

Välbefinnande i den hållbara staden

– hur omsätter vi visioner till en målstyrd trafikplanering?

Seminarium 5 nov 2012

I flera decennier har samhällets trafikplanering utgått från fortsatt växande vägtrafik. Samtidigt har samhället formulerat mål om hållbar utveckling som återkommande kolliderar med etablerade planeringsmodeller.

Varför blir det så? En tes är att dagens beslutsmodeller och beslutsunderlag är "spårbundna" och i praktiken motverkar en hållbar stadsutveckling. För att nå en hållbar utveckling krävs sannolikt ett "spårbyte". Innebär det samtidigt påtagligt förändrade beslutsunderlag och beslutsprocesser?

Syftet med seminariet är att översiktligt belysa ingående parametrar och moment i beslutsprocessen för infrastruktur samt den kritik som har framkommit under åren. Vidare vill vi diskutera vad som behöver förändras i detta för att utveckla samhället i enlighet med beslutade mål. Vill vi även öka insikten och kunskapen om hur strukturerande beslut fattas – för att på sikt få bättre beslutsmodeller. Vi vänder oss till forskare, praktiker och intresserade på området.

Seminariet ingår som en del i projektet WISE – *well-being in sustainable cities*, som i sin tur är en del av Mistra Urban Futures. Se vidare www.mistraurbanfutures.se. Missa inte möjligheten att kombinera detta seminarium med konferensen Arena hållbar stad 6-8 nov. Läs mer på <http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/Alias/Files/?ahsprogram>

Dag 5 november 2012
Plats Palmstedtssalen, Chalmers, Göteborg. Hållplats: Chalmers. Hitta:
<http://www.hitta.se/chalmers+tekniska+h%C3%B6gskola/g%C3%B6teborg/dxxMls555-?var=g%C3%B6teborg&vad=chalmers+h%C3%B6gskola#>
Moderator Lars Berggrund

PROGRAM

8.30 Registrering, kaffe
9.00 Välkommen
Introduktion om forskningsprojektet WISE – Beslutsmodeller

Pass 1 Hur ser beslutsmodellerna ut idag och vilken är kritiken?

Översiktlig presentation av dagens beslutsmodeller och underliggande beräkningar och analyser. Vi gör en liten djupdykning i ingående ASEK-värden och hur de påverkar analyserna. Vi resonerar även om vad forskningen kring beslutsprocesser har kommit fram till. Vi får också en redogörelse av hur Riksrevisionens kritik av beslutsprocessen för infrastruktur har hanterats på regeringskansliet.

Gunnel Bångman, Trafikverket
Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic AB
Kajsa Lindström, Näringsdepartementet

Pass 2 Hur vidgar vi beslutsunderlaget och ökar målstyrningen i infrastrukturplaneringen?

För att vidga beslutsprocesserna och fånga samhällets olika behov pågår arbete på flera fronter. Trafikverket presenterar sitt arbete med att vidareutveckla Samlade effektbedömningar (SEB). Vi får även en beskrivning av hur man med andra ingångsvärden i modellerna kan hitta utvecklingsvägar för att nå beslutade mål. Från en färsk internationell studie hämtar vi inspiration för målstyrd samhällsplanering. Slutligen hoppas vi kunna presentera ytterligare planeringsverktyg som kan komplettera de etablerade beslutsmodellerna.

Agnes von Koch, Trafikverket

Johanna Stål, Camino magasin

Carl-Henrik Sandbreck, SWECO

Ulrika Lundquist, Stadsbyggnadskontoret Göteborg

12.00 Avslutning och gemensam lunch

ANMÄLAN

Sker senast 26 oktober till per.schillander@trafikverket.se

Frågor av praktisk natur eller om programmet kan ställas till per.schillander@trafikverket.se



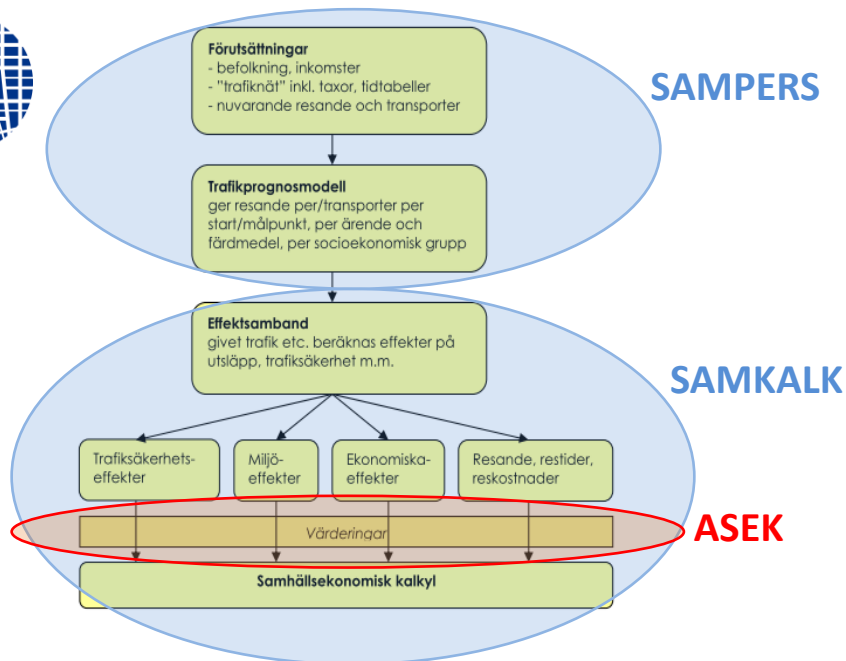
WISE - Beslutsmodeller

Seminarium 5 november

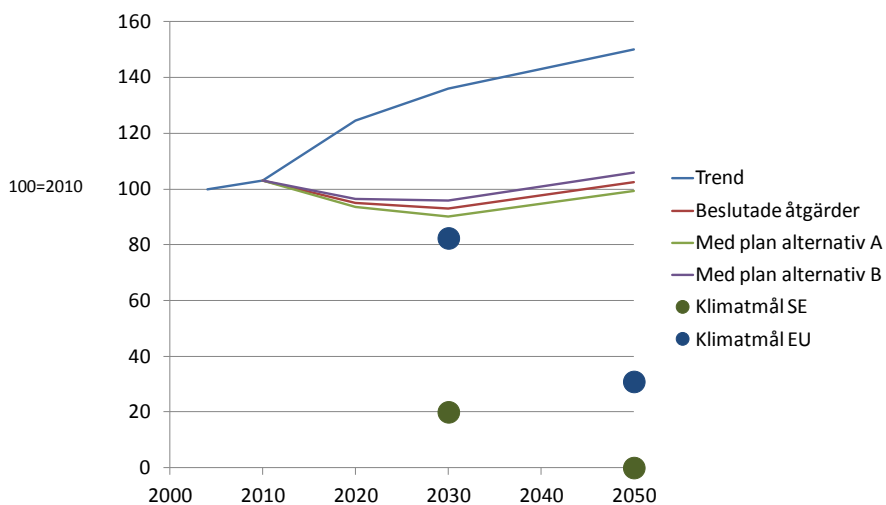


TRANSPORTPOLITIKENS ÖVERGRIPANDE MÅL

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.



Koldioxid från svenska transporter (index)





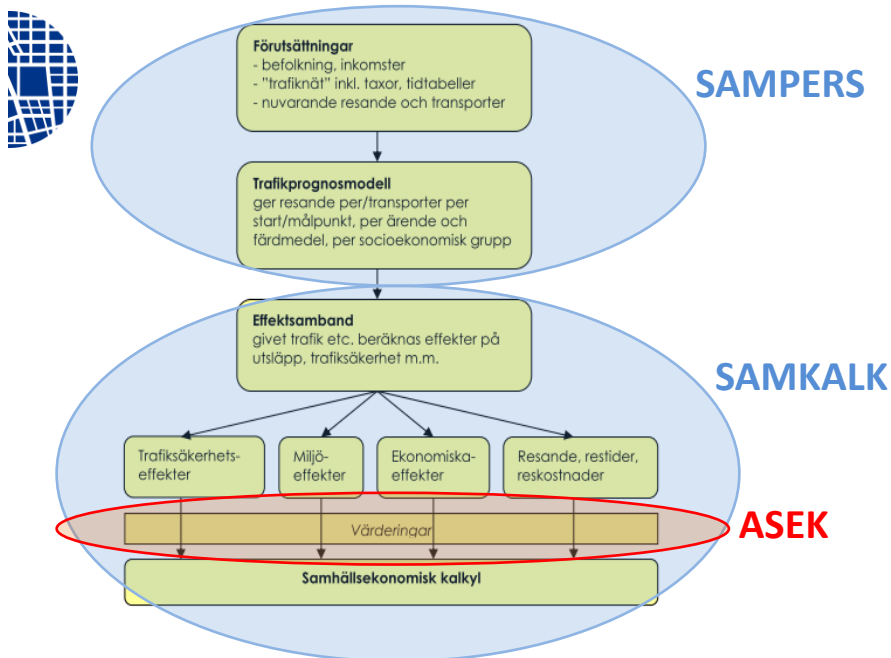
Det Goda Livet, Västsvenska Paketet
http://www.youtube.com/watch?v=UD7zJ5sz5oQ&list=SP0D26CCF30BCFA619&index=2&feature=plpp_video



Kan hållbara visioner bli verklighet?

Omställning som krävs för klimatmålen och andra målbilder är i vissa stycken radikala.

Är beslutsmodellerna utformade så att de klarar detta, eller är de alltför spårbundna?



Tyvärr blir sällan lösningar vi förknippar
med "en attraktiv stad"
samhällesekonomiskt lönsamma





-Vad händer om förutsättningar och trafikprognoser baserar sig på visionen och inte på nuläge och prognos om ökade bilresor? (Sampers för K2020-visionen)

-Hur påverkar värderingstalen i ASEK lönsamheten? Vad händer om vi värderar utifrån välbefinnande?

- Pågående arbete om "samlade effektbedömningar" vidgar beslutsunderlagen. Räcker det?

-Vad har gjort att andra internationella städer lyckats ställa om i enlighet med sina visioner?



ASEK

Gunnel Bångman, Samhällsekonom
Samhällsekonomi och Modeller



Samhällsekonomisk analys (CBA)

- Räknar alla effekter – både prissatta och icke-prissatta
- Effekter för alla individer och organisationer – både direkta och indirekta
- Men – akta sig för dubbelräkning. Pris på en vara, inkomst för säljare och utgift för köpare mäter samma sak, men ur olika perspektiv.

Transportsektorns kalkyler

- Mäter inte värdet av tillgänglighet.
- Mäter skillnad i samhällets totala kostnad för resor/transporter, med och utan åtgärd.
- Samhällets totala kostnad för resa/transport =
 privatekonomisk kostnad för resor/transporter
 + kostnad för övriga individer och företag (extern kostnad)
 + budgeteffekter för staten

Kalkylens beståndsdelar:

- Konsumentöverskott för resenärer och privatbilister
 (= nytta av konsumtion – kostnad för biljetter, fordon & bränsle, restid, förseningstid, brist på komfort etc)
- Producentöverskott för trafikoperatörer
 (= företagsekonomiskt täckningsbidrag för buss- och tågbolag, rederier, åkerier etc)
- Kostnad/intäkt för förändringar av externa effekter
 (miljöeffekter, trafiksäkerhet)
- Budgeteffekter för staten

Samhällsekonomisk analys i transportsektorn

Grundförutsättningar och trafikprognos (basprognos)

**Effektsamband och effektberäkningar:
Restid och –komfort, privata reskostnader
Trafiksäkerhet och Miljö
Budgeteffekter**

Värdering av icke-prissatta effekter

Samhällsekonomisk kalkyl

NNK = Nettonuvärdekvot = Nettonuvärde per satsat krona i investering (och/eller D&U)

Kalkyl för investering i infrastruktur - stor påverkan av:

- Trafikprognos
- Inbesparad tid och tidsvärdering (åktid, förseningstid, väntetid etc)
- Ökad trafiksäkerhet (för väginvesteringar)

Relativt liten påverkan av:

Emissioner - koldioxid, partiklar, NOx etc.

