

Avsedd för
Trafikanalys

Dokumenttyp
Promemoria

Datum
Januari, 2017

KARTLÄGGNING AV TRANSPORTPOLITISKA MÅL PÅ REGIONAL OCH KOMMUNAL NIVÅ



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING	1
1.1	Bakgrund till kartläggningen	1
1.2	Om uppdragets frågeställningar och avgränsningar	1
1.3	Om vårt tillvägagångssätt	2
2.	KARTLÄGGNING AV MÅL I REGIONER OCH KOMMUNER	3
2.1	Samtliga län har i olika utsträckning tagit ställning till målsättningar inom det transportpolitiska området	3
2.2	Nationella målen nämns men få har gjort målen till sina egna	3
2.3	Ett stort antal län har tagit fram egna målformuleringar om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa	4
2.4	Ett stort antal län har formulerat mål som bedöms ligga utanför den nationella målstrukturen	4
2.5	Länsplaneupprättarna tar i stor utsträckning fasta på utpekade områden i de nationella målpreciseringarna	5
2.6	Kommuner följer i stor utsträckning den nationella målstrukturen	6
3.	RAMBÖLLS IAKTTAGELER	7

TABELLER OCH FIGURER

Tabell 1	Nationella mål för det transportpolitiska området	1
Tabell 2	Aktör per län/region som tar fram länstransportplan	2
Tabell 3	Förekomsten av särskilda områden länstransportplaner	5
Tabell 4	Frågeområde per aktör och kommun	6
Tabell 5	Förekomsten av särskilda områden kommuner	6
Figur 1	Har länet mål inom det transportpolitiska området?	3
Figur 2	Har länet gjort de nationella målen till sina egna?	4
Figur 3	Har länet samma mål som de nationella men formulerat målen annorlunda?	4
Figur 4	Har länet transportpolitiska mål som inte kan kategoriseras som nationella?	5

BILAGOR

Bilaga 1

Kontaktpersoner

Dokumentstudier

Övrigt material

Urklipp från sammanställd databas

1. INLEDNING

I denna promemoria presenteras en kartläggning av transportpolitiska målformuleringar på regional och kommunal nivå som har genomförts på uppdrag av Trafikanalys under vintern 2016/2017. I detta inledande kapitel beskrivs uppdraget, uppdragets övergripande frågeställningar tillika avgränsningar samt på vilket sätt kartläggningen har genomförts.

1.1 Bakgrund till kartläggningen

Målsättningar inom det transportpolitiska området kan i förekommande fall vara motstridiga mellan olika nivåer inom den offentliga förvaltningen. En förklaring kan vara att det på regional nivå finns flera aktörer som behöver samverka för att ta fram utvecklingsplaner för den regionala infrastrukturen. Det kan gälla länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan, kommunala samarbetsorgan eller regionala och kommunala förvaltningar. Samtidigt är det flera myndigheter och förvaltningar som verkar inom det transportpolitiska området på statlig, regional och kommunal nivå. Det olika organisationerna har olika ansvarsområden där bland annat statliga myndigheter ansvarar för statlig infrastruktur medan kommuner ansvarar för den kommunala infrastrukturen.¹ Således kan det i en region finnas flera politiska organ som ansvarar för olika delar av transport och infrastruktur. På nationell nivå har Trafikverket i uppdrag att utifrån av riksdag och regering fastlagda transportpolitiska mål upprätta nationella planer för transportinfrastruktur.

Trafikanalys har identifierat ett behov av att se över och sammanställa regionala och kommunala mål inom det transportpolitiska området i Sverige. Anledningen är att det idag saknas en övergripande bild av målformuleringar i regioner och kommuner. Trafikanalys har därför gett Ramböll Management Consulting (fortsättningsvis Ramböll) i uppdrag att göra en sammanställning.

