

Åtgärdsvalsstudie - vad är det?

Ett tidigt planeringsskede.
I Norge: Konseptvalgutredning

Var är vi?

Brister
Behov
Problem

Alternativ!

*Hur tar vi oss dit?
Vem gör vad?*

Mål

Vart vill vi?

Förstegsprincipen:

1. Tänk om!
2. Optimera!
3. Bygg om!
4. Bygg nytt!



ÅVS inom stråket Stockholm–Oslo

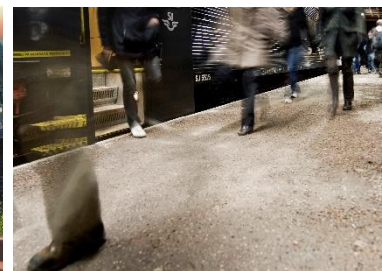
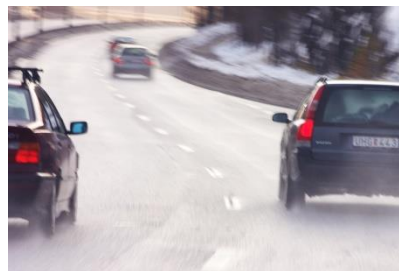
***Åtgärdsvalsstudie
... på nationell nivå**



TRAFIKVERKET

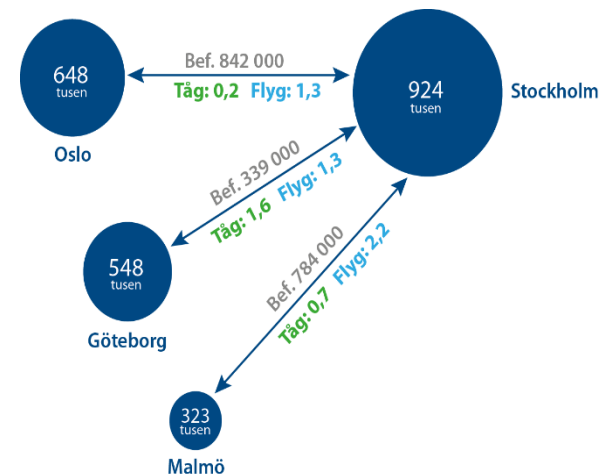
Christer Karlsson

2017-02-09



Åtgärdsvalsstudie inom stråket Stockholm–Oslo, del 1 **2016**

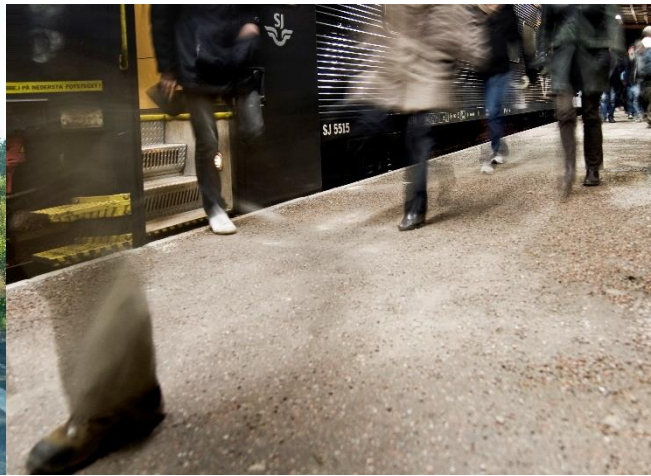
- **"Bristande tillgänglighet och punktlighet för personresor Oslo-Stockholm".** (nat plan)
- **"Stor andel tunga godstransporter i stråket Oslo - Stockholm".**
- **Samla ihop befintlig kunskap** om dagens/framtida resor och transporter inom stråket och **Öka den "kollektiva kunskapen"**
- **Målsättningar:** trafikslagsövergripande för tillgänglighet ur ett regionalt, nationellt (internationellt) perspektiv på kortare och längre sikt
- **Identifiera problem och brister**
- **Övergripande åtgärdsinriktningar.**
- Fokus på värdeskapande process
- **WS 1 och 2**



miljoner resor per år och befolkning

Åtgärdsvalsstudie inom stråket Stockholm–Oslo, del 2 **2017**

- **Fokus: fördjupade analyser** → tänkbara åtgärdspaket utifrån åtgärdsinriktningar och hänsyn till andra aspekter på ökat resande och transporter.
- **WS 3 och 4** – fördjupande kring åtgärdspaket och samverkan
- **Processen avslutas** i värdeskapande sammanvägning