Buller – ingår i få modeller – ”bullerkartor” behövs

Samhällsekonomiska kalkyler och långsiktig hållbarhet

Samhällsekonomisk analys används i åtgärdsplaneringen.

Utvärderar lönsamhet av föreslagna objekt – val av objekt görs med annan metod.

Används för enskilda investeringsobjekt och åtgärder – alltså små förändringar i transportsystemet - inte hela transportsystemet.

Strategiska vägval för transportsystemet – behövs även annat beslutsunderlag än Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler.
Övergripande politiska mål och målstyrning?

PLANERING, BESLUTSMODELLER OCH MÅL

Lena Smidfelt Rosqvist





**PLANERING ÄR EN PROCESS
SOM INNEBÄR ATT NÅ *ETT FRAMTIDA MÅL* GENOM
ETT SYSTEMATISKT OCH *MÅLINRIKTAT*
*HANDLANDE.***



Hållbarhetskomponenter

Krav

Medverka till att minska påfrestningarna på de livsuppehållande systemen (inkl klimatsystemet)

- Luftkvalitet
- Växthusgaser
- Landskap och markanvändning
- Naturresursanvändning

- Signifikant förbättring
- Signifikant minskning
- Undvikande eller kompensation
- Minskad användning

Medverka till att öka välbefinnandet för nuvarande generationer

- Buller
- Säkerhet (skador och död)
- Urbana levnadsvillkor
- Samhällets transportkostnader
- Inverkan på absolut fattiga

- Minskning eller status quo
- Förbättring eller status quo
- Förbättring eller status quo
- Ingen ökning sociala kostnader
- Ingen negativ inverkan

Transportsystemet skall utformas i aktivt samarbete med relevanta intressegrupper

- Intressentgruppers medverkan

- Omfattande räckvidd
- Alla röster hörs

Transport-system

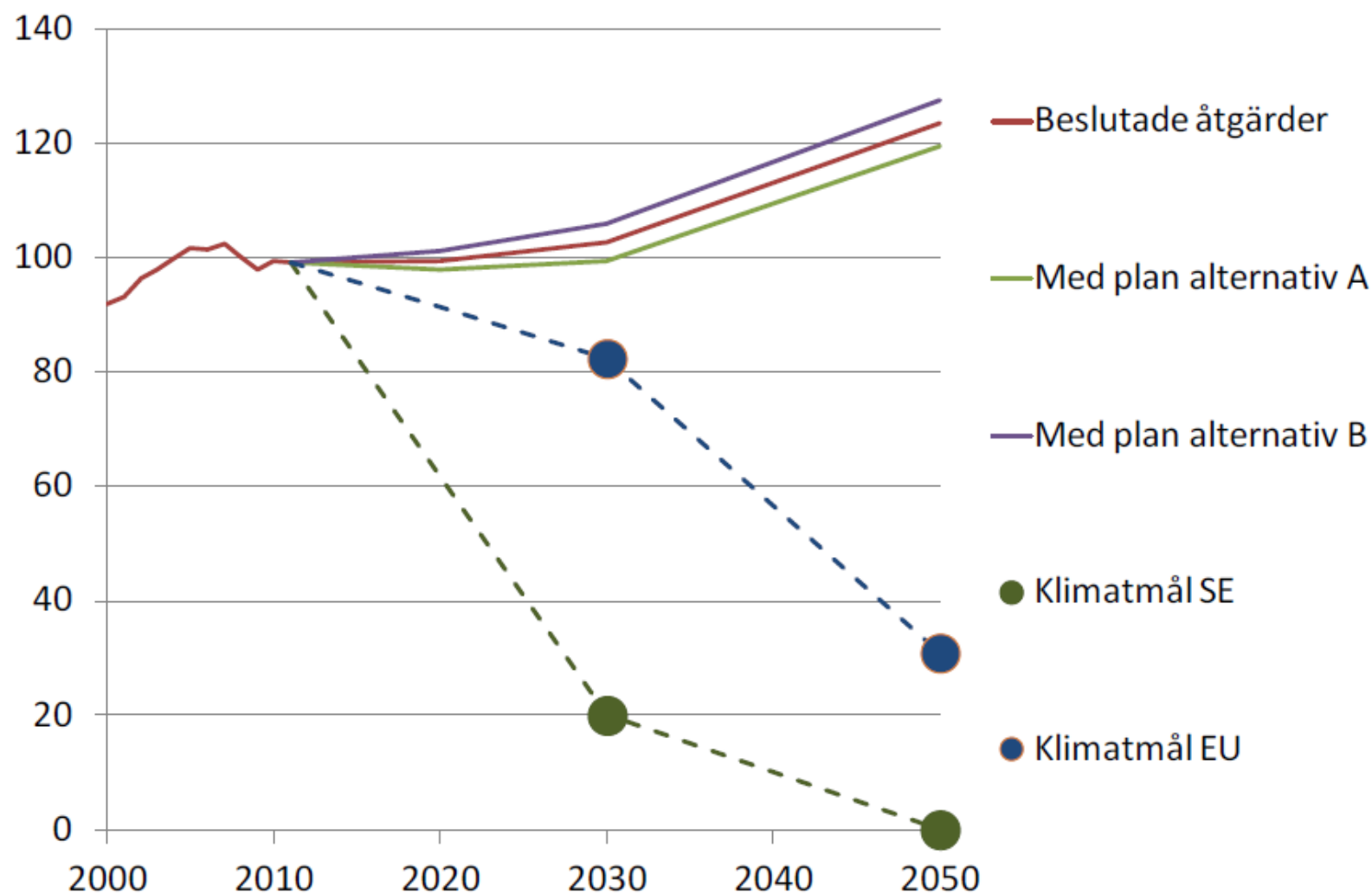
för

Hållbar utveckling

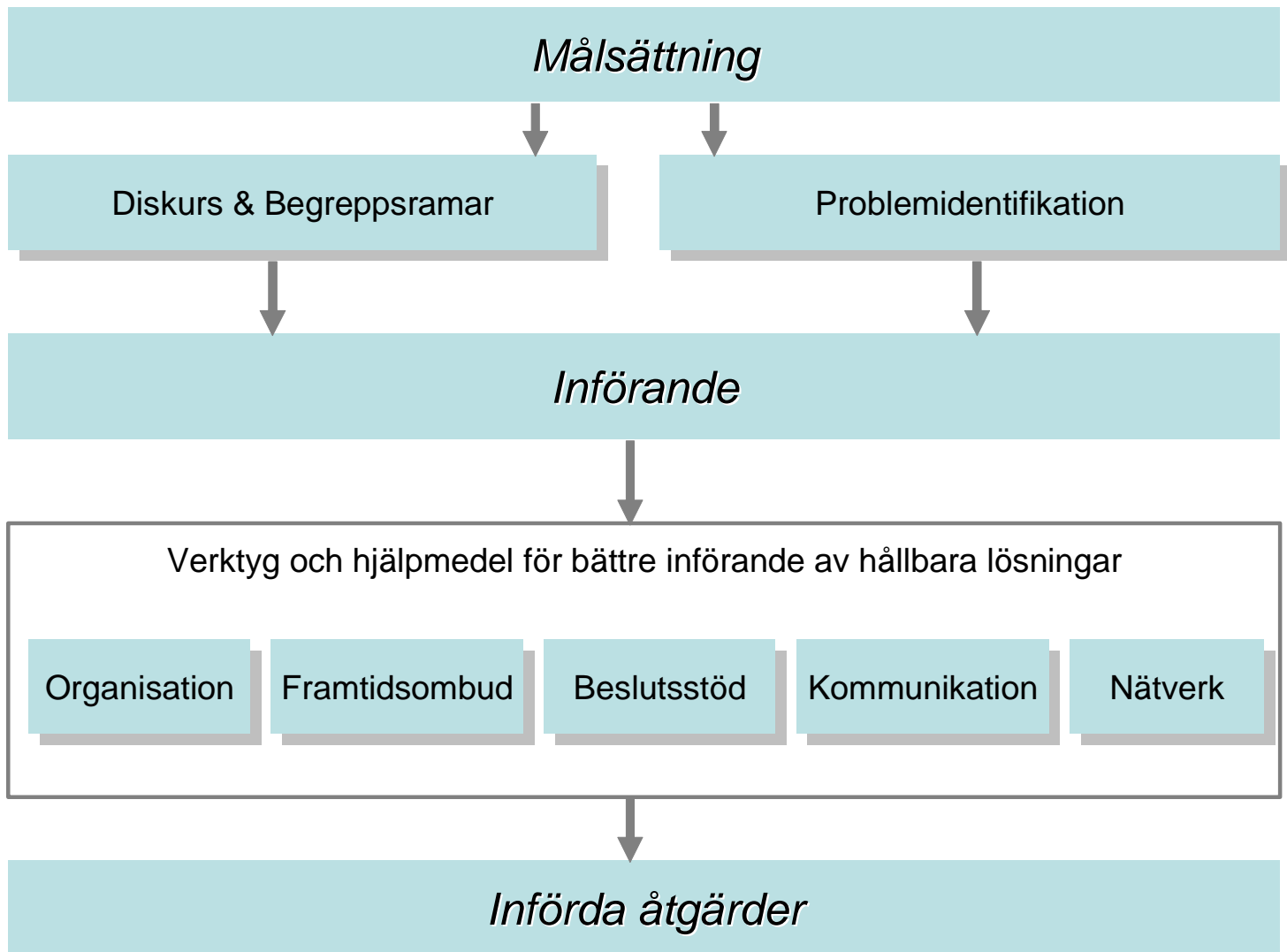
HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM FÖRUTSÄTTER