1.2 Om uppdragets frågeställningar och avgränsningar

Detta uppdrag har handlat om att kartlägga transportpolitiska målformuleringar i samtliga 21 län och i ett urval kommuner. I uppdraget har också ingått att jämföra eventuella regionala och kommunala transportpolitiska mål med de nationella målen. Urvalet av kommuner har skett i samråd med Trafikanalys. Kartläggningen är i huvudsak av deskriptiv karaktär. Arbetet har tagit avstamp i de nationella mål för transportpolitiken som presenterades i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) och som antogs av Riksdagen 2009. De tre målen består av ett övergripande mål, ett funktionsmål om tillgänglighet för medborgare och näringsliv samt ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Till funktions- och hänsynsmålet har också ett antal preciseringar tagits fram. Nedan redovisas en sammanställning av det övergripande målet, funktionsmålet och hänsynsmålet.

Tabell 1 Nationella mål för det transportpolitiska området

Målområde	Mål
Övergripande målet	Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet
Funktionsmålet	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov
Hänsynsmålet	Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa

I kartläggningen undersöks gällande länstransportplaner för samtliga län. För det urval kommuner som har studerats har aktuella strategi- och styrdokument samt planer för kollektivtrafik-

¹ Trafikverkets hemsida

myndigheter och förvaltningar granskats. För uppdragets samtliga delar har följande frågor besvarats:

- I vilken utsträckning har regioner och kommuner gjort de nationella målen till sina - formellt och informellt?²
- I vilken utsträckning har regioner och kommuner satt upp mål för samma områden som de nationella målen täcker men formulerat regionala och lokala mål på annat sätt?
- I vilken utsträckning har regioner och kommuner formulerat transportpolitiska mål som faller utanför den nationella målstrukturen?
- I vilken utsträckning har regioner och kommuner överhuvudtaget inte tagit ställning till frågan om målsättningar inom området?

1.3 Om vårt tillvägagångssätt

Aktörer som har berörts av kartläggningen har varit upprättare av länstransportplaner i de 21 länen. Eftersom landstinget utgör kollektivtrafikmyndighet i Stockholm ingår även Stockholms läns landsting som aktör. Urvalet av kommuner består av landets tre största kommuner, Karlstads kommun och Örebro kommun. Nedan följer en sammanställning av samtliga aktörer per län och kommun.

Tabell 2 Aktör per län/region som tar fram länstransportplan

Län ³	Aktör
Blekinge	Region Blekinge
Dalarna	Region Dalarna
Gotland	Region Gotland
Gävleborg	Region Gävleborg
Halland	Region Halland
Jämtland Härjedalen	Region Jämtland Härjedalen
Jönköping	Region Jönköping
Kalmar	Region Kalmar
Kronoberg	Region Kronoberg
Norrbottnen	Länsstyrelsen Norrbotten
Skåne	Region Skåne
Stockholm	Länsstyrelse
Sörmland	Regionförbundet Sörmland
Uppsala	Regionförbundet Uppsala län
Värmland	Region Värmland
Västerbotten	Region Västerbotten
Västernorrland	Länsstyrelsen Västernorrland
Västmanland	Länsstyrelsen Västmanlands Län
Västra Götaland	Västra Götalandsregionen
Örebro	Region Örebro län
Östergötland	Region Östergötland
Kommuner	Aktör
Stockholm	Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen Stockholms stad, Trafikkontoret
Göteborg	Göteborgs stad, Trafikkontoret
Malmö	Malmö stad, Gatukontoret
Karlstad	Karlstads kommun
Örebro	Örebro kommun

I kartläggningen har länstransportplaner, strategi- och styrdokument samt planer för kommuner ingått. Vissa resultat från Trafikanalys granskning av länstransportplanerna har använts i arbetet.⁴ I förekommande fall har företrädare för kommuner och regioner kontaktats; förslag på kontaktpersoner i länen har förmedlats av Trafikanalys. I bilagan till denna promemoria presenteras en sammanställning av kontaktpersonerna. I enskilda fall har det i länstransportplanen hänvisats

² Med informellt avses att regionen och/eller kommunen utgår från de nationella målen i sitt arbete med det transportpolitiska området men att något formellt beslut om att anta de nationella målen till sina egna inte har fattats.

