



Ny nationell strategi för hållbar regional utveckling i alla delar av landet 2021-2030

Nationella strategin är både vägledande och styrande

- Strategin med dess strategiska områden och prioriteringar är **vägledande för** inriktningen av de regionala utvecklingsstrategierna
- Strategin är **styrande för vad** de statliga medlen för regionalt utvecklingsarbete på **anslaget 1:1** Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling **får användas till.**
- Strategin ska även **främja** en ändamålsenlig **medverkan från statliga myndigheter** i det regionala utvecklingsarbetet.
- Den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken har båda geografiska områden som utgångspunkt där **sektorssamordning och flernivåsamverkan är centralt.**

Målet för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Målet för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med Skr. 2020/21:133 stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en **hållbar utveckling** i alla delar av landet.

Landsbygdspolitikens övergripande mål är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet.

Förutsättningarna för en hållbar regional utveckling varierar mellan olika delar av landet. ***Därför behöver insatser för en hållbar regional utveckling ha ett territoriellt perspektiv.***



Fyra strategiska områden

Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030

Genomförande

- ”Genom samordnade och kompletterande insatser inom och mellan de fyra strategiska områdena och prioriteringarna skapas goda förutsättningar för ett mer effektivt genomförande av den regionala utvecklingspolitiken, landsbygdspolitiken och andra berörda politikområden”.
- Statliga myndigheter samt regionerna och Gotlands kommun har viktiga roller i genomförandet av både den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. **Även kommunernas, näringslivets och civilsamhällets aktörers bidrag beskrivs.**
- Ska specificeras i handlingsplan som tas fram under året.

Skillnader mot tidigare strategi

- Bredare ansats – samhällsutveckling snarare än tillväxtfrågor
- Mer integrerade målområden och prioriteringar, mer komplexa samhällsutmaningar
- Större tyngd på omställning och hållbarhet ur alla dimensioner
- Tydligare roll- och ansvarsbeskrivning för regioner och kommuner
- Fortsatt otydlighet i styrning till nationella myndigheter (föreslås förtydligas i en kopplad handlingsplan)
- Internationalisering försvunnit som prioritering
- Kompetensförsörjning och infrastruktur ses som mest avgörande utmaningarna att lösa

Strategisk plan RUS

- **Syfte:** är att synliggöra de prioriteringar och mål som inte finns i någon av de obligatoriska kopplade planer och strategier som tas fram i Västernorrland.

Förslag

- **Omfattning:** En handfull initiativ/prioriteringar som uppdateras årligen.
- **Process:**
 - Beredningsgruppen tar fram ett förslag till plan under hösten
 - Förslaget diskuteras vid RSR internat (januari?).
 - Ställningstagande vid nästkommande RSR/SSR

15 september 2021

WSP

Utredning om gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

*Maria Lindqvist, Patrik Tornberg, Sanja Vujcic, Kristina
Westermarck*

Syftet med dagens möte

- Kort inledning om uppdraget
- Presentation av tre samverkansalternativ
- Preliminära rekommendationer
- Frågor, reflektion och diskussion

Kort om uppdraget

Utredning av gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

Uppdraget enligt förfrågningsunderlaget

- Utifrån uppdragets bakgrund och syfte samt identifierade behov och nuläget inom tillväxtfrämjande funktioner i Västernorrlandska leverantören:
 - Identifiera **bra och relevanta exempel på samverkansplattformar och gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande** i övriga Sverige samt hur de är organiserade och finansierade.
 - Identifiera **behoven av samverkansfunktioner** utifrån nationell struktur samt regionala och lokala strategier för tillväxtfrämjande.
 - Identifiera **om befintliga samverkansplattformar för tillväxtfrämjande som finns täcker behoven** redan eller skulle kunna göra det.
 - Slutrapport med **förslag på två till tre alternativ** till regional samverkansplattform, inklusive effektscenario och kopplingar till vissa regionala funktioner (t.ex. statistik och analys, kompetensförsörjning och samhällsplanering)