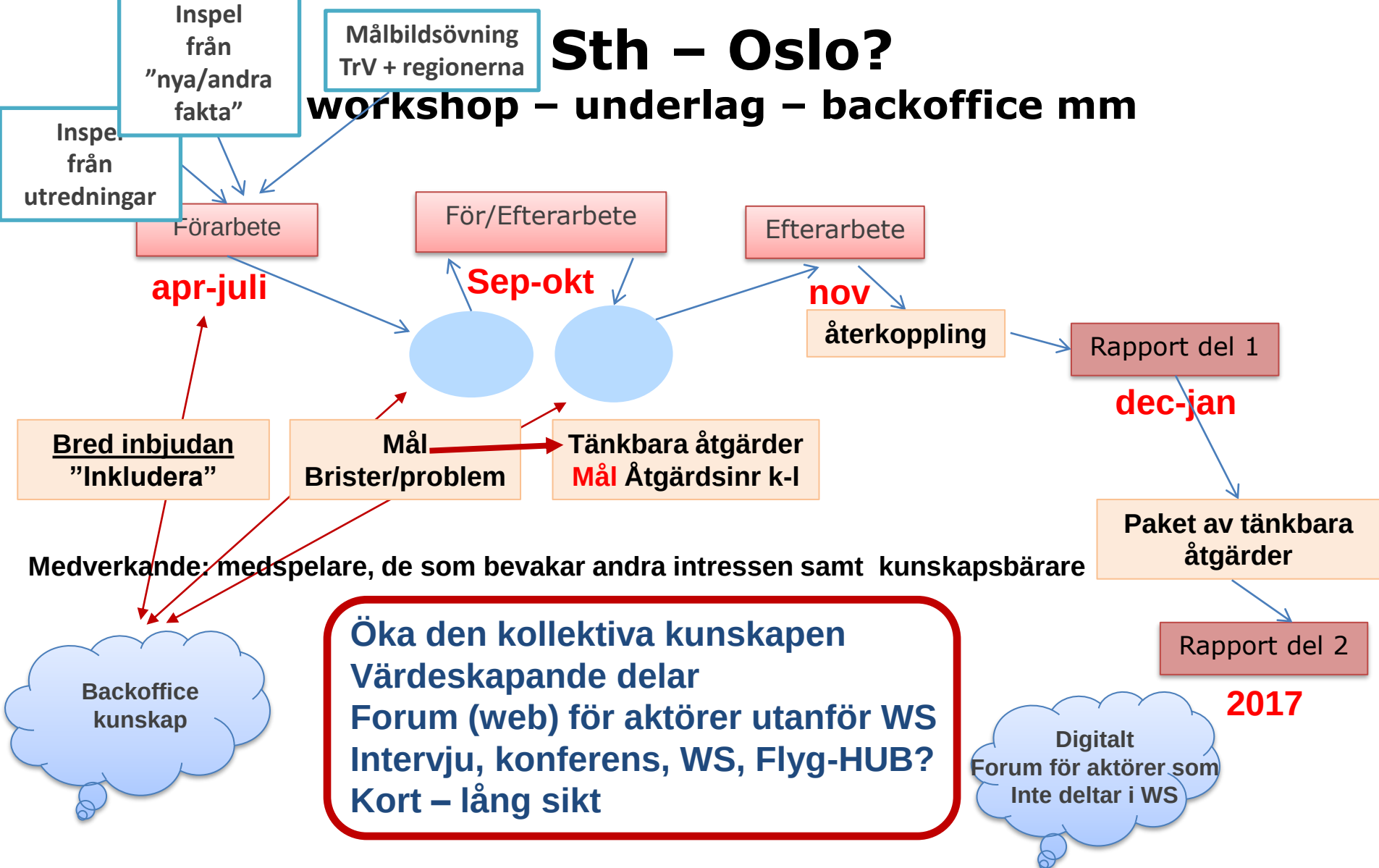
Åtgärdsvalsstudie inom stråket Stockholm–Oslo, intressenter & aktiviteter

- **Intervjuer** ex: Backoffice, Handelskammare/näringsliv, kollektivtrafik
- **Delta på WS** ex: fylken, kommuner, statliga verk, transportörer
- **Digitalt forum** (Webbsida på trafikverket.se) även för ”de som inte är med på WS” öppnas efter styrgruppens första möte (juli)
- **Blir möjlig för aktörer att lämna synpunkter på** och sammanställa **Intressentanalys kompletteras** med aktiviteter/tidsordning



Sth – Oslo?

workshop – underlag – backoffice mm



Allt är en del i processen ...även intervjuer och forum!

