**Mall för förslag riktade till regeringen**

För vägledning vid ifyllandet – se dokumentet ”Vägledning och kontrollfrågor för styrmedels- och åtgärdsförslag”. Använd myndigheternas kompetens inom samhällsekonomi för att få stöd i arbetet med att ta fram och analysera förslag. Notera att innehållet i mallen är tänkt att tjäna som underlag i framtagandet av förslagen. De olika frågeställningarna nedan ska således inte besvaras i efterhand, utan under tiden ett förslag utreds. Mallen som sådan är främst till för dokumentation av detta utredningsarbete.

Försök att hålla texten så kortfattad det går. Längre resonemang och underlag som har betydelse för förslaget kan med fördel läggas som bilagor till mallen.

|  |
| --- |
| **ALLMÄNT OM FÖRSLAGET, PROBLEMANALYS** |
| *Styrmedels-/åtgärdsförslag:*  Regeringsuppdrag Grön infrastruktur (GI). Till Trafikverket att  Utreda förutsättningar och föreslå åtgärder för att utveckla befintligt system för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare så att stöd kan ges för åtgärder som stärker viktiga natur- och kulturvärden för grön infrastruktur |
| *Kortfattad beskrivning av förslaget*:  Enskilda väghållare kan få statligt ekonomiska bidrag till vägunderhåll. Befintligt ekonomiskt stödsystem hanteras av Trafikverket men är i regeringens direktiv begränsat till stöd för vägtekniska åtgärder.  Genom att anpassa regelverket så att det tillåter stöd till åtgärder som stärker grön infrastruktur och stärker biologisk mångfald får staten ett instrument som kan stärka grön infrastruktur både snabbt och vittomfattande ute i landskapet.  Ett embryo till hur ett sådant tillägg med information och krav togs fram av Vägverket. Underlaget bör vidareutvecklas och färdigställas till ett förslag som testas i några pilotområden.  En vägförening skall med stöd i informationsmaterialet kunna föreslå åtgärder som Trafikverket bedömer och ger bidrag till enligt fastställda regler. Förslaget innebär samtidigt en möjlighet att samla betydelsefull information om värden och möjligheter för att stärka gröninfrastruktur som saknas idag. Det kan därför även ge betydelsefull information till de länsvisa planerna för grön infrastruktur och därmed förbättra och effektivisera arbetet med att stärka grön infrastruktur i hela landskapet. |
| *Analys av miljöproblemet, aktörerna och deras drivkrafter:*  Vägar upptar en ringa del av Sveriges samlade yta, men har likväl en stor påverkan på biologisk mångfald. De sträcker sig likt ett blodomlopp ut i så gott som varje del av det svenska landskapet. Från de stora stråken förgrenar sig vägarna ut i landskapet i allt mindre vägar och når ut i landskapets mest avlägsna delar.  Även om den stora andelen av trafikarbetet sker på det statliga vägnätet utgör det enskilda vägnätet en betydande längd med stor påverkan på grön infrastruktur, och har därmed också stor potential att stärka grön infrastruktur. Det enskilda vägnätet omfattar 4 ggr längden av det statliga vägnätet.  Artrika vägmiljöer, alléer, grova solitära träd, vandringshinder vattenlevande djur, stenmurar är viktiga inslag i det befintliga enskilda vägnätet som väl förvaltade avsevärt kan bidra till att stärka den gröna infrastrukturen och därmed bidra till att bevara biologisk mångfald. Miljöerna kan ge förbättrad vandrings- och spridningsleder och till del även bidra med viktiga livsmiljöer för hotade arter.  Invasiva arter som blomsterlupin och parkslide sprider sig för närvarande i rask takt vi bla Sveriges vägnät vidare ut i landskapet. De gör ingen skillnad på väghållare och det är därför viktigt att bekämpning och skötselanpassningar för att begränsa vidare spridning även omfattar enskilda väghållare.  *Aktörer och beteenden*  Enskilda väghållare oftast organiserade i vägföreningar sköter den största delen av Sveriges vägnät, sett till längd. Medlemmar i sådana vägföreningar är berörda fastighetsägare.  Riksförbundet Enskilda Vägar Företräder för Sveriges enskilda väghållare på nationell nivå. Det finns en stor möjlighet att civilsamhället genom fastighetsägare, brukare m fl kan engageras i arbetet med att stärka grön infrastruktur och arbeta för att bibehålla viktiga kulturobjekt i mycket större utsträckning än vad det reella bidraget omfattar. Ett sådant stöd har stor potential att fungera som ”trigger” till ett större arbete.  *Påverkan på miljön*  Förslaget till regeringsuppdrag kan förväntas ge stärkt grön infrastruktur och stärkt biologiska mångfald. Genom åtgärder som stärker grön infrastruktur och vidmakthåller värdefulla kulturobjekt i det vitt förgrenade enskilda vägnätet kan åtgärder i odlings- och skogslandskap liksom åtgärder i det statliga vägnätet växlas upp och få stärk funktion och värde. Här finns en stor möjlighet att växla upp värdet av andra åtgärder  *Påverkan på samhället*  Vägföreningar som omfattar många markägare blir engagerade i miljöarbete i allmänhet och i arbetet med grön infrastruktur i synnerhet*.* Vägföreningar förväntas beskriva aktuella naturvärden kopplade till de vägsystem de ansvarar för och beskriva vad de förväntas uppnå. De kommer därför att bidra till ökad kunskap om tillståndet i Sveriges natur och bidra med viktiga miljödata.  Vägar som knyter samman byar och orter är centrala i samhället. Ofta finns i dess lokalisering, utformning och utsmyckningar också kopplingen till förfäder och gångna aktiviteter bevarade. Det kan vara enande, givande och positivt framåtsyftande att samlas kring vägen, lära sig dess historia diskutera hur dess värden av stenvalvsbroar, stenmurar, alléträd och blomrika vägkanter kan vårdas och bevaras. Hur bäcken kan återfå son funktion för fisk genom att vandringshinder åtgärdas osv.  Det lägger även en grund för att utveckla andra områden som t ex slåtter med uppsamling av vegetation för omvandling till förnybara resurser som bioenergi. En sådan utveckling sker i många länder som t ex England, Irland, Tyskland, Belgien, Nederländerna, Österrike m fl. Ett breddat underlag för producenter ger ökade möjligheter för anläggningar som omvandlar vegetationen till förnybar resurs i samhället.    Det har stor möjligheter att stärka kunskap och engagemang i breda lager i samhället för att bidra till uppfyllelse av miljömålen, bl a Ett rikt odlingslandskap, rikare skog, ett rikt växt och djurliv, klimatmål, kulturmiljömål mm  *Bedömning av om miljöproblemet är betydande nog för staten att hantera*  Brister i den gröna infrastrukturen är ett av nyckelmomenten att åtgärda för att kunna uppnå flera av de svenska miljömålen. Ansträngningar görs för att stärka biologisk värdefulla miljöer i odlingsmark och skogsmark, oftast med ekonomiskt statligt stöd i någon form. Genom att knyta samman sådana miljöer, dvs stärka den gröna infrastrukturen ökar deras värde för biologisk mångfald. Det kan vara genom att det finns artrika vägkanter och gamla grova alléträd utspridda i landskapet. Att vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur tas bort i vattendrag osv. Det enskilda vägnätet har en mycket stor potential att åstadkomma detta och bidra till att ett plus ett blir större än två. Med tanke på den stora omfattningen och utbredningen av det enskilda vägnätet finns därför en stor potential att stärka och effektivisera den gröna infrastrukturen i hela landskapet. |
| *Analys av lösningsförslag*:  Ett väl etablerat system för statligt stöd till väghållare finns sedan många år. Det omfattar tekniska vägåtgärder och hanteras av Trafikverket.  De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare.  Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Det är ett väl etablerat system för statligt stöd till väghållare och är begränsat till vägtekniska åtgärder. Kostnader för åtgärder anpassade för att stärka natur- och kulturvärden ingår inte i systemet. Drygt 23 000 väghållare får statsbidrag för att sköta enskilda vägar.  Det enskilda vägnätet, som omfattar sammantaget xx km, har lång historia ofta tillbaka till bondesamhället. På samma sätt som det historiska landskapet resulterade brukandet att miljöer som gynnade biologisk mångfald skapades. Med den tekniska utvecklingen har skogs- odlingslandskapet radikalt omvandlats och blivit alltmer biologiskt utarmat.  