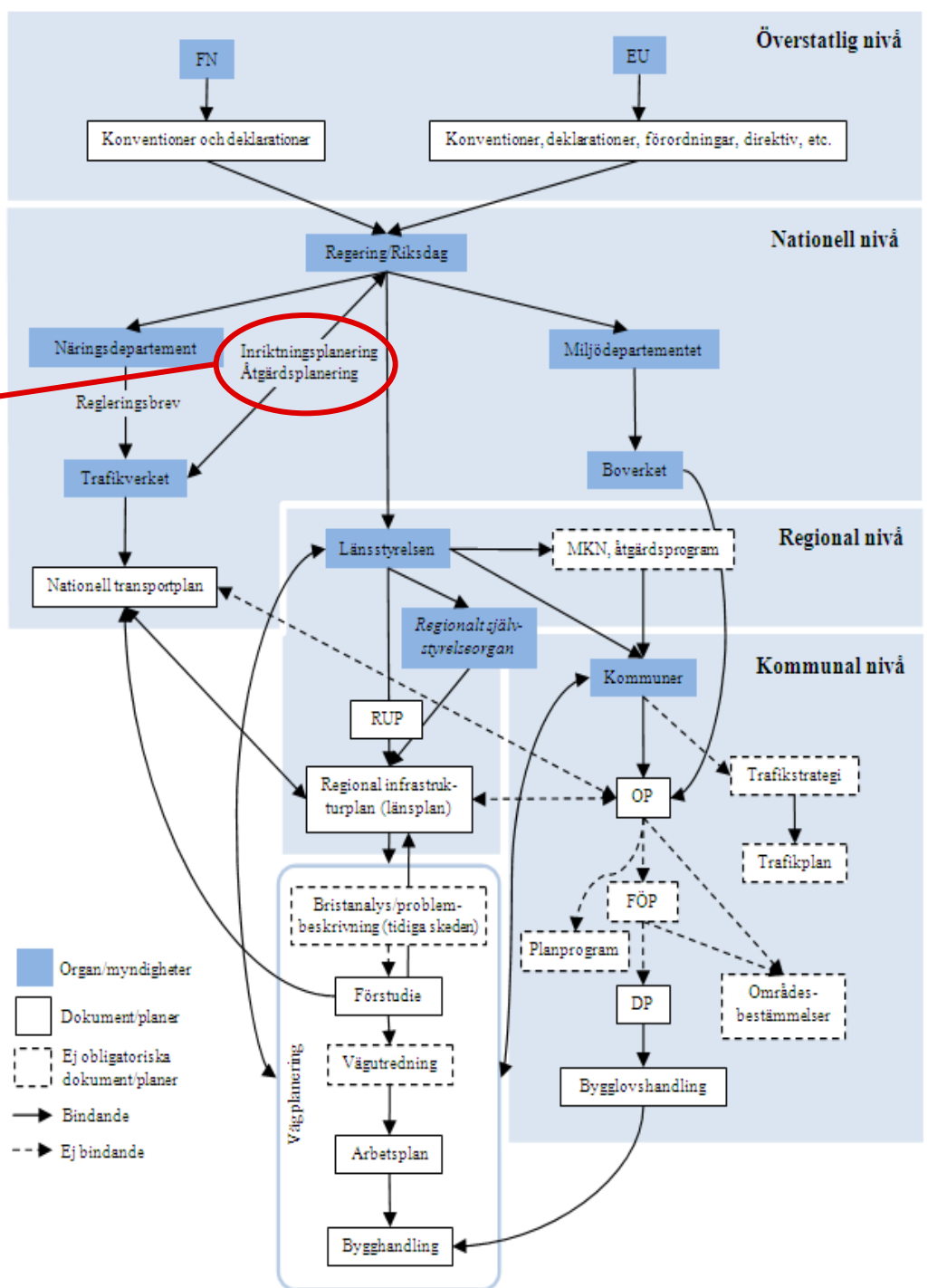
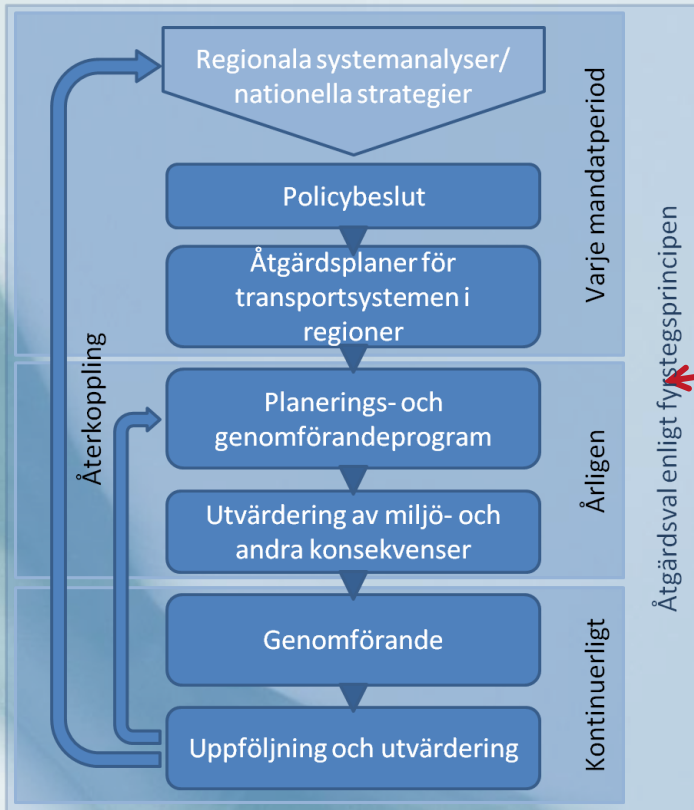
1. Minska transport- och/eller trafikefterfrågan
2. Främja hållbara trafikslag (kollektivtrafik, gång, cykel)
3. Miljöanpassa fordon och infrastruktur

Följande figur illustrerar situationen:

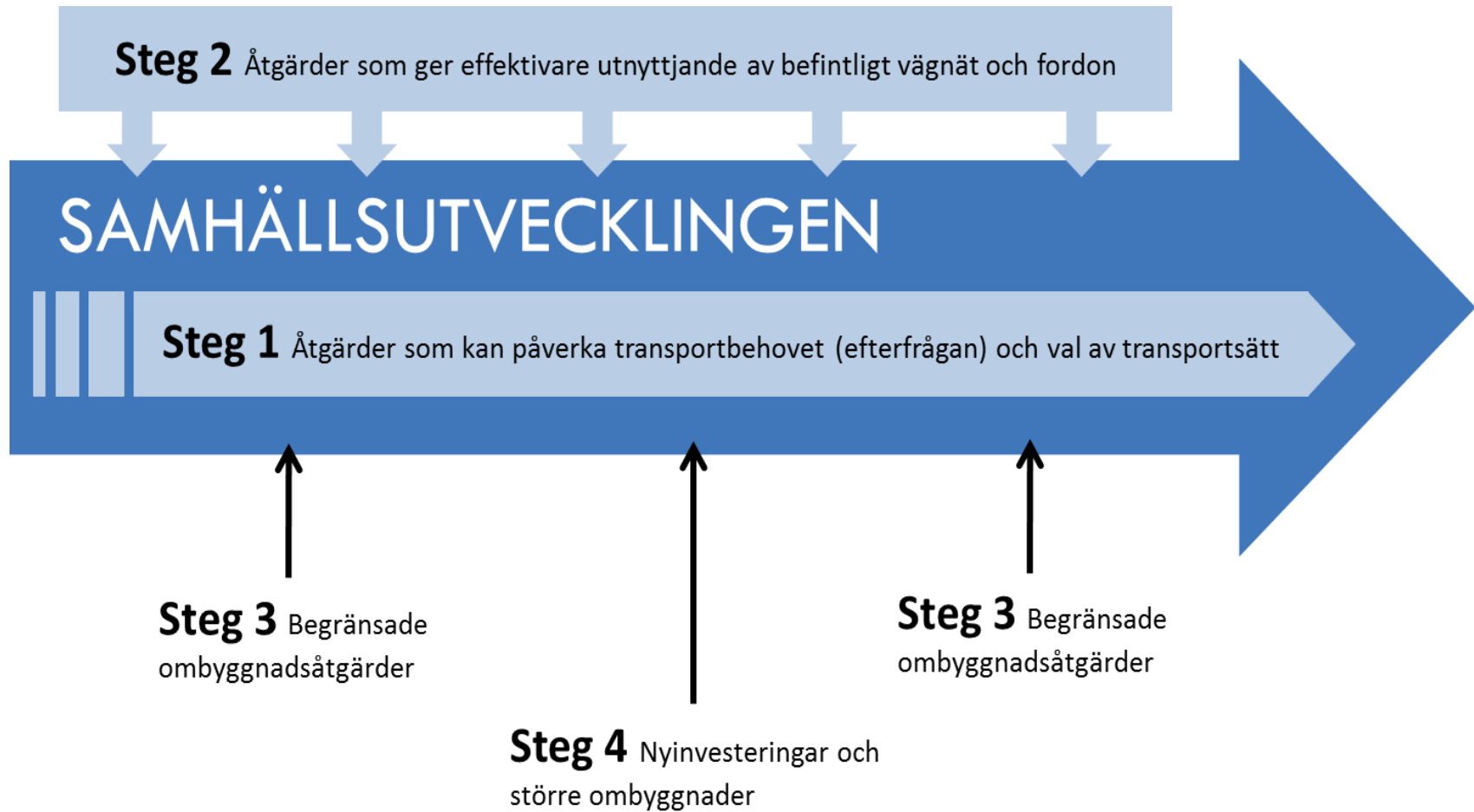


Figur 9.2: Beslutade åtgärder inkluderar åtgärder och styrmedel som var beslutade i slutet av 2011, innefattar bl.a. koldioxidkrav på personbilar och redovisad trafikprognos. Med plan alternativ A och B är illustrationer på inverkan av en nationell transportplan. Det väsentliga är som synes inte denna inverkan utan mot vilka mål som planeringen sker (Klimatmål SE respektive Klimatmål EU).





FYRSTEGSPRINCIPEN SOM KULTUR – *INTE BARA STRATEGI*



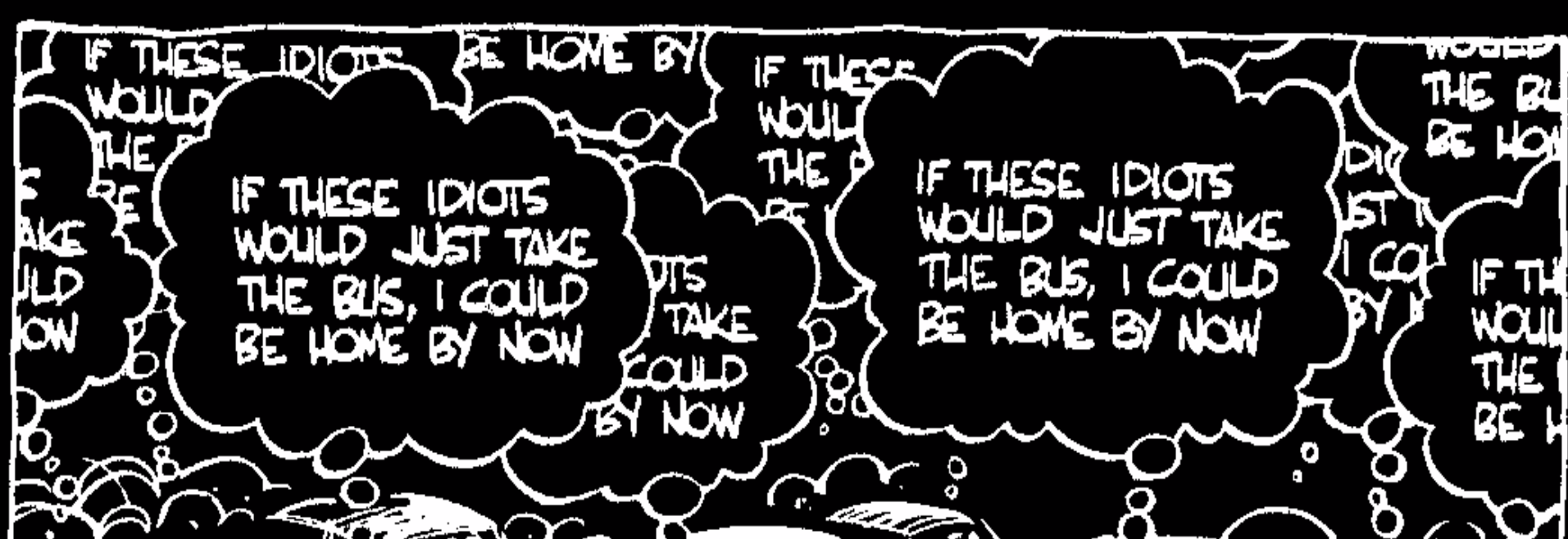
CULTURE BEATS STRATEGY



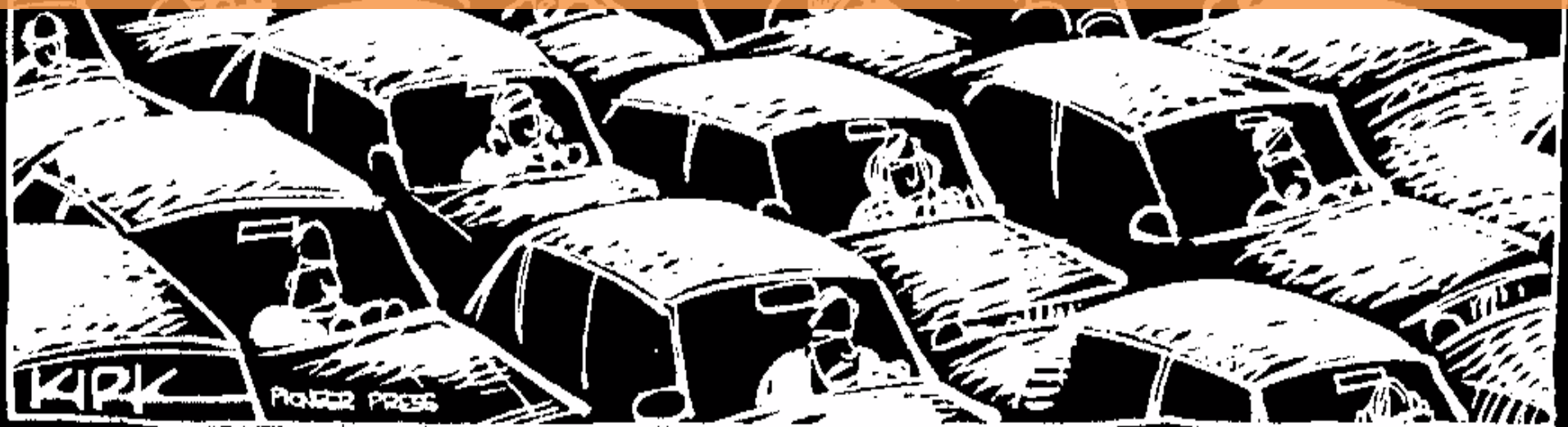
FÖRSTÅELSE AV PLANERING

- ▶ Tolkningsföreträdet har legat hos ingenjörer (vägbyggare) som tolkat problemet för transportsektorn som ”*att få transportsystemet att flyta/funkera*”