Åtgärdsvalsstudie inom stråket

Stockholm – Oslo

Målbild/målbildsövning

Från Den Attraktiva Regionen: (TrV)

- Målbild bör få ta tid
- Finns det en målbild bör nya aktörer få tid att sätta sig in i denna och få möjlighet att tillföra aspekter
- Gå gärna tillbaka och ifrågasätt målbilden
- Allt detta för att den ska bli "allas gemensamma målbild"

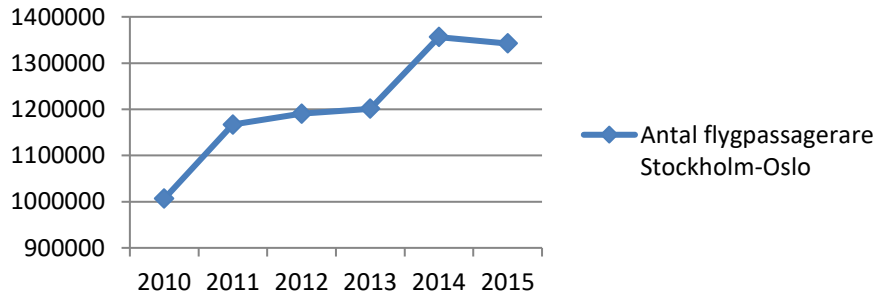
Konsulten ska utifrån den målbildsövning som TrV – Örebro/Värmland gjort ta fram förslag till målbildsövning på WS1.

Låt gärna aktörer med olika bilder ge inspel på WS

Åtgärdsvalsstudie inom stråket Stockholm – Oslo omfattning och avgränsning

- Hypotesen är att en väl genomförd målbildsövning gör det lättare att hitta omfattning och avgränsning för studien

Trafikslags övergripande → även flyg och båt



Lite om upplägg av WS1...

Förutsättningar redovisas

1. Person- och godstrafik
2. Flöden
3. Restid (konkurrensanalys) olika trafikslag
som buss, bil, tåg och flyg
4. Perspektiv: Regionalt, nationellt, internationellt
5. Arbetsmarknader
6. Kapacitet, robusthet, trafikutbud
7. Kända brister / flaskhalsar redan idag
8. Övergripande utvecklingstrender

Måldiskussion

1. Person och godstrafik
2. Kort och lång sikt
3. Perspektiv: Regionalt, nationellt, internationellt



Några av bristerna (flera är dolda)

BRISTER - Övergripande

- Svårigheter med samplanering över nationsgränsen
- Bristande kunskap om Norges betydelse för Sverige samt vise versa
- Avsaknad av norsk/svensk trafikplan
- Avsaknad av gemensam målbild
- Bristande engagemang från Stockholmsaktörer
- Bristande samordning mellan stråkets olika aktörer
 - Vid planering av kollektivtrafik
 - Vid planering av godstransporter
- Bristande internationell tillgänglighet från mellanmarknader