³ Se bland annat <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planer-och-beslutsunderlag/lanstransportplaner/> för mer information om länstransportplaner

⁴ Trafikanalys (2014)

till den regionala utvecklingsplanen (RUS) för en beskrivning av mål på det transportpolitiska området. I dessa enskilda fall har då även RUS:en undersökts. Vilka län som detta gäller och även var målen är tagna från framgår av en databas som tagits fram och som denna promemoria bygger på.

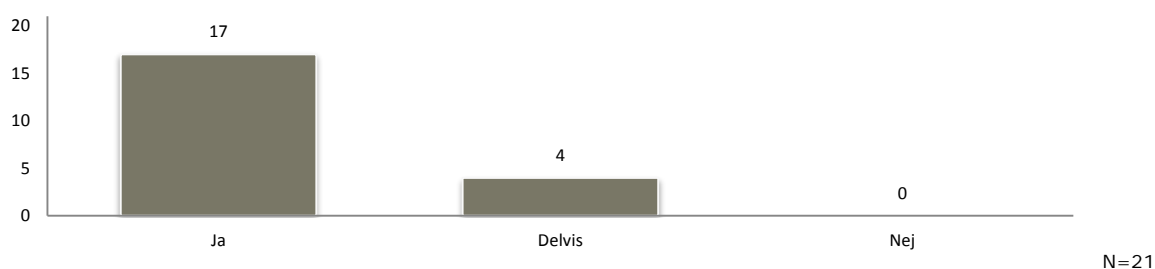
2. KARTLÄGGNING AV MÅL I REGIONER OCH KOMMUNER

I detta kapitel redovisas kartläggningen av regioner och kommuner separat. All data som presenteras bygger på den dokumentstudie och de kontakter som tagits med företrädare i länen och kommunerna.

2.1 Samtliga län har i olika utsträckning tagit ställning till målsättningar inom det transportpolitiska området

Kartläggningen visar att samtliga 21 län i olika utsträckning har tagit ställning till målsättningar inom det transportpolitiska området i sina länstransportplaner. I nedanstående figur redovisas en sammanställning på frågan om huruvida länet har mål inom det transportpolitiska området i länstransportplanen. Länstransportplanerna har analyserats utifrån följande alternativ: ja, delvis och nej. Med alternativet "ja" avses att det i länstransportplanen framgår att länet har mål inom det transportpolitiska området. Med "delvis" att länet inte har uttalade mål, dock i dessa enstaka fall prioriterade områden som riktlinjer för arbetet inom transportpolitiken. Med "nej" avses att länet enligt länstransportplanen inte har mål inom området. De olika svarsalternativen förtydligas med exempel i styckena nedan.

Figur 1 Har länet mål inom det transportpolitiska området?