ÅTGÄRDA UPPLEVDA BRISTER I BEFINTLIG STANDARD

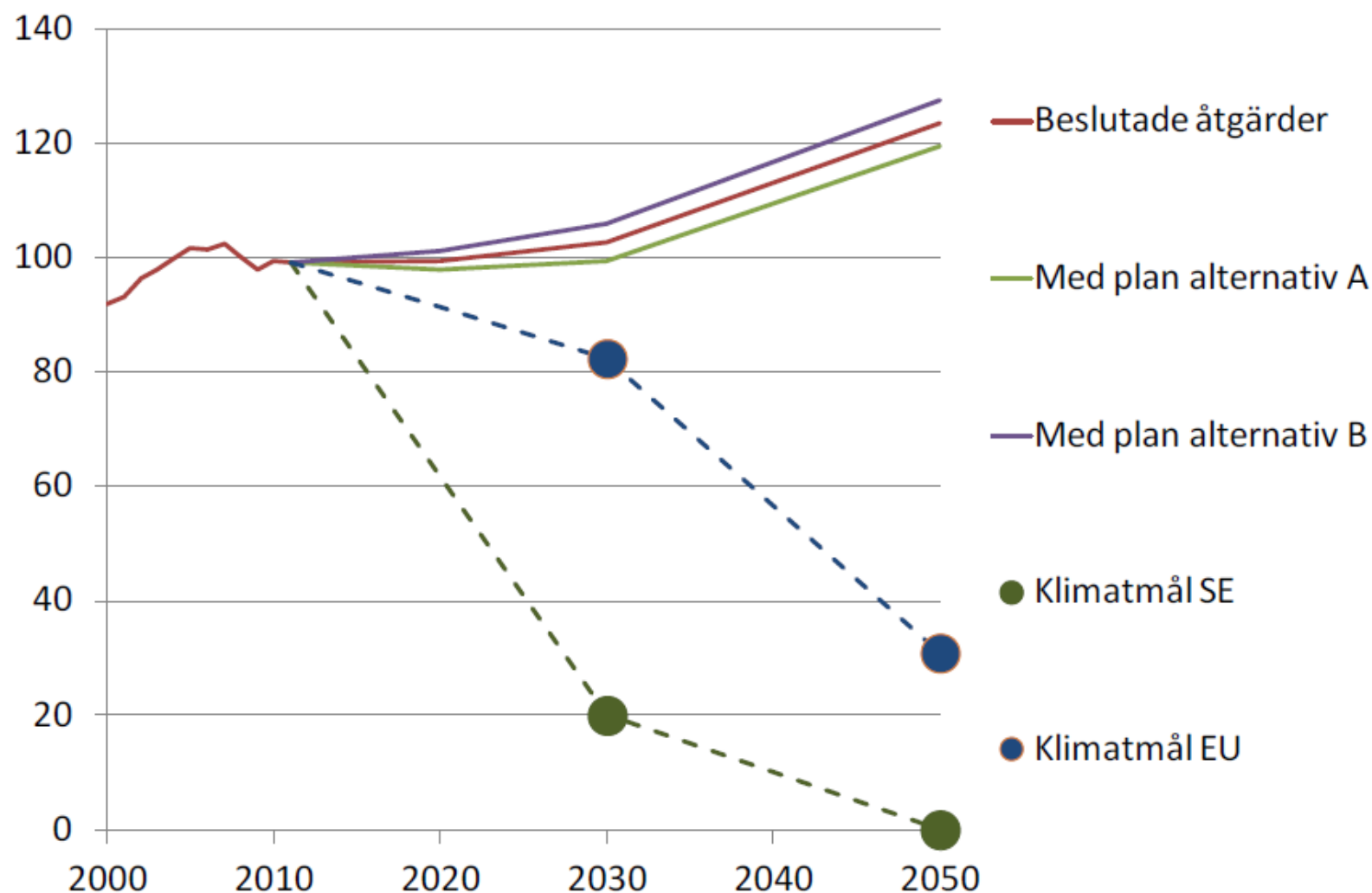


VILKET ÄR ANNORLUNDA ÄN DAGENS MÅLFÖRMULERING

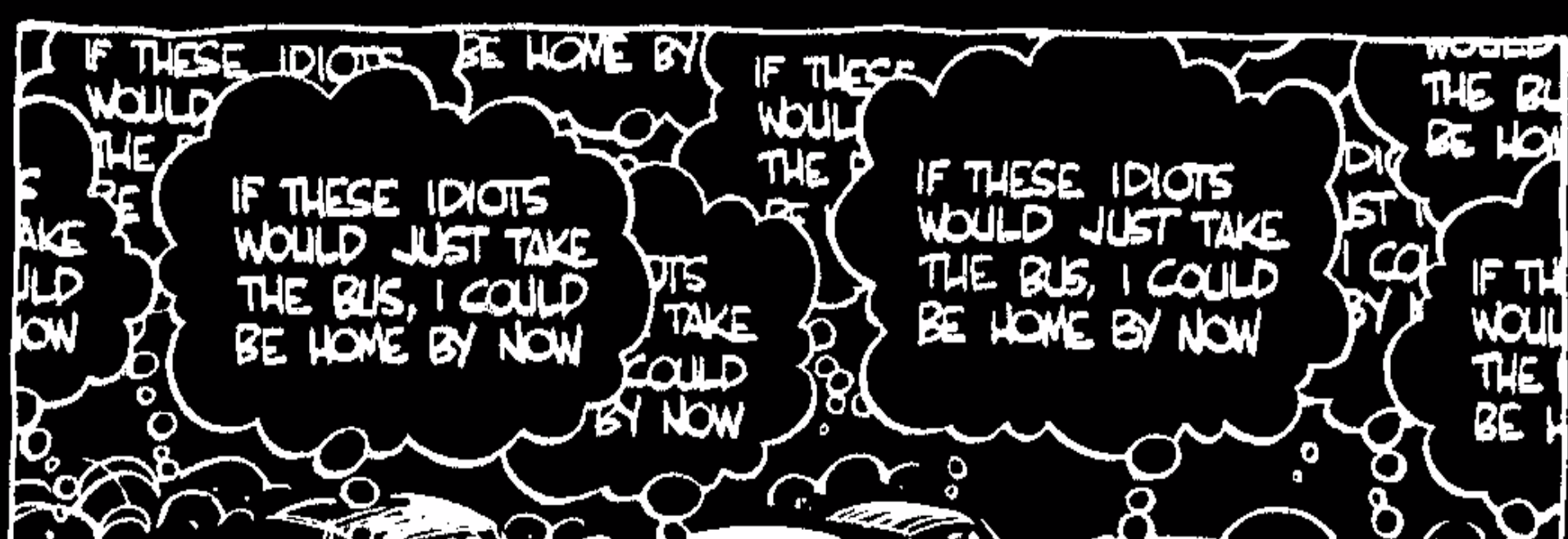
...där målet är en viss funktion som ska uppnås
utan att vissa aspekter som miljö, hälsa och
säkerhet äventyras



Följande figur illustrerar situationen:



Figur 9.2: Beslutade åtgärder inkluderar åtgärder och styrmedel som var beslutade i slutet av 2011, innefattar bl.a. koldioxidkrav på personbilar och redovisad trafikprognos. Med plan alternativ A och B är illustrationer på inverkan av en nationell transportplan. Det väsentliga är som synes inte denna inverkan utan mot vilka mål som planeringen sker (Klimatmål SE respektive Klimatmål EU).