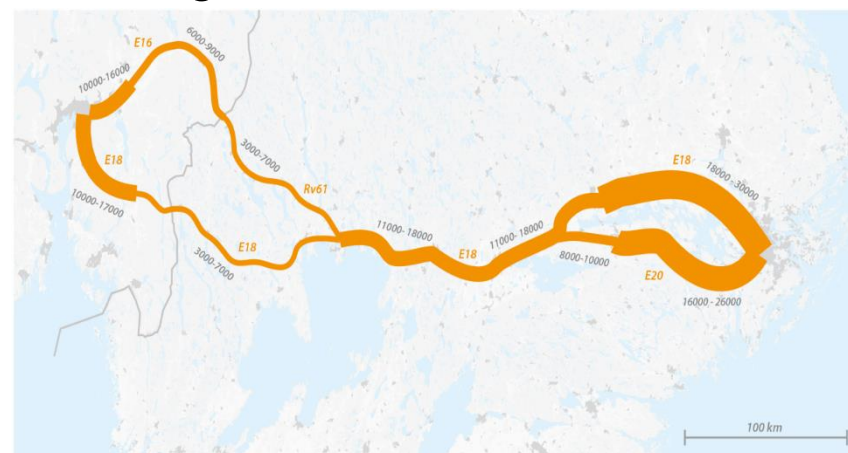
BRISTER - Järnväg

- Högt kapacitetsutnyttjande Värmlands- och Kongsvingerbanan (+ andra delar)
- Högt kapacitetsutnyttjande påverkar utbudet (restider, uppehållsmönster och turtäthet)
- Stor mismatch mellan efterfrågan och tillgänglig kapacitet
- För långa restider i ett flertal viktiga relationer
- Saknad länk mellan Örebro – Kristinehamn
- Karlskoga saknar helt tågförbindelse
- Dagens järnvägssträckning (Oslo – Karlstad) kan ifrågasättas om restiderna ska sänkas
- Saknas bra omledningsvägar för gods vid problem på Värmlands-/Kongsvingerbanan



BRISTER - Väg

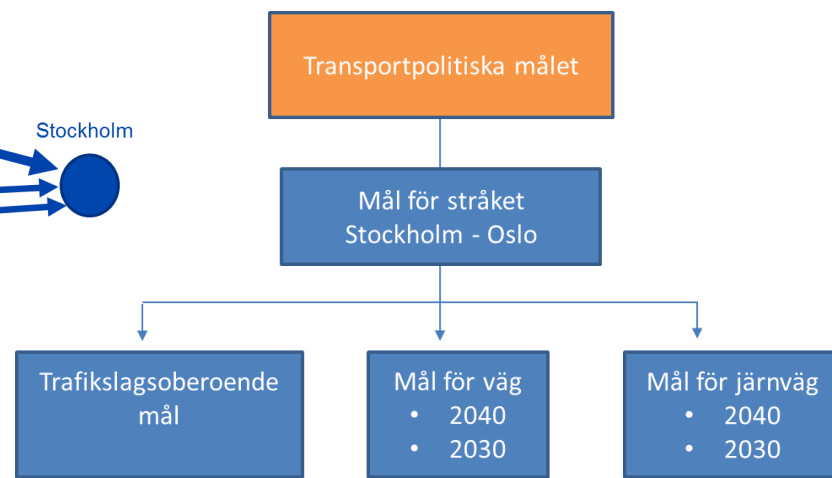
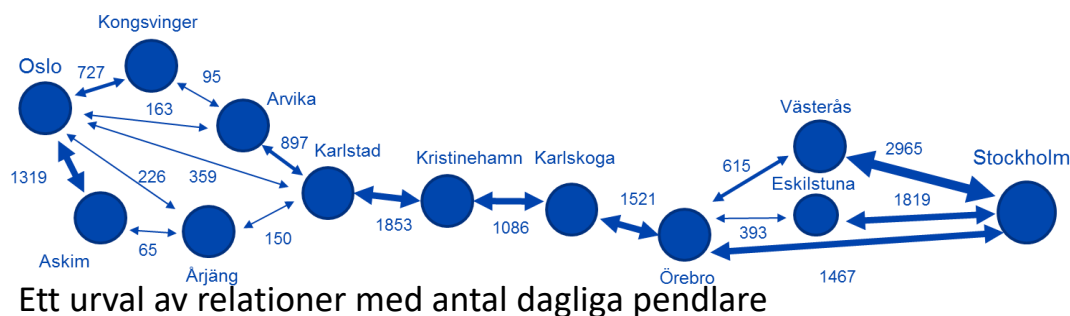
- Låg standard på E18, framförallt Värmland – Osloregionen
- Kapacitetsbrist på E18, framförallt Värmland – Osloregionen
- Låg standard Västjädra-Köping och Rv61 Charlottenberg - Riksgränsen
- Buller i tätorterna från vägen (E18)
- Vägar och vägtrafik tar mycket utrymme i städer
- Vägtrafiken påverkar närmiljön
- Vägtrafiken leder till stora utsläpp av klimatgaser



Några av målen (flera är dolda)