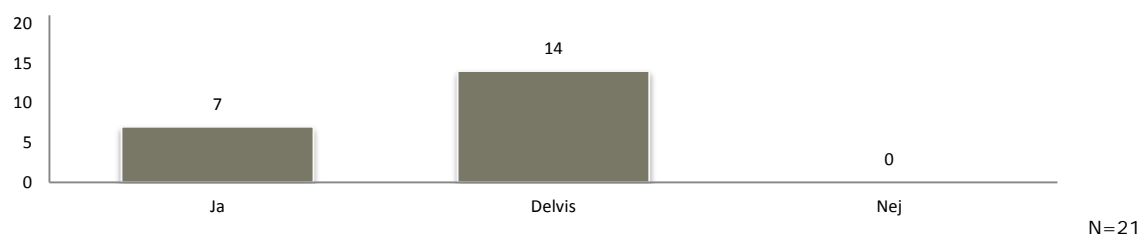


Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

Av ovanstående figur kan vi utläsa att samtliga 21 län har mål inom det transportpolitiska området. I de fall det anges att länen endast delvis har mål inom det transportpolitiska området avses att de istället för att arbeta mot uttalade mål arbetar utifrån ett antal prioriterade områden, stråk eller noder alternativt att prioriteringsgrunder snarare är uttryckta som strategier eller utgångspunkter för länets utvecklingsarbete inom det transportpolitiska området. De län som placerats i kategorin "Delvis" är Gävleborg, Stockholm, Västra Götaland och Östergötland. Gävleborg och Stockholm arbetar enligt sina länstransportplaner med prioriterade stråk eller noder medan Västra Götaland och Östergötland arbetar utifrån strategier och särskilt framtagna utgångspunkter för arbetet.

2.2 Nationella målen nämns men få har gjort målen till sina egna

I denna del av kartläggningen har vi undersökt om de nationella målen nämns i länstransportplanerna och i vilken utsträckning de anges vara centrala för val av och prioritering av insatser inom transportpolitiken. Även här har länstransportplanerna analyserats utifrån alternativen ja, delvis och nej i stycket nedanför figuren redovisas hur svarsalternativen har använts. I figuren nedan redovisas resultatet.

Figur 2 Har länet gjort de nationella målen till sina egna?

Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

Samtliga län omnämner de nationella målen, dock i olika utsträckning. Av figuren ovan framgår att endast sju av länen har gjort de nationella målen till sina egna. Med det avses att målen i dessa län tydligt anges som mål som ska uppfyllas av regionen. Övriga fjorton län kan endast delvis sägas ha gjort de nationella målen till sina egna. Med detta svarsalternativ menas att det i länstransportplanen inte är tydligt hur de nationella målen inverkar på planförslaget då de endast nämns som generella utgångspunkter eller referensramar i framtagandet av storregionala eller regionala mål. Att vissa län utarbetat storregionala mål innebär att de tillsammans med angränsande län tagit fram ett antal gemensamma transportpolitiska mål som utvecklingsarbetet i respektive län ska utgå från. Ett exempel på ett storregionalt mål är: att skapa transportsystem där samverkan, helhetssyn, och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet. Målet är framtaget av samverkande län i Östra Mellansverige och har preciserats utifrån området regional balans och effektivitet.⁵ Det finns också exempel på att egna målformuleringar tagits fram med utgångspunkt i de nationella transportpolitiska målen, vilket beskrivs vidare i avsnitt 2.3.⁶

2.3 Ett stort antal län har tagit fram egna målformuleringar om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa

Kartläggningen visar att nästan hälften av länsplanerna innehåller målbeskrivningar som liknar de nationella men som formulerats annorlunda, se figur 3. Av dessa är det över hälften som formulerat just funktions- och/eller hänsynsmålet annorlunda och framförallt skrivningar om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Ett exempel är Blekinge län som formulerat hänsynsmålet på följande vis: *Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen och att ökad hälsa uppnås.*⁷

Figur 3 Har länet samma mål som de nationella men formulerat målen annorlunda?

Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

2.4 Ett stort antal län har formulerat mål som bedöms ligga utanför den nationella målstrukturen

Av samtliga 21 län är det ett stort antal som har formulerat transportpolitiska mål som bedöms ligga utanför den nationella målstrukturen, se figur 4. De två län som placerats inom kategorin

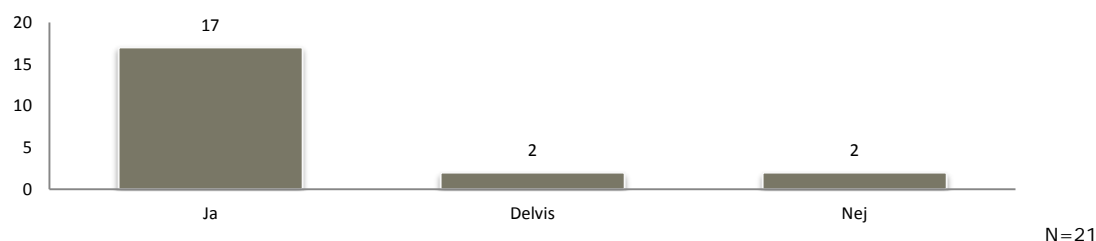
⁵ Region Örebro län som tillsammans med samverkande län i Östra Mellansverige tagit fram storregionala mål (länsplan för regional transportinfrastruktur Örebro län 2014–2025 s.22)