Genomförande

- Nulägesanalys
 - Dokumentstudier
 - 20-tal intervjuer/gruppsdiskussioner med kommuner, främjare, högskola, mfl
 - tillväxtfrämjande områden
 - behov av/hinder för ökad samverkan
- Omvärldsanalys
 - Business Region Örebro (formaliserad näringslivssamverkan)
 - Västra Götalandsregionen (science parks, mm)
 - Norra Mellansverige (klusterstrategi Värmland, Visit Dalarna)
- Samverkansalternativ (scenarios)
- Förankring och slutrapport

Tematiska områden för ökad samverkan

- Kompetensförsörjning
- Etableringsfrämjande
- Innovations- och näringslivsfrämjande
- Industriell omvandling
- Destinationsutveckling/besöksnäring
- Övriga områden från enstaka intervjuer
 - Film
 - Landsbygdsutveckling
 - Samhällsplanering (t.ex. markfrågor)

Befintliga samarbeten inom infrastrukturuområdet lyfts ofta fram som exempel på väl funderande samarbete!

Samverkansalternativ

Utredning av gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

Tre alternativa samverkansstrukturer

Ett Västernorrland genom samverkan

- Liknande samverkan (Nollbas enligt RUS) – begränsade förändringar mot dagens läge
- Spetsigare samverkan (Jfr Business Region) – etablering av en delvis ny organistorisk struktur (mer formaliserad, toppstyrd)
- Breddad funktionell samverkan – utvecklad samverkan inom prioriterade områden mellan kommuner och befintliga strukturer, i olika geografier/tema t.ex. inom och utanför länet (mer bottom-up, olika teman)

Ytterlighetsförslag – med komponenter som kan kombineras!

Alternativ 1: Liknande samverkan (Nollbas enligt RUS)

- Genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin Ett Västernorrland enligt nuvarande plan och utan etablering av nya samverkanplattformar
- Viss utveckling av det regionala samverkansrådet som strategiskt beslutsforum, t.ex. med operativa arbetsgrupper eller mer konkret beredningsarbete
- Behov av fortsatt dialoger och beslut kring pågående processer t.ex. roadmap besöksnäring, hantering av tidigare projekt (t.ex. High Coast Invest och accelerator vid BizMaker)

Alternativ 1: Liknande samverkan (Nollbas enligt RUS) - potentiella effekter

Positiva effekter

- Kontinuitet - undviker etablering av nya aktörer och överbyggnad
- Bygger vidare på goda erfarenheter från RUS-processen
- Måttlig komplexitet
- Inga omfattande nya finansieringsbehov

Negativa effekter

- Lever inte upp till förväntningar om modigare ledarskap inom kommun och RVN
- Risk för fortsatt fragmenterade insatser och konkurrens t.ex. mellan aktörer och kommuner
- Otydliga operativa samarbetsytor och svårigheter att kraftsamla, t.ex. kring utlysningar och prioriterade områden
- Risk för kompetenstapp vid etableringar i andra regioner

Alternativ 2: Spetsigare samverkan (Jfr Business Region)

- Kommunerna och RVN bildar en gemensam ny struktur (med lämplig organisation/samarbetsform) för tillväxtfrämjande insatser, t.ex. etablering, marknadsföring, kommunal företagsservice, koordinering av innovations- och näringslivsfrämjande insatser
- Eventuell strukturen kan driftas/koordineras av RVN eller en utsedd kommun och insatser medfinansieras från RVN och samtliga kommuner (t.ex. efter storlek)
- Uppdraget handlar om utvecklad koordinering och styrning av tillväxtfrämjande insatser och aktörer i regionen, exempelvis genom tydligare uppdrag, avtal, uppföljning och erfarenhetsutbyte (portföljförvaltning)

Scenario 2: Spetsigare samverkan (Jfr Business Region) - potentiella effekter

Positiva effekter

- Ökad tydlighet underlättar näringslivets kontakterna med det tillväxtfrämjande systemet
- Stärkt attraktivitet och gemensam identitet för Västernorrland
- Minskad risk för överlappningar eller gap i det tillväxtfrämjande systemet

