samt planeringen av 2009. Beskrivningar och effekt-/miljöbedömningar bygger på de modeller och antaganden som redan används i verken, till exempel i Vägverkets mål- & mättdatabas.

Skribenter och experter. Ett stort antal sakkunniga medarbetare på Vägverket och Banverket har deltagit antingen som skribenter eller blivit intervjuade samt läst och haft synpunkter på skrivningarna. Det handlar till stor del om generalister inom sektorsverksamhet, samhällsplanerare, chefer för sektorsverksamheten samt sakkunniga inom bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet, miljö (luft, buller och klimat), barn, äldre, funktionshindrade, kollektivtrafik, mobility management samt mätningar och GIS.

Samråd och information. Ett stort antal personer har under framtagandet haft möjlighet till insyn och delaktighet i skrivningarna. Informationsmöten (med möjlighet till frågor) har genomförts med bland annat Banverkets sektorsråd (SKL, Tågoperatörerna, Svensk kollektivtrafik med flera), åtgärdsplaneringens referensgrupp och GNS (RPS, SKL, NTF med flera). Avstämningsmöten har genomförts med bland annat Vägverkets målombud och huvudkontorsstrateger, Vägverkets verksamhetsnätverk Trafikant (regionala och nationella chefer inom området), Naturvårdsverket, Boverket, Riksantikvarieämbetet samt genom en workshop med representanter från både Vägverket och Banverket. Underlagsmaterialet har skickats ut för förankring till chefer och medarbetare i Vägverket, Banverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och externa aktörerna: Naturvårdsverket, Boverket, Riksantikvarieämbetet, Rikspolisens, NTF, Sveriges Åkeriföretag och Sveriges kommuner och landsting.

Ekonomigruppen

De ekonomiska ramförutsättningarna för projektet är mycket komplexa. Projektdirektivens anvisningar om ramfördelning mellan trafikslag, anslagsnivå under kommande år samt hantering av pågående projekt tillsammans med Närtidssatsningen har gjort det nödvändigt att skapa en ekonomigrupp inom projektet vilken räknar fram de ekonomiska förutsättningarna för åtgärdernas fördelning över tiden.

Ekonomigruppen har utarbetat alternativa tolkningar av projektdirektivens anvisningar för planeringsramarna gällande den nationella utvecklingsverksamheten. Dessa tolkningar har sedan presenterats för styrgruppen för ställningstagande, men även använts för avstämning med Näringsdepartementet vid ett antal tillfällen. De senare avstämningarna har även föranlett förändrad tolkning av ramförutsättningarna, i arbetet med åtgärdsplaneringen.

Arbetet i ekonomigruppen har i första hand avsett den nationella utvecklingsramen. Arbetet har bedrivits samordnat för hela den nationella utvecklingsramen, vilket inneburit en kontinuerlig överblick och kontroll av att de tre planförslagen på nivåerna ”-15 % - nivå”, huvudförslagsnivån samt ”+15 % - nivå” har rymts inom de aktuella planeringsramarna.

Det samordnade arbetet i en ekonomigrupp har även inneburit gemensamma tolkningar av vad som enligt projektdirektivens anvisningar ska uppfattas som bundna investeringar och bundna övriga utvecklingsåtgärder. Det har även inneburit att en gemensam prioritetsordning har kunnat utarbetas för de utvecklingsinsatser som ska rymmas inom planeringsramarna.

Bilaga 2a har kvalitetssäkrats genom en intern remiss omgång som även inkluderat länsstyrelsernas planeringsenheter, men även genom en kontinuerlig avstämning mot underlagen för bilaga 2a.