⁶ Region Gotland har med utgångspunkt i de nationella målen formulerat regionala mål

⁷ Länstransportplan för Blekinge 2014-2025

”Delvis” tar, istället för rena målformuleringar, upp ett antal huvudprinciper och utvecklingsområden som ska följas respektive prioriteras för att nå förbättringar. Dessa två är Kronoberg och Stockholm. Kronoberg har bland annat tagit fram ett antal handlingsriktningar dvs. ett antal preciseringsområden inom området tillgänglighet i infrastruktur och trafikering för näringsliv, invånare och besökare.⁸

Figur 4 Har länet transportpolitiska mål som inte kan kategoriseras som nationella?



Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

2.5 Länsplaneupprättarna tar i stor utsträckning fasta på utpekade fokusområden i de nationella målpreciseringarna

Till de nationella målen finns ett antal preciseringar, beslutade av riksdag och regering, som förtydligar och beskriver målen. Exempelvis beskriver de olika aspekter av tillgänglighet, exempelvis ökad tillgänglighet mellan länen eller ökad tillgänglighet till andra länder, ökad tillgänglighet till transportsystemet via ökad bekvämlighet, tillförlitlighet, säkerhet etc. Preciseringarna pekar också ut sårbara grupper i samhället som särskilt ska beaktas, som exempelvis funktionshindrade och barn. För målen om ett jämställt transportsystem pekar preciseringarna ut att jämställdhet även ska genomsyra arbetet med transportsystemet och genomförandet av planering och beslutade åtgärder. I kartläggningen undersöktes därför även förekomsten av ett antal utpekade nyckelord eller formulerade meningar i nämnda preciseringar. Nyckelorden och formuleringarna togs fram i samråd med Trafikanalys.

Av nedanstående tabell framgår att tillgänglighet mellan explicit regioner förekommer i 17 läns-transportplaner. Även tillgänglighet till andra länder, prioriteringar av kollektivtrafik, gång och cykel, mål om säkerhet och energimål förekommer i stor utsträckning då nästan hälften av samtliga län har formulerade mål eller insatser inom dessa områden. Särskilda formuleringar om säkerhet via information och samarbete eller samverkan för säkerhet förekommer inte i någon av länstransportplanerna.

Tabell 3 Förekomsten av särskilda områden länstransportplaner

Särskilda mål eller insatser	Antal län
Tillgänglighet mellan regioner	17
Hänvisning till övergripande miljömål (vid sidan av transportpolitiken)	10
Att kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras	9
Mål om säkerhet	9
Energieffektivisering	9
Tillgänglighet andra länder	8
Internationell konkurrenskraft	8
Jämställdhet via arbetsformer och genomförande	7
Trygghet	6
Funktionsnedsättning	6
Fossiloberoende	6
Bekvämlighet	4
Barn	3
Tillförlitlighet	2
Transportkvalitet	2
Säkerhet via information	0
Samarbete för säkerhet	0

Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

⁸ Länstransportplan för Kronobergs län 2014 - 2025

2.6 Kommuner följer i stor utsträckning den nationella målstrukturen

Bland de sex undersökta kommunala och regionala förvaltningarna i Göteborg, Karlstad, Malmö, Stockholm och Örebro kommun följer samtliga i stor utsträckning den nationella målstrukturen. Samtliga förvaltningar tar upp de nationella målen i de dokument som studerats. Samtliga sex förvaltningar har tagit ställning till målsättningar inom det transportpolitiska området och samtliga sex förvaltningar har dessutom helt eller delvis gjort de nationella målen till sina egna. Att Stockholms läns landsting och Malmö stad endast delvis anges ha gjort de nationella målen till sina egna förklaras av att Stockholms läns landsting endast nämner det övergripande målet och inte funktions- och hänsynmålet och att Malmö stad inte beskriver hur de lokala målen är kopplade till de nationella målen. Tre av sex förvaltningar har mål för samma områden som de nationella målen täcker men har formulerat målen annorlunda. Samtliga förvaltningar har formulerat transportpolitiska mål som faller utanför den nationella målstrukturen. I samtliga fall gäller det lokala mål som har formulerats för aktuell kommun.

Tabell 4 Frågeområde per aktör och kommun

Aktör	Finns mål inom det transportpolitiska området?	Har de nationella målen gjorts till egna?	Finns liknande mål som de nationella men formulerade annorlunda?	Finns transportpolitiska mål som inte kan kategoriseras som nationella?
Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen	Ja	Delvis	Nej	Ja
Stockholms stad, Trafikkontoret	Ja	Delvis	Ja	Ja
Göteborgs stad, Trafikkontoret	Ja	Ja	Ja	Ja
Malmö stad	Ja	Delvis	Ja	Delvis
Karlstads kommun	Ja	Ja	Nej	Ja
Örebro kommun	Ja	Ja	Nej	Ja

Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

Även i analysen av kommunernas strategi- och styrdokument har förekomsten av nyckelord eller meningar från målpreciseringarna undersökts. Analysen visar en relativt stor skillnad i relation till vilka områden som förekommer i flest antal län. Av kommunerna är det en större andel som lyfter aspekter kopplat till trygghet, säkerhet, tillförlitlighet och tillgänglighet. Särskilt frågan om tillgänglighet för funktionshindrade förekommer i stor utsträckning bland dokumenten. Dock bör beaktas att en mycket liten del av det totala antalet kommuner i landet undersökts medan samtliga län ingått i kartläggningen.

Tabell 5 Förekomsten av särskilda områden kommuner

Särskilda mål eller insatser	Antal kommuner
Trygghet	3
Funktionsnedsättning	3
Mål om säkerhet	3
Tillförlitlighet	2
Bekvämlighet	2
Transportkvalitet	2
Tillgänglighet mellan regioner	2
Barn	2
Att kollektivtrafik, gång och cykel ska prioriteras	2
Energieffektivisering	2
Fossiloberoende	2
Internationell konkurrenskraft	1
Hänvisning till övergripande miljömål	1
Tillgänglighet andra länder	0
Jämställdhet via arbetsformer och genomförande	0
Säkerhet via information	0
Samarbete för säkerhet	0

Källa: Information från länsplaner och länsplaneupprättare

3. RAMBÖLLS IAKTTAGELER

Kartläggningen har varit av deskriptiv karaktär. Således har ingen vidare analys av förklaringsfaktorer genomförts. De kontakter som har tagits med personer vid myndigheterna har i första hand tagits i syfte att bekräfta den bild som ges av länstransportplanen, eller få en kompletterande bild på grund av en begränsad bild i länstransportplanen. En iakttagelse av den kartläggning som genomförts är att kommunerna i större utsträckning följer samma målstruktur som de nationella målen. Om kommuner i större utsträckning följer den nationella målstrukturen är det viktigt att länen i länstransportplanerna i större utsträckning banar väg för detta, särskilt eftersom länstransportplaner tas fram i samverkan med bland annat kommunerna i länen⁹. Transportpolitiska mål är i länstransportplanerna idag inte tillräckligt tydliga för detta.