Negativa effekter

- Skapar en delvis ny struktur, samtidigt som regionens aktörer och kommuner är tveksamma till fler aktörer och överbyggnader
- Försvårar funktionella samarbeten över länsgränser

Alternativ 3: Breddad funktionell samverkan

- Tydligöra och stärka en funktionell samverkan inom olika geografier beroende till frågeställning, t.ex.
 - Skoglig bioekonomi, t.ex. utvecklad samverkan med Paper Province (NMS)
 - Smart industri t.ex. etablering av en IUC-nod vid någon av de befintliga innovationsfrämjande aktörerna eller nätverken
 - Storregional samverkan inom Norra Sverige inom bl.a. etableringsfrämjande och internationell marknadsföring. Utnyttja lärdomar från arbetet med Northvolth
 - Samverkan mellan besöksnäringens delregionala samverkansplattformar
 - Kompetensutveckling och matchning inom prioriterade områden (t.ex. smart specialisering) i samverkan med omgivande län (t.ex. inom ERUF och ESF)
- Utnyttja etablerade relationer och gränsöverskridande aktörer t.ex. Företagarna, Handelskammaren, Mittuniversitetet, RISE, mfl

Alternativ 3: Breddad funktionell samverkan – potentiella effekter

Positiva effekter

- Visar på modigt ledarskap
- Bygger vidare på funktionella samarbeten med andra kommuner, län och regioner
- Utnyttjar möjligheterna att skapa kritisk massa inom prioriterade områden (t.ex. smart specialisering)
- Skapar en starkt potential för underleverantörer till företag i andra kommuner och län

Negativa effekter

- Resultaten av insatserna kan hamna i företag och kommuner i andra län, t.ex. vid nyetableringar
- Svårare att bygga en regional identitet kring Ett Väster-norrland
- Risk för fortsatt fragmentering och otydlighet/begränsad överblickbarhet i främjar-systemet

Principer från RUS och intervjuer

- Ett modigt regionalt ledarskap
- Utnyttja funktionella kontakter (låt aktörer gå före, alla behöver inte vara med på allt)
- Behov av flernivåstyre
- Ta vara på potential i både stad och land
- Långsiktighet
- Transparens, legitimitet och förankring
- Tydlighet/överblickbarhet i systemet