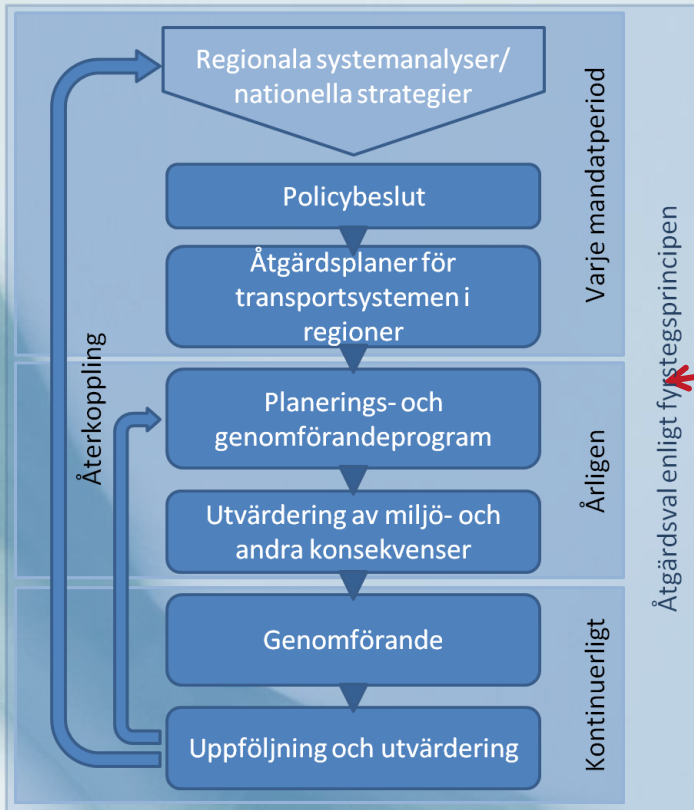
HUR SKA VI HUSHÅLLA OCH FÖRDELA DENNA GEMENSAMMA TILLGÅNG



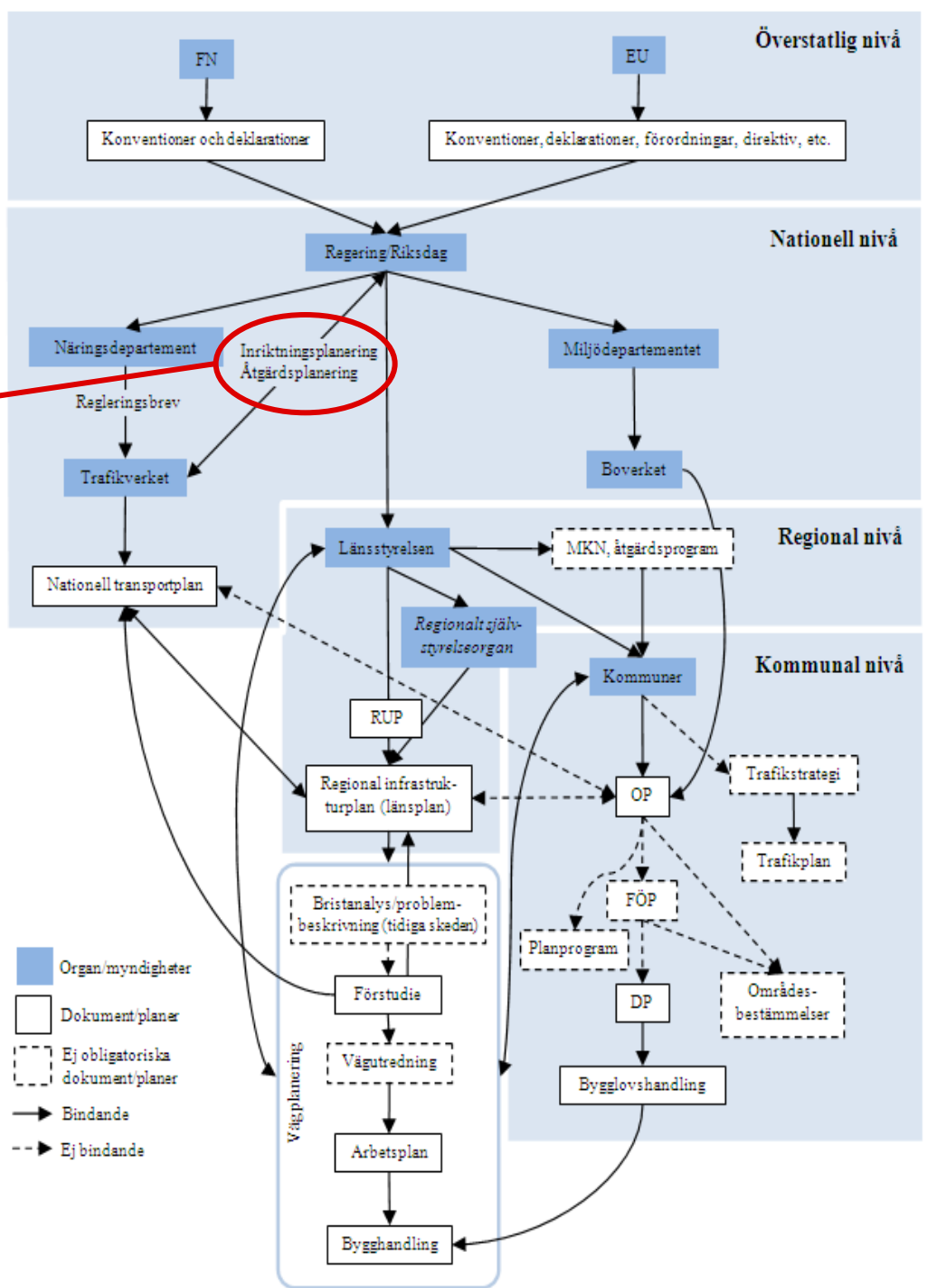
MÅLEN SKA VARA STYRANDE

- ▶ Anpassa stöden till att styra mot målen
- ▶ Skapa metoder och planering som bygger på kompetensutveckling





Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen



Hur får man folk att ta trapporna? Med nya hissar.



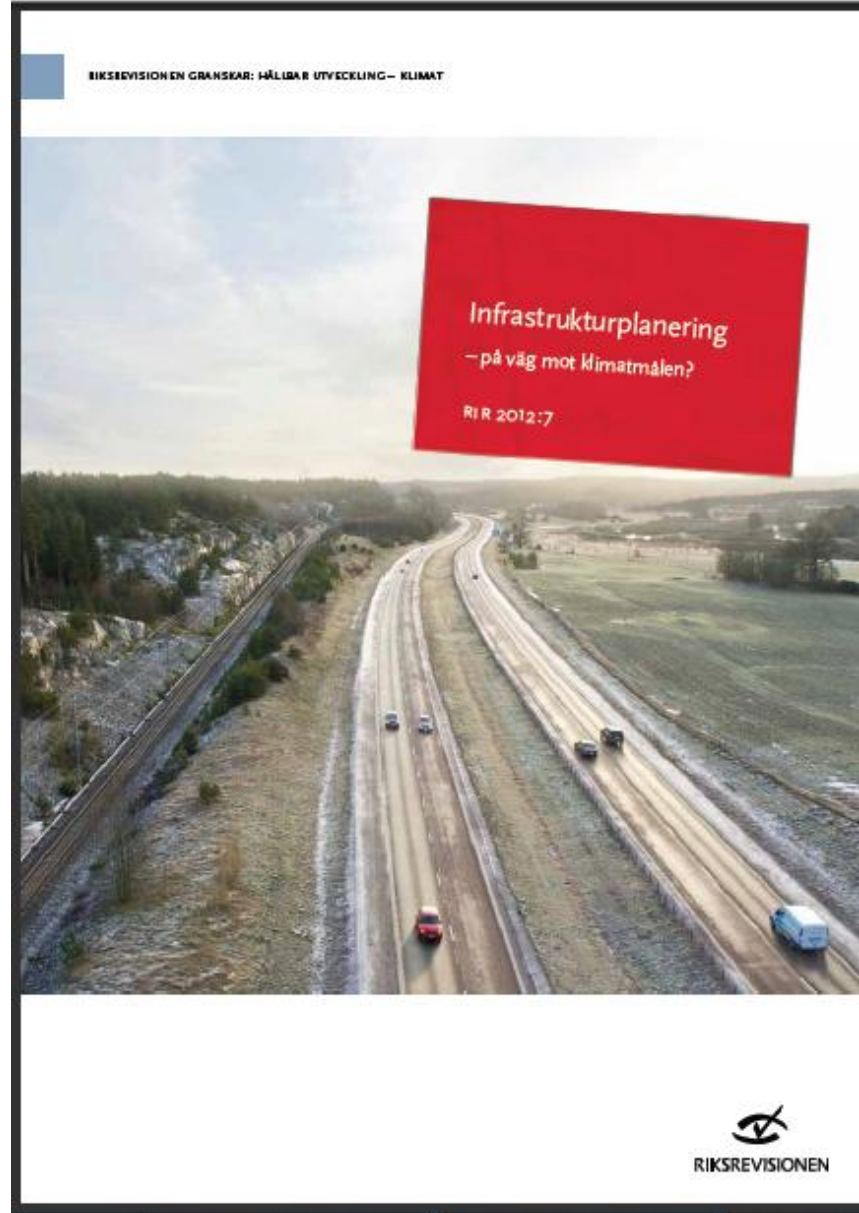
Årets E Prizevinnare är Örebrobostäder. Grattis!

E Prize är en tävling där vi och Veckans Affärer belönar de företag som på ett innovativt sätt minskat sin energiförbrukning. Bland de tävlande i kategorin fastighet och offentlig sektor vann i år Örebrobostäder. De har bland annat bytt ut all utrustning i sina tvättstugor till energisnålare varianter, LED-belysning har installerats och fläktar och pumpar har bytts ut till modernare och effektivare alternativ.

Men en åtgärd sticker ut bland alla de andra: Örebrobostäder insåg att deras hissar var en stor energibov och hittade därför på ett smart sätt att dra ned på hissåkandet - göra hissarna långsammare i studentbostäder. Det har gjort att fler studenter idag väljer trapporna. Och på så sätt har de både sparat el och även förbättrat ungdomarnas hälsa. För oss är Örebrobostäder en solklar vinnare. Läs mer på eon.se/eprize

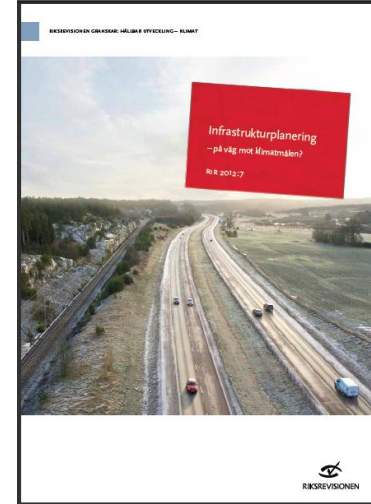
Regeringens skrivelse 2012/13:3 med svar på Riksrevisionens rapport

Kajsa Lindström
Näringsdepartementet

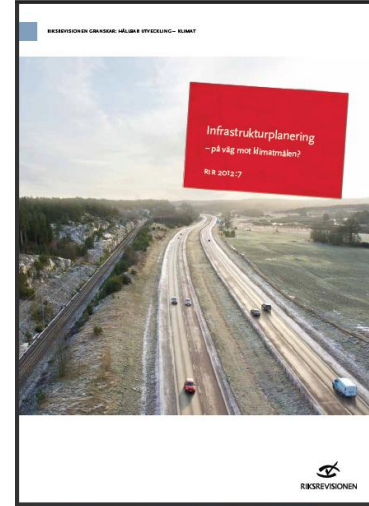


Riksrevisionens menar att...

- Otydligt hur hänsyn ska tas till klimatmålen i infrastrukturplanering.
- Lönsamhet bygger på trafikvolymmer som är svåra förena med klimatmål.
- Förutsätter forskningsgenombrott/tekniksprång.
- Svårt att se hur trafikslagsövergripande ansats fått genomslag i och med att regeringen låst fördelningen mellan vägar och järnvägar.
- Osäkert om nuv. nationell plan leder till minskade utsläpp/bidrar till att nå klimatmål.



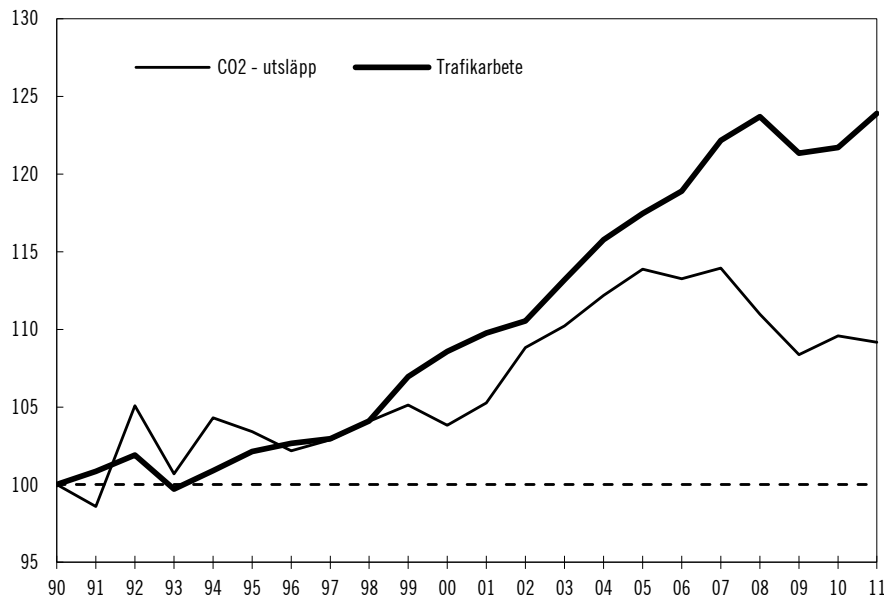
Riksrevisionens rekommendationer



Regeringen bör

- *...i sin rapportering till riksdagen av infrastrukturplanen, tydliggöra sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp ...*
- *...fastställa en ungefärlig bana för hur utsläppen ska minska. ...*
- *...redovisa för riksdagen hur regeringen fördelat planeringsramen mellan trafikslagen i den långsiktiga infrastrukturplanen.*

Utmaning: Transporternas klimatpåverkan



Källa: Diagrammet är baserat på uppgifter från Trafikverket 2012

Regeringen ser att insatser behövs inom flera områden:

- Transporteffektivt samhälle.
- Effektiv användning av transportsystemet.
- Energieffektiva fordon och förnybar energi i transportsystemet.
- Energieffektiv infrastrukturhållning.

Ny infrastruktur står för en mindre del av koldioxidutsläppen



Trafik i befintlig infrastruktur står för största delen

Ur regeringens svar även...

- ✓ Uppföljning av bl.a. begränsad klimatpåverkan.
- ✓ Uppföljning av nationell plan.
- ✓ Åtgärdsplanering utifrån fattade/aviserade politiska beslut.
- ✓ I dag bättre förutsättningar då Trafikverket hanterar långsiktig planering för samtliga trafikslag.
- ✓ Ny åtgärdsplanering: uppdaterade beräkningar.
- ✓ Förtydligat instruktionerna för Trafikanalys respektive Trafikverket.
- ✓ Färdplan 2050.
- ✓ Utredning fossiloberoende fordonsflotta.
- ✓ Fordonsforskningsprogrammet

Samlad
effektbedömning

2012-11-05



TRAFIKVERKET

Syfte med att ta fram Samlade effektbedömningar

Syftet med att ta fram "Samlade effektbedömningar" är att kunna ha ett genomlysligt, lättkommunicerat och sammanfattande underlag *löpande, vid olika beslutssituationer samt som stöd vid uppföljning*. Beslutsunderlaget ska tydliggöra enskilda åtgärder innehåll och kvalité samt lyfta fram och identifiera vad som är intressant ur olika beslutsperspektiv.