Då länstransportplanen tas fram för en längre tidsperiod och länen för närvarande arbetar med kommande länstransportplaner kan en intervjustudie ge underlag för att undersöka användbarheten och funktionen av de nationella transportpolitiska målen. Syftet med en sådan intervjustudie är att skapa en djupare förståelse för målformuleringar i länsplanerna. En intressant iakttagelse av denna kartläggning är att länen i stor utsträckning arbetar mycket olika. I direktivet till uppdraget att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr.2012/13:119) framgår att regeringen avser granska länsplanerna på bland annat uppfyllelse av transportpolitiska mål. Av denna kartläggning framgår att länen i stor utsträckning skiljer sig åt i målformuleringar på det transportpolitiska området. En intervjustudie skulle därför kunna ge underlag till vidare kunskap och insikt i detta arbete som bedrivs av länen och kommunerna i Sverige.

⁹ I denna kartläggning har dock en begränsad andel kommuner ingått varför en representativ jämförelse mellan län och kommuner inte går att göra av underlaget

BILAGA 1

KONTAKTPERSONER

Län	Aktör	Kontaktperson
Gävleborg	Region Gävleborg	Christoffer Westerberg von Bothmer
Halland	Region Halland	Arne Ingemansson
Jämtland	Region Jämtland Härjedalen	Jan Molde
Dalarna	Region Dalarna	Kenth Söderlund
Kalmar	Kalmar	Lina Andersdotter
Stockholm	Länsstyrelsen Stockholm	Vahid Fararos
	Stockholms stad, Trafikkontoret	Daniel Firth
Malmö	Malmö stad, Gatukontoret	Christian Resebo

DOKUMENTSTUDIER

- Region Blekinge *Länstransportplan Blekinge 2014-2025*
- Region Dalarna *Länsplan för regional transportinfrastruktur för Dalarna 2014-2025, Regional systemanalys Dalarna - underlag för transportinfrastrukturplanering*
- Region Gotland *Länsplan för regional transportinfrastruktur*
- Region Gävleborg *Länstransportplan 2014-2025*
- Region Halland *Regional infrastrukturplan för Halland 2014-2025, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019*
- Region Jämtland Härjedalen *Länstransportplan 2014 – 2025 för Jämtlands län, Regional utvecklingsstrategi 2014-2030, Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016 – 2020*
- Region Jönköping *Regional transportplan Jönköping län 2014–2025*
- Region Kalmar *Regional transportplan för Kalmar län 2010-2021, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2012-2020*
- Region Kronoberg *Länstransportplan för Kronobergs län 2014 - 2025*
- Länsstyrelsen Norrbotten *Länstransportplan för Norrbottens län 2014-2025*
- Region Skåne *Regional transportinfrastrukturplan 2014-2025, Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016*
- Länsstyrelsen Stockholm *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025*
- Regionförbundet Sörmland *Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025*
- Regionförbundet Uppsala län *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2014–2025*
- Region Värmland *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014–20*
- Region Västerbotten *Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025*
- Länsstyrelsen Västernorrland *Regional transportplan för Västernorrlands län 2014-2025*
- Länsstyrelsen Västmanlands Län *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Västmanlands län 2014–2025*
- Västra Götalandsregionen *Regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland 2010-2021*
- Region Örebro län *Länsplan för regional transportinfrastruktur Örebro län 2014-2*
- Region Östergötland *Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025*

ÖVRIGT MATERIAL

Trafikanalys (2014) Genomgång och granskning av förslagen till länsplaner för regionaltransportinfrastruktur 2014-2025, PM 2014:1.