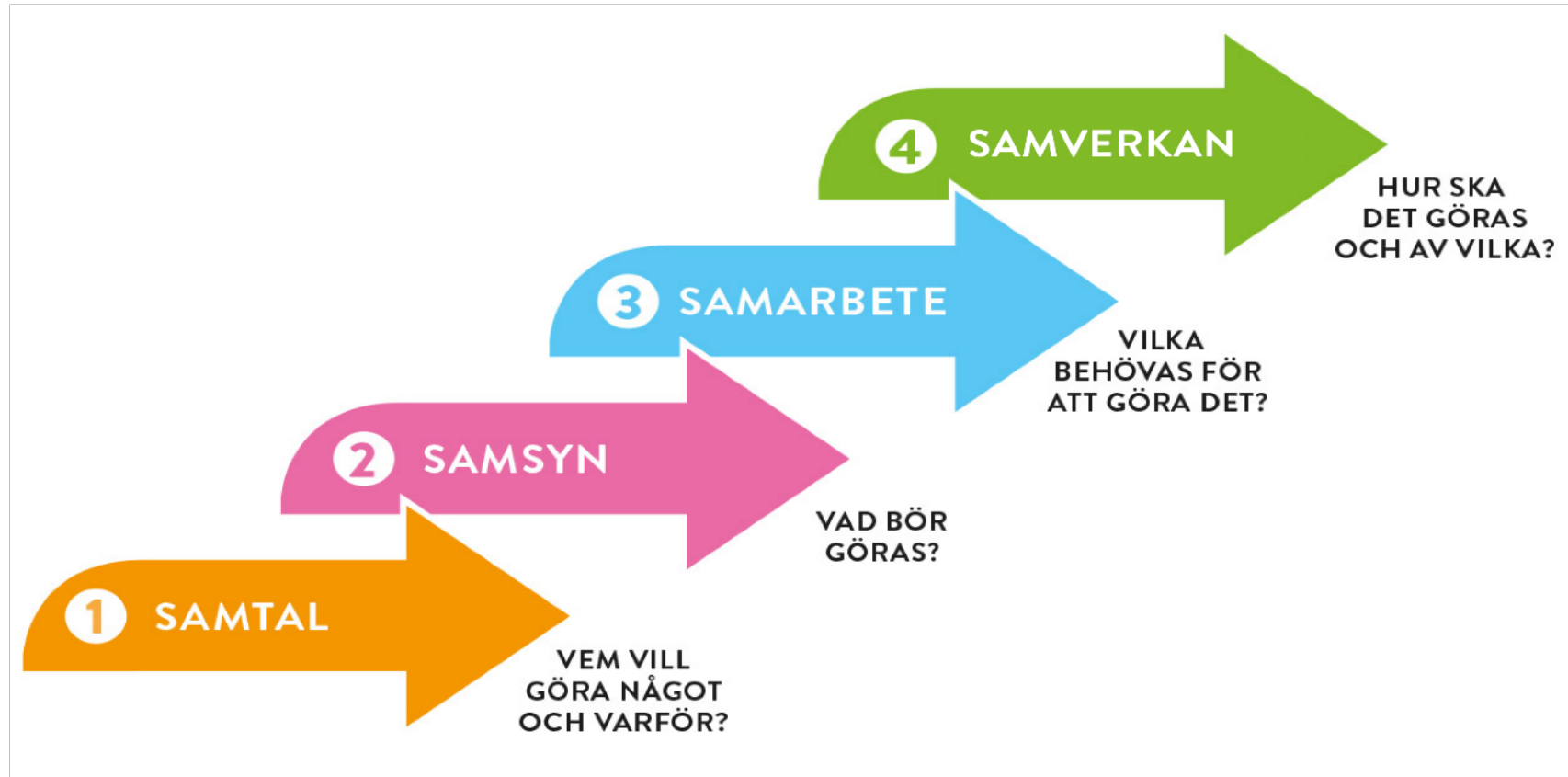
WSPs reflektioner

- För- och nackdelar med olika alternativ!
- Det är möjligt att kombinera delar från de olika alternativen
- Alla alternativ behöver integrera hållbarhetsaspekter (ekologisk, ekonomisk och social), jämställdhet och potential för digitalisering
- Strategiska frågeställningar inför genomförandet, t.ex.
 - Tydlighet i roller, ansvar och mandat
 - Prioritering och styrning av viktiga funktioner (t.ex. uppdrag, avtal)
 - Resurssättning (finansiering, kompetens, mm)
 - Organisation/samarbetsform (bl.a. för koordinering, styrning)
 - Komplexitet i genomförandet
 - Uppföljning och utvärdering

Inspel från beredningsgruppen

- Utveckla en **hybridmodell**, där olika samverkansalternativ utnyttjas för olika tematiska frågeställningar
 - Låt vissa processer rulla vidare
 - Prioritera några viktiga/akuta områden t.ex. etableringsfrämjande och internationell marknadsföring
 - Bygg vidare på befintliga, väl fungerande funktionella samarbeten och involvera fler
- Det finns behov av **ökad koordinering** inom flera områden (men inte främst i bolagsform)
 - Någon behöver få i uppdrag att koordinera/facilitera det fortsatta arbetet
- Utgå från behov av olika **funktioner** snarare än befintliga aktörer i det tillväxtfrämjande systemet
- Utnyttja möjligheten att se över **långsiktigt ägande, styrning och uppdrag** avseende strategiska funktioner, t.ex. kopplat till de projekt som snart avslutas (t.ex. BizMaker och HCI)
- **Fortsätt dialogen** för ökad tillit och samsyn!