TRAFIKVERKET A-Ö Vanliga sökord

Start Privat Företag → Kontakta oss → Aktuellt → Jobb & framtid → Om Trafikverket → Pressrum

Trafikera & transportera [Bygga & underhålla](#) **Planera & utreda** [Upphandling](#) [System & e-tjänster](#) [Yrkesförarprov](#)

▶ Effektiviserad planläggningsprocess
 ▶ Utredning av långväga kollektivtrafik
 ▶ Planer & beslutsunderlag
 ▶ **Planerings- & analysmetoder**
 Åtgärdsval
 ▶ Metod för miljöbedömning
 ▶ Samhällsekonomiska analyser och trafikprognoser
 ▶ **Metod för Samlad effektbedömning**

Metod för Samlad effektbedömning

Mall

Nu finns version 1.11 av mallen för redovisningsmetoden Samlad effektbedömning. Du hittar mallen för samlad effektbedömning till höger.

Uppdateringarna mellan version 1.0 och 1.11 omfattas av:

- Ny filk 0.5 tillagd för import av indata från verktyg
- Ny filk med granskningsprotokoll
- Uppdaterad kopplingen till det pågående projektet "Miljöbedömning av planer och program"

→ [Samlad effektbedömning - mall \(xlsm-fil, 2 MB, öppnas i nytt fönster\)](#)
 → [Bilaga 1: Inledande information om samlad effektbedömning \(pdf-fil, 123 kB, öppnas i nytt fönster\)](#)

3 2012-11-13 **TRAFIKVERKET**

TRAFIKVERKET A-Ö Vanliga sökord

Start Privat Företag → Kontakta oss → Aktuellt → Jobb & framtid → Om Trafikverket → Pressrum

Trafikera & transportera [Bygga & underhålla](#) **Planera & utreda** [Upphandling](#) [System & e-tjänster](#) [Yrkesförarprov](#)

▶ Effektiviserad planläggningsprocess
 ▶ Utredning av långväga kollektivtrafik
 ▶ **Planer & beslutsunderlag**
 ▶ **Nationell planering**
 ▶ **Nationell transportplan**
 ▶ **Beslutsunderlag 2010-2021**
 ▶ Beslutsunderlag –

Beslutsunderlag till Nationell transportplan 2010-2021

Till vänster i menyn finns länkar till beslutsunderlagen för investeringsobjekten i åtgärdsplaneringen 2010-2021.

Beslutsunderlagen består av kalkyler av anläggningskostnader, samhällsekonomiska kalkyler, samlade effektbedömningar och dokumentation av hur förstegsprincipen använts. Beslutsunderlagen är sorterade utifrån trafikslag.

4 2012-11-13 **TRAFIKVERKET**

Centrala utgångspunkter i Samlad effektbedömning

1. Tre oviktade beslutsperspektiv:

- ✓ Samhällsekonomiskt perspektiv
- ✓ Fördelningsperspektiv
- ✓ Måluppfyllelseperspektiv

2. Olika sammanfattningsnivåer

- ✓ Strategisk nivå
- ✓ Sammanfattning 2 sidor
- ✓ Underliggande kapitel 1 till 4
- ✓ Bilagor&Referenser kapitel 5

3. Genomlysning av kvalitet

Tydlig redovisning av kvalitet innebär inte per automatik "bra" kvalitet i varje Samlad effektbedömning. Det skapar däremot incitament att tex ha med rätt kompetenser vid olika typer av bedömningar.

5 2012-11-13

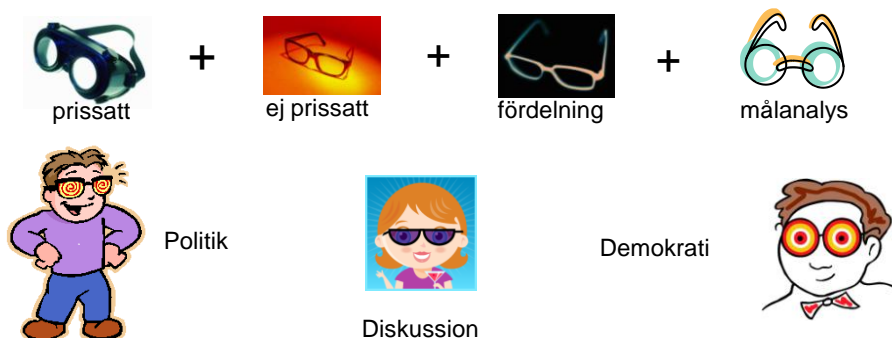


1.Oviktade beslutsperspektiv

Samlad effektbedömning redovisar tre olika beslutsperspektiv:

- * Samhällsekonomiskt perspektiv
- * Fördelningsperspektiv
- * Måluppfyllelseperspektiv

Sammanvikning av dessa tre beslutsperspektiv gör inte i den Samlade effektbedömningen. Olika beslutsfattare och intressenter kan ställa informationen i den Samlade effektbedömningen mot de egna politiska/etiska/organisatoriska preferenserna.



6 2012-11-13



Sammanfattning Samlad effektbedömning sid 1 av 2

TRAFIKVERKET Beräknad effektbedömning
Lagrad i: Datum: Sammanfattning 2012-11-13
Godkänd av: Datum: Sammanfattning 2012-11-13

Åtgärdsnamn, åtgärdsnummer

Åtgärden av åtgärden

Häljge och biter: Åtgärden ingår i Plan 10a för åtgärden

Åtgärden avser: Åtgärden avser åtgärden för åtgärden

Åtgärden till åtgärden: Åtgärden till åtgärden

Tabell 1. Samhällsekonomisk analys (sammansatt)

Nettonuvärde (NNV) mnr	+	Miljöeffekter som ej ingår i NNV	+	Övriga effekter som ej ingår i NNV	=	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammansatt)
+200		Positivt		Positivt		Positivt

Tabell 2. Effekter (sammansatt)

Effekt	Exempel på effekter år 2020	Effekt (mnr)	Diagram
Resenärer	Resenärer	641	Diagram
Godstransporter	Godstransporter	2 000	Diagram
Persontransport företag	Persontransport företag	149	Diagram

Tabell 3. Miljöeffekter (sammansatt)

Effekt	Exempel på effekter år 2020	Effekt (mnr)	Diagram
Klimat	Klimat	Negativt	Diagram
Hälsa	Hälsa	Positivt	Diagram
Landskap	Landskap	Försumbart	Diagram
Resenärer	Resenärer	Positivt	Diagram
Godstransporter	Godstransporter	Negativt	Diagram
Persontransport företag	Persontransport företag	Försumbart	Diagram
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhet	Positivt	Diagram
Övrigt	Övrigt	Positivt	Diagram

Den Samlade effektbedömningen beskriver effekterna av en åtgärd ur tre olika beslutsperspektiv :

1. Samhällsekonomisk perspektiv
2. Fördelningsperspektiv
3. Måluppfyllelseperspektiv

Tabell 1 Samhällsekonomisk analys (sammansatt)

Nettonuvärde (NNV) mnr	+	Miljöeffekter som ej ingår i NNV	+	Övriga effekter som ej ingår i NNV	=	Samhällsekonomisk lönsamhet (sammansatt)
+200		Positivt		Positivt		Positivt

Påverkad av effekt

Påverkad av effekt	Exempel på effekter år 2020	Nuvärde (mnr)	Diagram
Resenärer	Minskad barrär för GC	641	Diagram
Godstransporter	Minskad restid	2 000	Diagram
Persontransport företag	Ej angett	149	Diagram

Övrigt

Klimat	Negativt	
Hälsa	Positivt	Positivt
Landskap	Försumbart	
Resenärer	Positivt	
Godstransporter	Negativt	
Persontransport företag	Försumbart	Positivt
Trafiksäkerhet	Positivt	
Övrigt	Positivt	

Sammanfattning Samlad effektbedömning sid 2 av 2

TRAFIKVERKET Beräknad effektbedömning
Lagrad i: Datum: Sammanfattning 2012-11-13
Godkänd av: Datum: Sammanfattning 2012-11-13

Tabell 3. Fördelningsanalys (sammansatt)

Fördelningsaspekt	Länsviss fördelning	Kommunviss fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Näringsliv	Trafikslag
Störst nytta	Västra Götaland	Skara	Godstransporter	G Handel	Spår
Negativ nytta (störst)	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt

Tabell 4. Måluppfyllelseanalys (sammansatt)

Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	Ej bedömt
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik	Negativt bidrag
	Överflyttning transportslag	Negativt bidrag
Klimat	Energi: transportsystemet	Inget bidrag
	Energi: fordon	Inget bidrag
	Energi: infrastrukturhållning	Positivt bidrag

Den Samlade effektbedömningen beskriver effekterna av en åtgärd ur tre olika beslutsperspektiv :

1. Samhällsekonomisk perspektiv
2. Fördelningsperspektiv
3. Måluppfyllelseperspektiv

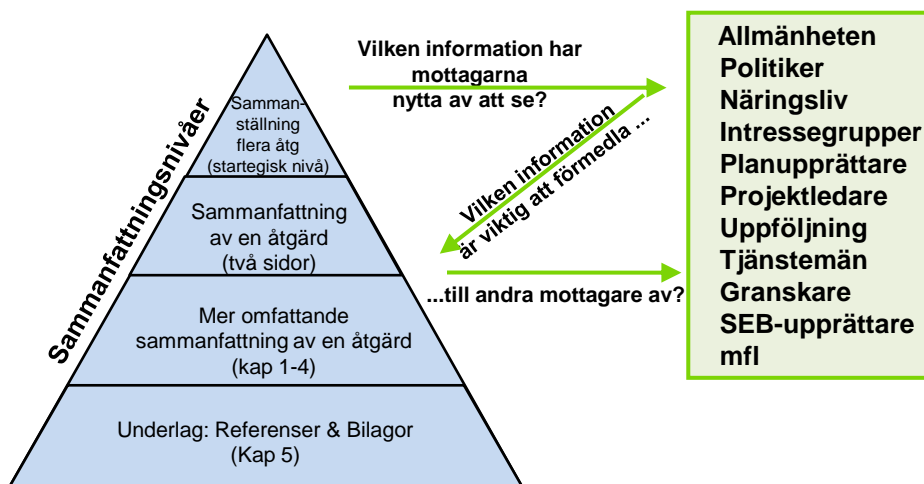
Utdrag ur Fördelningsanalys

Fördelningsaspekt	Länsviss fördelning	Kommunviss fördelning	Trafikanter transporter & externt berörda	Näringsliv	Trafikslag
Störst nytta	Västra Götaland	Skara	Godstransporter	G Handel	Spår
Negativ nytta (störst)	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt	Ej bedömt

Utdrag ur Måluppfyllelseanalys

Funktionshinder	Kollektivtrafknätet	Ej bedömt
Barn och unga	Skolväg	Positivt bidrag
Kollektivtrafik, gång och cykel	Gång & cykel	Positivt bidrag
	Kollektivtrafik	Negativt bidrag
	Överflyttning transportslag	Negativt bidrag
Klimat	Energi: transportsystemet	Inget bidrag
	Energi: fordon	Inget bidrag
	Energi: infrastrukturhållning	Positivt bidrag

2. Sammanfattningsnivåer och mottagare/ förmedlare av information



3. Genomlysning av kvalitet i Samlad effektbedömning

Plats i Samlad effektbedömning för att ange:

- kalkylförutsättningar
- vilket verktyg/metod som använts för respektive beräkning
- vem som gjort respektive bedömning
- relevanta kunskapsbrister som finns för respektive beräkning och bedömning
- informationsvärde för NNK
- vilka underliggande bilagor & referenser som informationen bygger på

Se filmen "Att dokumentera kvalitet i Samlad effektbedömning" som ligger på TRVs hemsida.

- Länk till mall, instruktion och information om Samlade effektbedömning:

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

- Länk till Samlade effektbedömningar från Nationelltransportplan 2010-2021 (upprättade med gammal version av Samlad effektbedömning):

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/Nationell-plan-for-transportsystemet-2010-2021/Beslutsunderlag-till-Nationell-transportplan-2010-2021/>

Scenarier för utvärdering

kan SAMPERS generera
resande enligt
K2020?