MÅL - Arbetsmarknad och näringsliv

- Näringslivsperspektivet måste komma med i planeringen
- Hög internationell tillgänglighet genom effektiva koppling till Arlanda och andra flygplatser i stråket
- Nodstädernas omland behöver integreras med t.ex. matartrafik och effektiva knutpunkter (person och godstrafik)



MÅL – Järnväg, lång sikt

- Överflyttning av gods från väg till järnväg
- Kortare restider
- För persontrafik ska tåg vara förstahandsvalet
- En järnväg som klarar:
 - Sth-Oslo på under tre timmar
 - Möjliggör stopp på mellanmarknader
 - Ger utrymme för gods
- Restider med järnväg som blir konkurrenskraftiga mot flyget på ändpunktsmarknaden och mot bilen på mellanmarknaderna
- Max en timmes restid mellan nodstäderna
- Skapa förutsättning för ökad lönsamhet vid järnvägstransporter – möjliggör för kapacitets starkare tåg (långa, tunga och breda)

**Stråket Sth – Oslo
”en lång väg att
vandra”, eller.....?**

***Åtgärdsvalsstudie
övergripande på
nationell nivå**

Samverkan som är uthållig:

erfarenheter från utvecklingsprojekt

Den Attraktiva Regionen

Olika nivåer och typer av planering



TRAFIKVERKET

Principer för samverkan?

Vart är vi på väg?

Regional aktör

Skilj från värdeskapande förhandling

Länsstyrelse

Trafikverket

Kollektivtrafik

Kommun

Barn/unga

Besöksnäring

Transportörer

Näringsliv

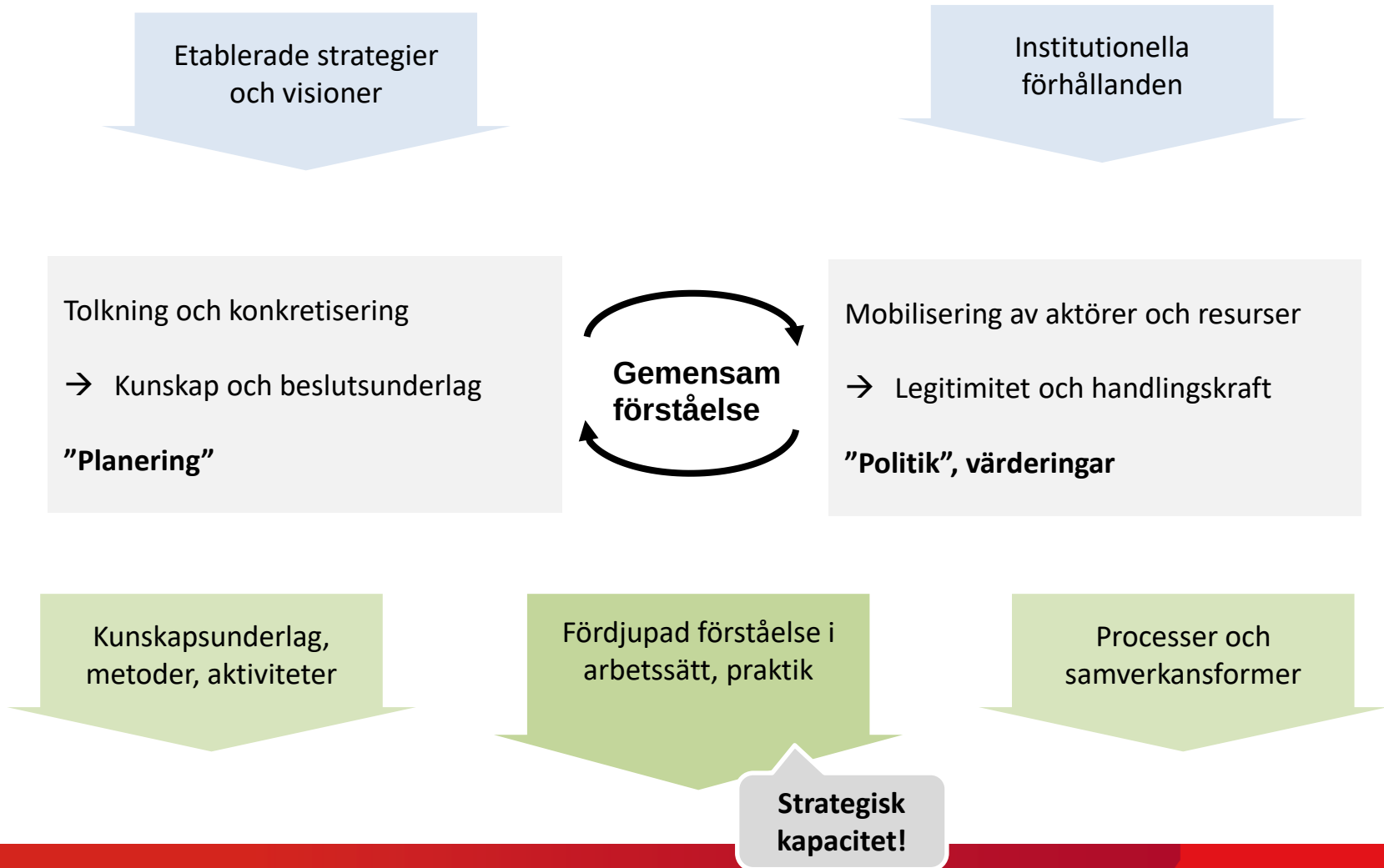
m fl.