Samverkanstrappan



Preliminära rekommendationer

Utredning av gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

Preliminära rekommendationer till regionala samverkansrådet

- Fortsätt processen för att säkerställa en sund konkurrens och samverkan mellan kommuner, delregioner och regioner
- Undvik att bygga helt nya strukturer
- Uppmuntra samarbete inom olika geografier för olika frågor (funktionalitet)
- Börja med några prioriterade områden t.ex. etableringsfrämjande och marknadsföring
- Etablera operativa arbetsgrupper för konkreta frågor ("low hanging fruits")
- Utnyttja möjligheten att se över långsiktig finansiering, ägande och styrning av nuvarande projektet
- Gör regelbundna utvärderingar/ uppföljningar av pågående processer

Preliminära rekommendationer till Region Västernorrland

- Analys och omvärldsbevakning
 - Stärk analyssamarbetet med andra aktörer, t.ex. i ett analytikernätverk
 - Fortsätt löpande dialoger och erfarenhetsutbyte med andra regioner och nationella aktörer
- Fortsätt arbetet med kompetensförsörjning, t.ex. samarbetet mellan anordnare av YH-utbildningar och näringslivet
- Ökad samordning av främjarsystemet
 - Uppmuntra etableringen av en regional samverkansplattform inom industri och andra prioriterade områden (S3)
 - Facilitera/koordinera ett nätverk för erfarenhetutbyte, information och synergier mellan innovations- och näringslivsfrämjande aktörer
 - Utveckla och säkerställ drift av en webbaserad regional samverkanplattform, (komplement till nationella verksamt.se)
 - Utveckla former för styrning av det tillväxtfrämjande systemet t.ex. tydliga avtal, uppdrag och en finansieringsstrategi, med uppföljning och utvärdering

Frågor, reflektioner och diskussion

Utredning av gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

Tack!

Maria Lindqvist, WSP
maria.lindqvist@wsp.com
0790-66 19 19

Utredning av gemensam stödstruktur för regionalt tillväxtfrämjande

wsp

wsp



Inriktning för
Regional infrastrukturplan 2022-2033
Samverkansråd 3 september 2021

Infrastrukturstrateg Nina Loberg

- Planeringsdirektivet
- Strategiska miljöbedömningsprocessen
- Slutsatser och förslag på inriktning
- Fortsatt arbete

Planeringsdirektivet

- Västernorrland: **prel. ram 897 mkr**, efter justering i förhållande till utfallet 2018-2021.
- **Utgångspunkter:** transportpolitiska mål, klimatmål, nollvisionen, miljökvalitetsmål, fyrstegsprincip, regionala utvecklingsmål.
- Regeringen avser fördela medel till särskild **cykelpott**. Trafikverket ska föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av åtgärder i regionala planerna.
- Trafikverket ska inom ramen av trimningsåtgärder **samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder** i regionala planerna, med prioritering av åtgärder som förkortar restiden på landsbygd.
- Förutsättningar att möta betydande **industriinvesteringars** behov ska vägas in.
- Förutsättningarna att möta behov av ökat **bostadsbyggande** ska vägas in.
- Objekt med en total kostnad på **minst 50 mkr** ska redovisas.

Tidsplan enligt planeringsdirektiv

- **30 november:** Trafikverket redovisar förslag till nationell plan, samt remiss till 28 februari 2022.
- **31 januari 2022:** Trafikverket redovisar samlad effektbedömning till Regeringskansliet.
- **30 april 2022:** remitterade regionala planer redovisas till Regeringskansliet.
- Regionala planerna ska **fastställas senast 2 månader** efter regeringens beslut om definitiva ramar.