Carl-Henrik Sandbreck



1



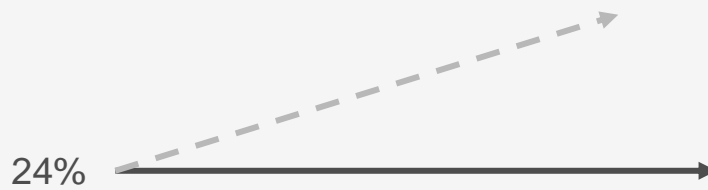
Målbild - K2020



1

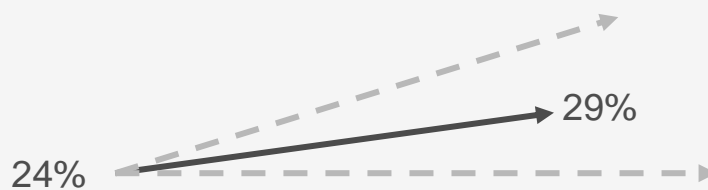
2

Trafikverket – prognos 2030



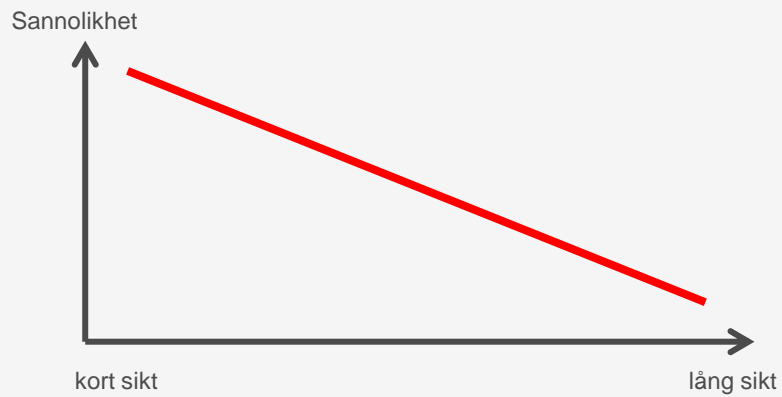
3

Trafikverket – prognos 2020 enligt EET



4

Slår prognosen in? – Uppfylls målbilden?



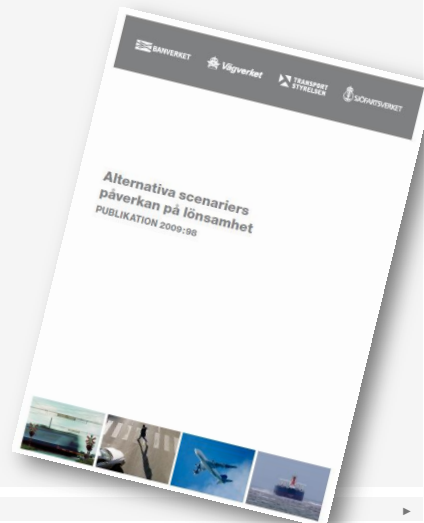
◀ ▶ 5

Scenariovalet påverkar resultaten

Persontransportarbete 2006-2020

	EET	Referens
Bil	12%	24%
Spårtrafik	38%	33%
Buss	2%	-2%
Inrikes flyg	4%	2%
Totalt	14%	22%

Källa: Alternativa scenariers påverkan på lönsamhet



◀ ▶ 6

Riksrevisionen om Nationell plan 2010-2021

"Att den nationella planen analyserades i ett sådant scenario bidrog paradoxalt nog till att planens effekter på koldioxidutsläppen underskattades."



7

Vilken framtidsbild...

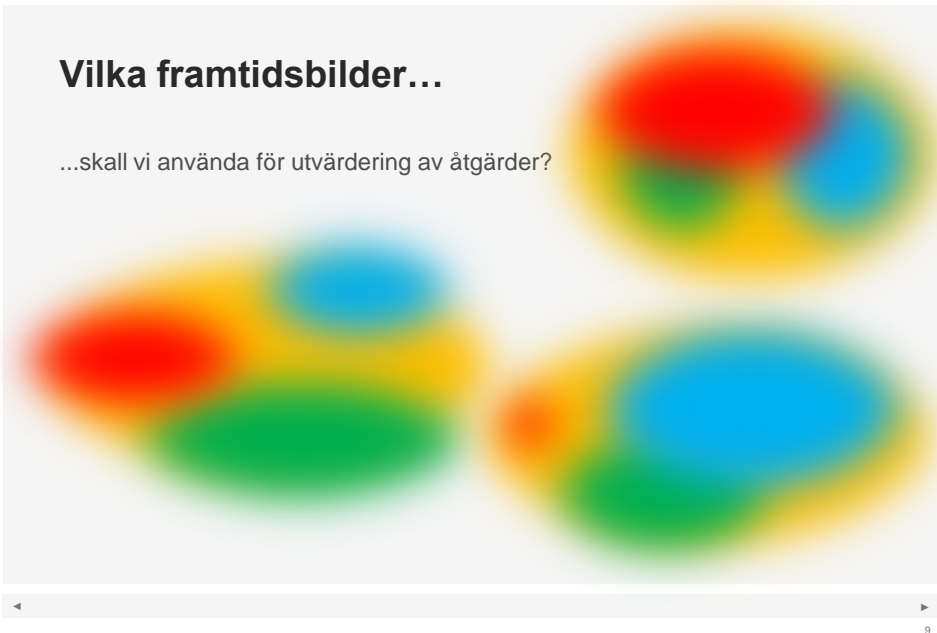
...skall vi använda för utvärdering av åtgärder?



8

Vilka framtidsbilder...

...skall vi använda för utvärdering av åtgärder?



ASEK 5 rekommenderar: känslighetsanalyser

För projekt > 200 mnkr

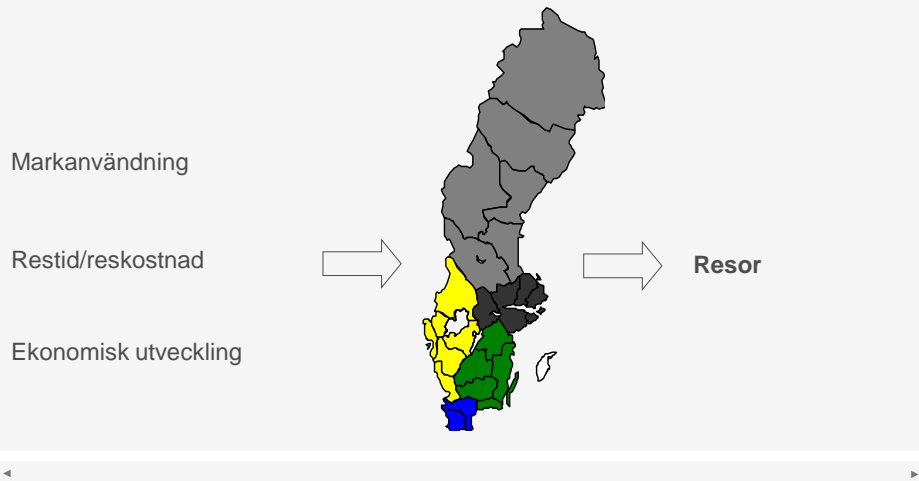
- Minskad biltrafik med 20 procent

För projekt > 1 miljard dessutom

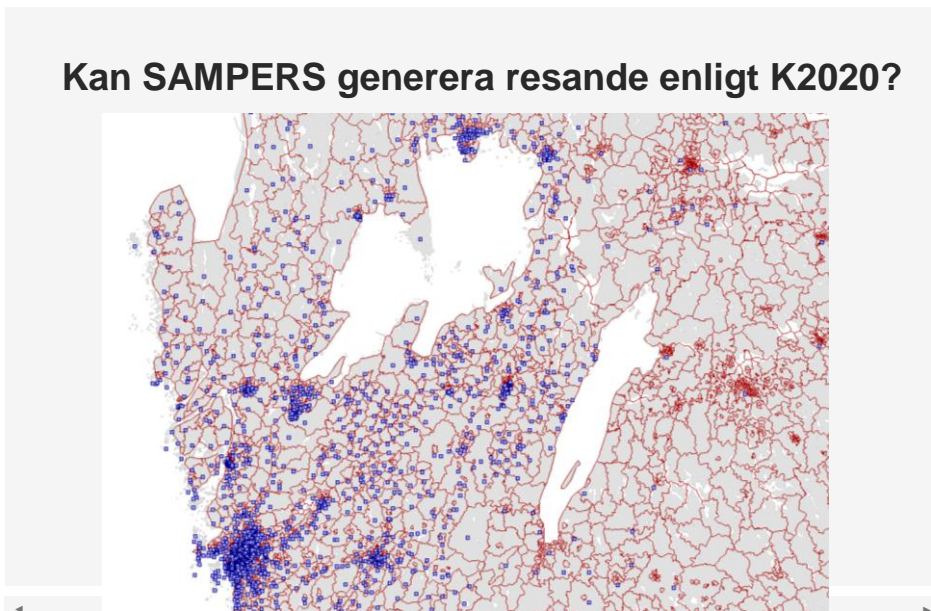
- Noll trafiktillväxt
- 50 procent högre trafiktillväxt



Kan SAMPERS generera resande enligt K2020?



Kan SAMPERS generera resande enligt K2020?



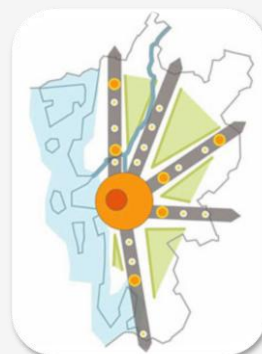
Kan SAMPERS generera resande enligt K2020?



13

Fortsatt arbete

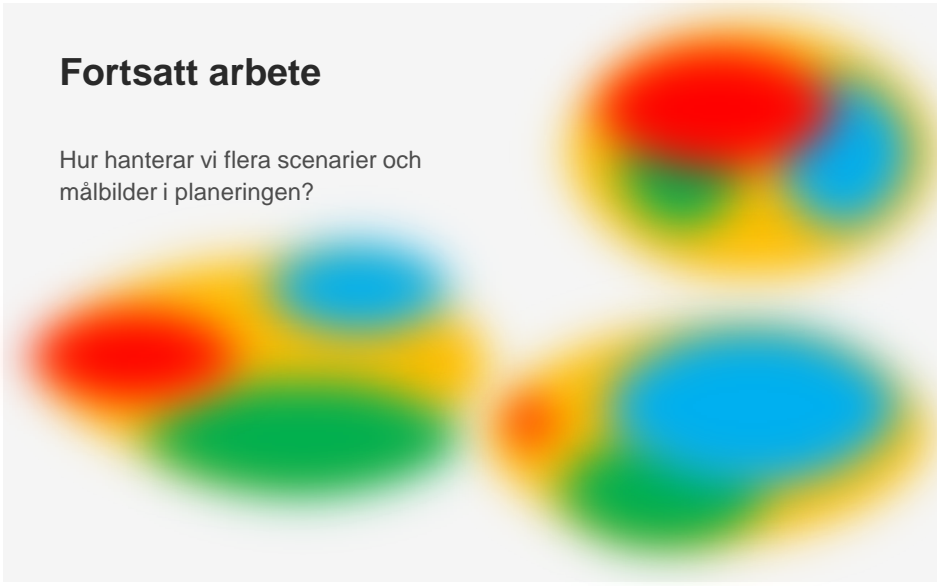
- Markanvändning
- Kombination av indata
- Modellens gräns?
- Utvärdering av objekt



14

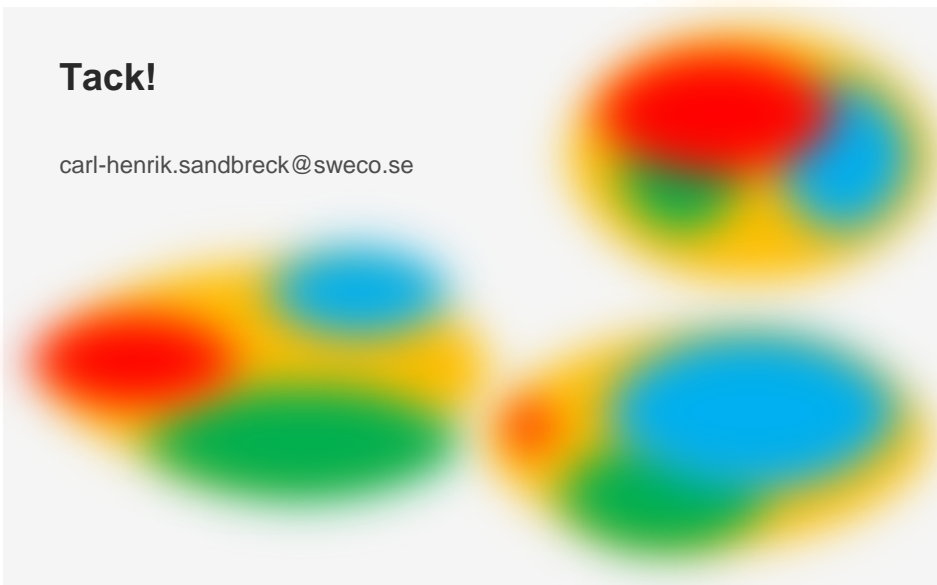
Fortsatt arbete

Hur hanterar vi flera scenarier och målbilder i planeringen?