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

<http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planer-och-beslutsunderlag/lanstransportplaner/>

URKLIPP FRÅN SAMMANSTÄLLD DATABAS

Län

Län/Region	Aktör	Har länet/regi	Kommentar vi	Hur många tra	Har länet/regi	Kommentar vi	Har länet/regi	Kommentar vi	Har länet/regi	Kommentar vi	Övergripande Funktionsmål Hänsynsmål		
											Transportpolit	Transportsyst	Transportsyst
Blekinge	Region Blekin	Ja		3 nationella o	Ja	De nationella	Ja	Hänsynsmålet	Ja		X	X	
Blekinge	Region Blekin	Ja		3 nationella o	Ja	De nationella	Ja	Hänsynsmålet	Ja		X	X	
Dalarna	Region Dalarn	Ja		4 Delvis	De nationella	Nej		Ja			X	X	X
Gotland	Region Gotlar	Ja		9 Delvis	De nationella	Ja		Ja			X	X	X
Gävleborg	Region Gävle	Delvis	Regionen har	0 Delvis	De nationella	Ja		Nej			X	X	X
Halland	Region Hallan	Ja	Region Hallan	3 övergripand	Delvis	I infrastruktur	Ja				X	X	X
Jämtland Härj	Region Jämtla	Ja	De nationella	3 mål i länspla	Delvis	De nationella	Ja	Det övergripa	Ja		X	X	X
Jönköping	Region Jönkö	Ja		3 mål i länspla	Ja	De nationella	Nej		Nej		X	X	X
Kalmar	Region Kalma	Ja			Delvis	De nationella	Nej		Ja				
Kronoberg	Region Krono	Ja	Målen är form		Delvis		Ja	Hänsynsmålet	Delvis	De är formule	X	X	X
Norrbottn	Länsstyrelsen	Ja			Ja	De nationella	Ja	Hänsynsmålet	Ja		X	X	X
Skåne	Region Skåne	Ja			Delvis		Ja	Hänsynsmålet	Ja		X	X	X
Stockholm	Länsstyrelsen	Delvis	Länsplanen vi	Omfattning o	Delvis	De har antagit	Nej		Delvis	De är inte form	X	X	X
Sörmland	Regionförbun	Ja			Ja		Nej		Ja		X	X	X
Uppsala	Regionförbun	Ja		6 transportmå	Delvis	De nationella	Nej		Ja			X	X
Värmland	Region Värml	Ja			Ja	De nationella	Ja		Ja		X	X	X
Västerbotten	Region Väster	Ja	Samtliga målf	Omfattning o	Ja	De nationella	Nej		Ja		X	X	X
Västernorrlan	Länsstyrelsen	Ja	De nationella målen omnäm	Delvis	Endast det öv	Ja	Preciseringar	Ja			X		
Västmanland	Länsstyrelsen	Ja		3 nationella o	Delvis	De transportp	Nej		Ja		X	X	X
Västra Götala	Västra Götala	Delvis	Målen är form	Omfattning o	Delvis	De nationella	Nej		Ja	De har andra	X	X	X
Örebro	Region Örebro	Ja		3 nationella, 1	Delvis	De nämner de	Nej		Ja	De har antagit	X		
Östergötland	Region Österg	Delvis	Utgångspunkt	Omfattning o	Ja	De nationella	Nej		Ja	De har ett ant	X	X	X

Kommuner

Kommun	Aktör	När är styrdok Till hur långt f	Har kommune	Kommentar vi	Hur många tra	Har kommune	Kommentar vi	Har kommune	Kommentar vi	Har kommune	Kommentar vi	Övergripande Funktionsmål		Hänsynsmål
												Transportpoliit	Transportsystemets	Transportsyste
Stockholm	Stockholms lä		Ja		3 övergripand	Delvis	De refererar t	Nej		Ja		X		
Stockholms st	Stockholms st		2020	Ja	Detta är den a	Delvis		Ja		Ja				Det övergripa
Göteborg	Göteborgs sta	2014	2035	Ja	Trafikstrategi	Ja		Ja		Ja		X	X	
Malmö	Malmö stad	2010 och 2016	2017	Ja		Delvis	I trafikmiljöpr	Ja		Delvis				
Karlstad	Karlstads kom	2014		Ja		25 beslutade	I trafikplanen	Nej		Ja		X	X	X
Örebro	Örebro komm	2008		Ja		7 målområden	Det övergripa	Nej		Ja		X		