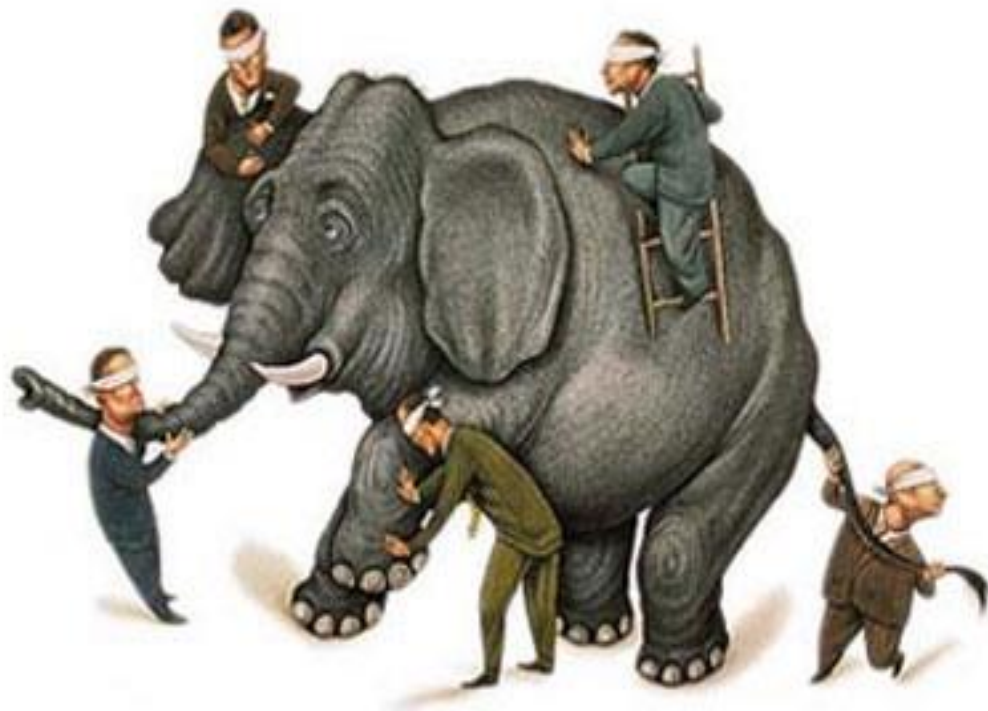
Vi "samverkar för värdeskapande samarbete" mot målen

Smått och gott om bra samverkan

- Kollektivtrafikens aktörer behöver vara med mer i tidiga skeden
- Gå från konkurrens mellan kommuner till att komplettera varandra
- Alltid ett ömsesidigt beroende mellan lokal och regional nivå
- Möten över gränser skapar mervärden
- Transportinfrastruktur = en katalysator, men inte alltid lösningen på utvecklingsbehov
- Att mötas som jämbördiga parter... Relationsbyggande och meningsskapande
- Politisk förankring en framgångsfaktor för långsiktighet – styrande + opposition