Tack!

carl-henrik.sandbreck@sweco.se

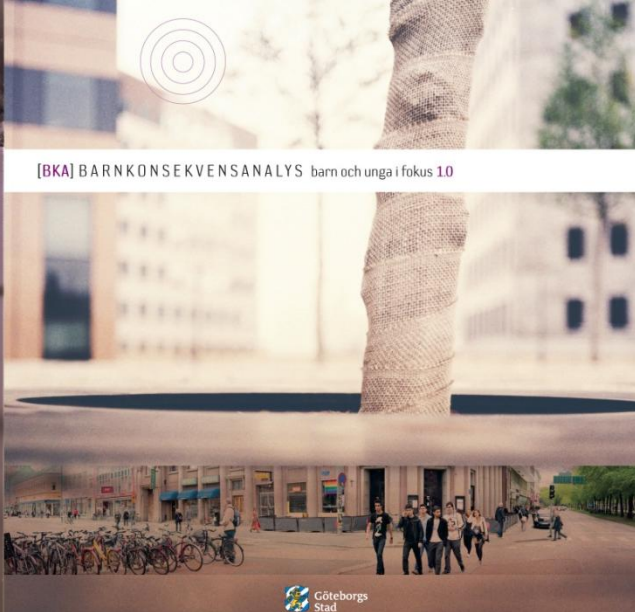




Detta är början på ett arbete som stärker och utvecklar frågorna om barnperspektiv i fysisk planering. Arbetet har inneburit och kommer att innebära nya samverkansformer och en lärande process.

Nätverket Barn och unga i fysisk planering inom Göteborgs Stad, som tagit fram denna skrift, är ett forum för samverkan kring barnperspektiv i fysisk planering. Arbetet har även skett i samverkan med S2020s arbete med web-baserade kunskapsbank för social hållbarhet och stadsbyggnadskontorets arbete med verktyg för social konsekvensanalys.

Här presenteras verktyget för barnkonsekvensanalys som lyfter det barn- och ungdomsspecifika i den fysiska miljön.



[BKA] BARNKONSEKVENSPANALYS barn och unga i fokus 1.0



[BKA]
BARNKONSEKVENSPANALYS
barn och unga i fokus 1.0



analysnivå



BYGGNAD & PLATS



NÄRMILJÖ



STADSDEL



STAD

» Sammanhållen stad »

» Samspel, lek och lärande »

» Vardagsliv »

» Identitet »

» Hälsa och säkerhet »

	BYGGNAD & PLATS	NÄRMILJÖ	STADSDEL	STAD
» Sammanhållen stad »	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER
» Samspel, lek och lärande »	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER
» Vardagsliv »	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER
» Identitet »	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER
» Hälsa och säkerhet »	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER	INVENTERING ÅTGÄRDER KONSEKVENSER

Barn tar plats



Nätverket Barn och unga i fysisk planering inom Göteborgs stad

*Tryggare och
Mänskligare Göteborg
S2020*

*Stadsbyggnadskontoret
Kulturförvaltningen*

*Park- och
naturförvaltningen*

Miljöförvaltningen

*Idrott- och
föreningsförvaltningen*

Fastighetskontoret

Trafikkontoret

Lokalförvaltningen

Lokalsekretariatet

*Askim/Frölunda/Högsbo,
Lundby och Angereds
SDF*

Center för skolutveckling

Planeringsledare UF



Göteborgs
Stad

Fysisk planering för och med barn och unga.

Barn och ungdomars roll för hållbar utveckling

Agenda 21, Rio de Janeiro 1992

25.1 Ungdomens deltagande i beslutsprocessen på miljö- och utvecklingsområdet och i genomförande av program är avgörande för att Agenda 21 skall lyckas på lång sikt.

25.2 Det är av största vikt att ungdomen från hela världen aktivt deltar på alla nivåer i beslutsprocessen eftersom den påverkar deras liv idag och innebär konsekvenser för deras framtid. Förutom deras intellektuella bidrag och deras förmåga att mobilisera stöd bidrar de med unika perspektiv som behöver beaktas.

Ekologisk dimension

Social dimension

Ekonomisk dimension

barnperspektiv



Göteborgs
Stad



Illustration: Vanja Larberg

Ur Göteborgs Stads budget 2010:

”All stadsplanering och byggnation ska utgå från barnperspektiv.”

”Beslut inom samhällsplaneringen ska värderas utifrån barnkonsekvensanalyser och utvärderingar utifrån detta perspektiv .”



- **Samverkan**
- **Kunskapsbildning**
- **Gemensamma verktyg**

barnperspektiv barns perspektiv



barn är nu



1800-tal



1920-30-tal



1930-40-tal



1940-50-tal



1960-tal



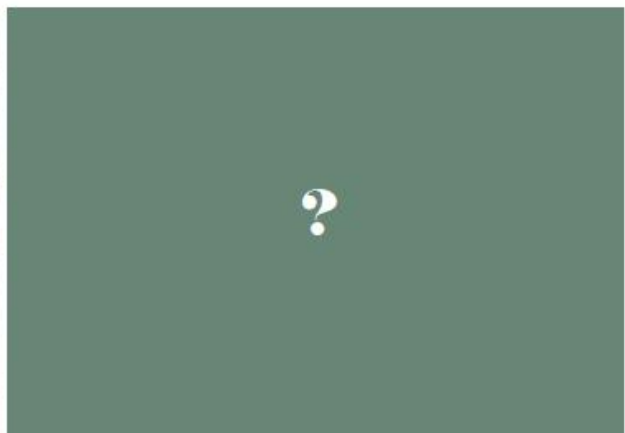
1970-tal



1990-2000-tal



2000-tal



?

analysnivå



BYGGNAD & PLATS



NÄRMILJÖ



STADSDEL



STAD

Sammanhållen stad



INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

Samspel, lek
och lärande



INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

Vardagsliv



INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

Identitet



INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

Hälsa och säkerhet



INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING
ÅTGÄRDER
KONSEKVENSER

INVENTERING

MÅLFORMULERING

FÖRSLAG

KONSEKVENSER

ÅTERKOPPLING

UTVÄRDERING

Hur har ni samlat in och tagit hänsyn till barns och ungas synpunkter och kunskaper?

tre gemensamma verktyg

Göteborgs Stad Social resursförvaltning **S2020:** Till göteborgare.se Tel: 82220 & webbplats

Våra liv utspelar sig ett landskap av grönska, bebyggelse, gator, torg, parker och hemliga rum. I samspel med andra människor och i en miljö som ger resans skapas våra förutsättningar för social hållbarhet. Gå in i vår kunskapsportal och följ oss dag i följande ring sociala miljöer eller titta på exempel från Göteborgs stadurum. Eller varför inte dela med dig av din egen kunskap? Bidra till att skapa en levande plattform för samtalet om Göteborgs utveckling!

Senaste artiklarna

- Att ha ena sidan
- Använd - ett vardagsrum mitt på torget
- Ett arkitektur- och socialt uttryck

	Byggnad/Plats	Närmiljö	Stadsdel	Stad	Region
En sammanhållen stad					
Samspel och möten					
Ett fungerande vardagsliv					
Identitet och upplevelse					
Hälsa och gröna stadsmiljöer					
Trygghet och öppenhet					

Social resursförvaltning
Källingsgatan 2
Box 6137, 400 60 Göteborg

Kunskapsstöd, på webben

Social konsekvensanalys

social aspekt

analysnivå

BYGGNAD & PLATS
vad som sker på platsen?
hur ser ut och bygg?

NÄRMILJÖ
vad som sker i den närmiljö?
hur ser ut och bygg?

STADSDEL
vad som sker i hela stadsdelen?
hur ser ut och bygg?

STAD
vad som sker i hela staden eller på flera olika stadsdelar?

REGION
vad som sker i hela regionen eller på flera olika regioner?

social aspekt

- Sammanhållen stad
- Samspel
- Vardagsliv
- Identitet



Barnkonsekvensanalys, BKA

Göteborgs Stad

analysnivå

BYGGNAD & PLATS

NÄRMILJÖ

STADSDEL

STAD

social aspekt

- Sammanhållen stad
- Samspel, lek och lärande
- Vardagsliv
- Identitet
- Hälsa och säkerhet



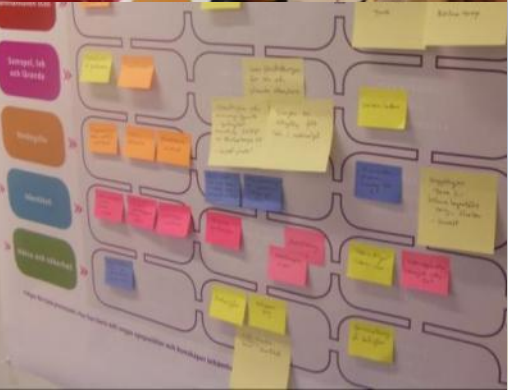


LILLHAGSPARKEN – INVENTERING

[BKA] VERKTYG FÖR BARNKONSEKVENSPANALYS

Byggnad & plats, Närmiljö, Stadsdel, Stad

Sammanhållen stad	BYGGNAD & PLATS	NÄRMILJÖ	STADSDEL	STAD
<ul style="list-style-type: none"> Sammanhållen stad 	<ul style="list-style-type: none"> Byggnad 	<ul style="list-style-type: none"> Närmiljö 	<ul style="list-style-type: none"> Stadsdel 	<ul style="list-style-type: none"> Stad
<ul style="list-style-type: none"> Samspel, lek och lärande 	<ul style="list-style-type: none"> Samspel på gatorna 	<ul style="list-style-type: none"> Närmiljö 	<ul style="list-style-type: none"> Stadsdel 	<ul style="list-style-type: none"> Stad
<ul style="list-style-type: none"> Vardagsliv 	<ul style="list-style-type: none"> Vardagsliv 	<ul style="list-style-type: none"> Närmiljö 	<ul style="list-style-type: none"> Stadsdel 	<ul style="list-style-type: none"> Stad
<ul style="list-style-type: none"> Identitet 	<ul style="list-style-type: none"> Identitet 	<ul style="list-style-type: none"> Närmiljö 	<ul style="list-style-type: none"> Stadsdel 	<ul style="list-style-type: none"> Stad
<ul style="list-style-type: none"> Hälsa och säkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> Hälsa och säkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> Närmiljö 	<ul style="list-style-type: none"> Stadsdel 	<ul style="list-style-type: none"> Stad



”Barns fysiska miljö ska bli bättre.”

”Barns fysiska miljö ska beaktas vid markanvisning, barn- och sociala konsekvensanalyser ska göras.”

”SBK ska i större utsträckning arbeta med barn- och sociala konsekvensanalyser”

”Trafikkontoret ska bejaka och stödja initiativ som ökar barns rörlighet och trafik-säkerhet.”

Ur Mål och inriktningsdokument 2013 för
Byggnadsnämnden, Fastighetsnämnden
och Trafiknämnden

Norra Hamngatan
12



Göteborgs
Stad

Tack!

ulrika.lundquist@sbk.goteborg.se

www.goteborg.se/barnkonsekvensanalys



Göteborgs
Stad