Planerad remiss regional infrastrukturplan

1 november – 18 januari 2022 (eventuellt hela januari)

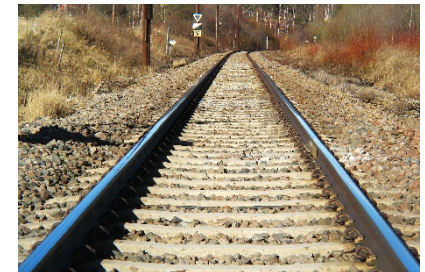
Åtgärder regional plan

- Investering statliga vägar, utom E4, E14.
(Investering: ex breddning, kurrätning, ombyggnad av korsning, nysträckning, sidoområden, mittseparering, etc)
- Cykelinfrastruktur
- Regionala kollektivtrafikanläggningar
(resecentrum, stationer, bytespunkter, hållplatser, signalprioriteringar, busskörfält, etc)
- Driftbidrag flygplatser utan trafikplikt
- Byggnadsbidrag till enskilda vägar
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell transportplan



Åtgärder nationell plan

- Investering i stamvägnätet E4, E14
- Investeringar i statlig järnväg
- Drift, underhåll, bärighet i statliga vägar och järnvägar
- Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar
- Medfinansiering till farleder och slussar
- Driftbidrag till flygplatser med trafikplikt
- Driftbidrag, särskilt driftbidrag, BK4 till enskilda vägar



Tidigare planeringsomgångar

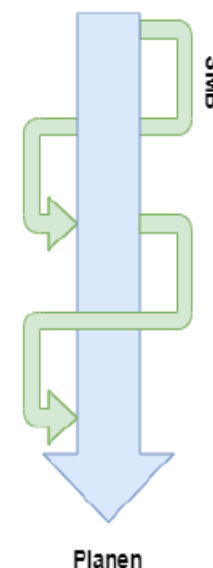
- Brister i teknisk standard i regionala stråk
- Sammanställda effekter av ett färdigt planförslag, summering av effekterna av namngivna åtgärder
- Bred bedömning, ansats till strategisk bedömning av lämplig fördelning av planeringsramen



Strategisk miljöbedömningsprocess

- Syfte integrera hållbarhetsaspekter tidigt i planeringen
- 6 kap. Miljöbalken och miljöbedömningsförordningen
- Tydliggör hur hållbarhetsmål påverkas av infrastrukturplanen.
- Planeringsramens fördelning mellan åtgärdsområdena är strategisk viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv
- Fortsatt process för strategisk miljöbedömning
 - pröva och motivera enskilda åtgärder mot inriktning för planen
 - beskriva planens effekter
 - ger en möjlighet att följa upp under genomförandet, exempelvis vid avvikelshantering

Skräddarsydd model



Hur görs bedömningarna?

- En övergripande bedömning av respektive åtgärdsområde
- Ingen summering av specifika namngivna åtgärder
- Utifrån Västernorrlands förutsättningar
- Miljömässig och social hållbarhet
- Åtgärdsområden
 - Järnväg
 - Väg
 - Väg – framkomlighet fordonstrafik
 - Väg – trafiksäkerhet fordonstrafik
 - Cykelinfrastruktur
 - Kollektivtrafikanläggningar
 - Driftbidrag flygplats



Miljömål och målområden

- Begränsad klimatpåverkan
- Ett rikt växt- och djurliv
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Frisk luft
- Agenda 2030 13.1 om klimatanpassning
- Agenda 2030 11 Hållbara städer och samhällen
- RUS tillgänglighet till omvärlden
(transportpolitiska mål om tillgänglighet)
- Klimat och klimatanpassning
- Landskap, natur och kulturvärden
- Boendemiljö och hälsa
- Social hållbarhet