Förutsättningar → process → utfall



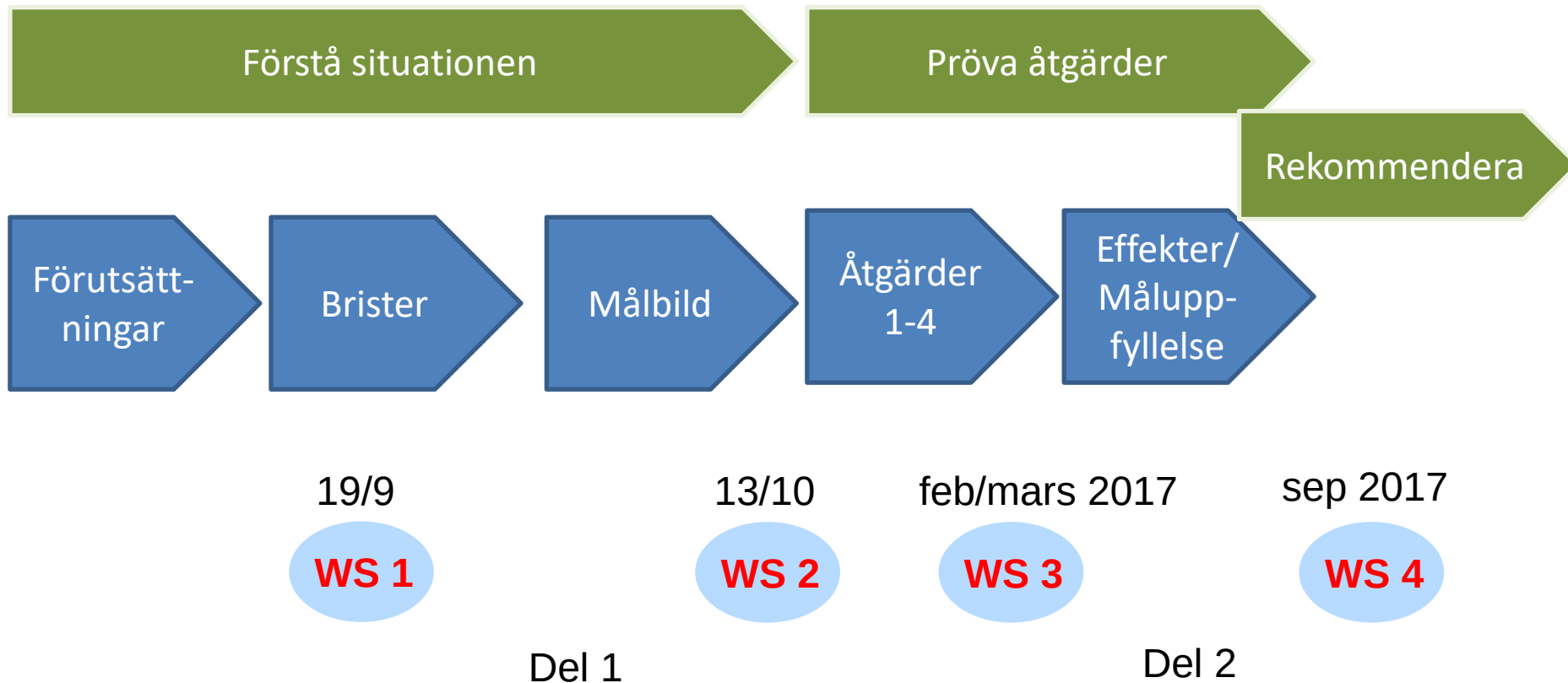


Förtroendemodell

$$\text{Förtroende} = \frac{\text{Närhet} + \text{Pålitlighet} + \text{Trovärdighet}}{\text{Egeninteresse}}$$

Hur du uppfattas!

Processen- linjärt beskriven



Inspel från "nya fakta"

Processen – som den är/kan bli!

Inspel från utredningar

Förarbete

maj-aug

För/Efterarbete

Sep-okt

Efterarbete

nov

återkoppling

Rapport del 1

dec-jan

2017

För/Efterarbete

Feb sep

WS

WS

Paket av tänkbara åtgärder

Slutrapport

Bred inbjudan
"Inkludera"

Mål
Brister/problem

Mål
Tänkbara åtgärder
Åtgärdsinriktningar

Backoffice
kunskapsbärare

Digitalt
Forum för aktörer som
Inte deltar i WS