| Målområde | Mål | Delmål | Målindikatorer |
|------------------------------------|--|--|--|
| Klimat och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jmf 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Avfallshantering och masstransport i byggskedet | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | Agenda 2030 13.1: Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, mm | | Robusthet i transportsystemet |
| | | Landskap, natur- och kulturmiljö | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv |
| Miljömål: Ett rikt odlingslandskap | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| Boendemiljö och hälsa | Miljömål: God bebyggd miljö | Minskat trafikbuller i bostadsmiljö | Antal viltolyckor |
| | | Attraktiva gång- och cykelvägar | Biologisk mångfald, barriärer |
| | Miljömål: Frisk luft | Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång minst 25 % år 2025 | Beakta skyddade områden |
| | | PM2,5 och kväveoxidutsläpp och halter i urban bakgrund | Fragmentering av jordbruksmark |
| | Transportpolitiskt mål: Trafiksäkerhet | antalet omkomna till följd av trafiken ska halveras till 2030 och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 %. | Miljökvalitetsnorm för buller |
| Social hållbarhet | Agenda 2030 mål 11: Hållbara städer/ samhällen | Agenda 2030 delmål 11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla. | Andel gång- och cykeltrafik |
| | RUS upplevd tillgänglighet till omvärlden. Transportpolitiskt mål tillgänglighet | Minska inomregionala skillnader, stärka människors möjligheter att ta sig till arbete och undervisning | Bostäder i kollektivtrafiknära lägen |
| | | | Andel resande med kollektivtrafik |
| | | | Miljökvalitetsnorm luft |
| | | | Antal omkomna och svårt skadade i vägtrafiken |
| | | | Säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. |
| | | | Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer m funktionsnedsättning. |
| | | | Stärkta pendlingsmöjligheter och räckvidd |

Ett åtgärdsområde kan ge både positiv, negativ eller ingen påverkan på ett målområde beroende på omfattning och utformning.

| | | | | |
|------------------|-----------------------|--------------------|------------------|---------------------------|
| negativ påverkan | viss negativ påverkan | försumbar påverkan | positiv påverkan | påverkas inte/ej relevant |
|------------------|-----------------------|--------------------|------------------|---------------------------|

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor, barriärer för djurliv |

Järnväg

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Väg - Framkomlighet fordon

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Väg - Trafiksäkerhet fordon

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Driftbidrag flygplats

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Cykelväg

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor, barriärer för djurliv |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Kollektivtrafik-anläggning

| Målområde | Mål | Delmål | Mållindikatorer |
|--|--------------------------------------|---|--|
| Traffikens påverkan på klimatet och klimatanpassning | Miljömål: Begränsad klimatpåverkan | Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. | Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälstrafik |
| | | Agenda 2030, 13.1: Stärkt motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämnningar ras och skred | Nyttjande andel kollektivtrafik |
| | | Robusthet i transportsystemet | Nyttjande andel gång- och cykel |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg- och järnvägsbyggen |
| | Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv | | Klimat- och sårbarhetsanalys |
| | | Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras. | Antal viltolyckor, barriärer för djurliv |
| | | Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. | Beakta skyddade områden, samt biologisk mångfald |

Slutsatser och förslag på inriktning

- Störst möjlighet för en positiv påverkan finns för målområdet *Boendemiljö och hälsa*, samt även *Social hållbarhet*.
- Detta genom inriktning på ett eller flera av åtgärderna: *järnväg, väg - trafiksäkerhet fordon, cykelåtgärder, samt kollektivtrafikanläggningar*.
- Det är svårt att med hjälp av planens ordinarie åtgärder bidra till begränsad klimatpåverkan.
 - Möjligen genom mer omfattande samfinansiering av järnväg i nationell plan
 - Cykelinfrastruktur: utsläpp under byggskedet vägs inte upp av ökad cykling
 - Kollektivtrafikanläggning typ hållplatser medför liten överflyttning till kollektivtrafik och därmed liten påverkan på klimatet
- Pröva och motivera åtgärder

Dock finns åtgärder i gällande plan (ändring 2020-10-28) som behöver tas hänsyn till

| | Klimat och klimatanpassning | Landskap, natur- och kulturvärden | Boendemiljön och hälsa | Social hållbarhet |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------|-------------------|
| Järnväg | | | | |
| Väg - framkomlighet fordon | | | | |
| Väg - trafiksäkerhet fordon | | | | |
| Cykelinfrastruktur | | | | |
| Kollektivtrafik anläggningar | | | | |
| Driftbidrag till flygplatser | | | | |

| | | | | |
|------------------|-----------------------|--------------------|------------------|---------------------------|
| negativ påverkan | viss negativ påverkan | försumbar påverkan | positiv påverkan | påverkas inte/ej relevant |
|------------------|-----------------------|--------------------|------------------|---------------------------|