Med allt mera mekaniserad och storskalig skötsel även av vägnätet sker nu en liknande utveckling av natur och kulturvärden knutna till vägar. Exempel på sådana värden är artrika vägkanter, alléer, grova solitära träd, vandringsleder för vattenlevande djur, stenmurar, sten trummor, stenbroar m fl.  Det är värden av mycket stor betydelse för grön infrastruktur och har stor potential at bidra till att knyta samman naturvärden utspridda i landskapet. Det enskilda vägnätet förgrenar sig ända ut i landskapets mest avlägsna delar samtidigt som det finns i hela landskapet.  Ett system för att ge vägföreningar ekonomiskt bidrag för anpassning av skötselåtgärder så att dessa värden bibehålls och stärks innan de försvinner har mycket stor potential att kostnadseffektivt stärka den gröna infrastrukturen. Att bygga vidare på redan etablerade system innebär att många rutiner och kontaktvägar redan är etablerade.  Sammantaget finns nödvändiga pusselbitar som kan nyttjas för att kostnadseffektivt bidra till att uppnå stärkt grön infrastruktur och flera miljömål. |
| **FÖRSLAGETS AVSIKTLIGA EFFEKTER PÅ OLIKA SAMHÄLLSMÅL** |
| *Väntad effekt av förslaget, på miljömålen:*  Stärkt grön infrastruktur och biologisk mångfald. Med tillvaratagande av vegetation för energiproduktion eller foder förväntas positiv effekt på klimat. Genom anpassad skötsel kan problem med invasiva arter motverkas |
| *Eventuella väntade effekter av förslaget, på andra mål än miljömålen:*  Stora förutsättningar att bidra till uppfyllelse av Sveriges kulturmiljömål och har potential att bidra till Hela Sverige ska leva. |
| Beskrivning av analysen av förslagets effekter på olika mål:  Stärkt grön infrastruktur bidrar till Levande sjöar och vattendrag, levande skogar, Ett rikt växt och djurliv, myllrande våtmarker, ett rikt odlingslandskap, storslagen fjällmiljö och begränsad klimatpåverkan |
| Bedömning av osäkerhet i utfall:  Värden kan vara delvis eller helt förfallna och kräva restaureringsåtgärder för att vara möjliga att utveckla och stärka.  Många vägkanter är efter decennier av tidig slåtter utan uppsamling av vegetation utarmade på arter och jordens näringsstatus så hög att det kan ta lång tid innan mer konkurrens svaga arter kan etableras.  Slåtter med uppsamling av vegetation kräver samordning med mottagare av råmaterialet för produktion av bioenergi. |
| *Förslagets konsekvenser för de offentliga finanserna:*  Vidare utredning behövs för att mera säkert bedöma inverkan på bidragsbehov. Genomförs pilottester i något eller några kommuner/län enligt förslag kan en mera säker bedömning göras. Utredningen får redovisa mera exakt kostnader och vinster med olika alternativ.  Sker uppsamling av vegetation som omvandlas till förnyelsebara resurser finns dessutom möjlighet till intäkter, inte minst med tanke på förväntat kraftigt ökad efterfrågan på förnyelsebar energi med tiden minst motsvarar ökade kostnader för skötsel. |
| **FÖRSLAGETS KOSTNADSEFFEKTIVITET** |
| *Förslagets kostnadseffektivitet i förhållande till andra befintliga eller tänkbara styrmedel eller åtgärder:*  Genom att nyttja och vidareutveckla redan befintliga system (vägföreningar och bidragssystem) och värden uppnås hög kostnadseffektivitet.  Inga andra system för att stärka samlade natur- och kulturvärden knutna till enskilda vägar finns.  CAP systemet inom odlingsmark och riktad till brukare skulle kunna vara ett alternativ, men styrs i stor utsträckning av EU regelverk och omfattar brukare i odlingsmark. Det skulle kräva omfattande utredningar och skulle vara svårt att samordna till vägsträckningar och vägnät. |
| *Beskrivning av analysen av förslagets kostnadseffektivitet:*  Se ovan |
| Bedömning av osäkerhet i kostnadseffektivitet:  Liten osäkerhet |
| **FÖRSLAGETS GENOMFÖRBARHET** |
| Bedömning av regeringens rådighet:  Regeringen har total rådighet eftersom det är ett redan befintligt system för bidrag som hanteras av Trafikverket. |
| *Eventuella kostnader för förslaget och dess finansiering:* |
| Behov av särskilda bemyndiganden:  Trafikverket hanterar redan bidragssystemet med förändringar i regeringens direktiv för bidraget kan behövas. |
| **FÖRSLAGETS OAVSIKTLIGA EFFEKTER (KONSEKVENSER) FÖR OLIKA AKTÖRER** |
| Förslagets konsekvenser för näringslivet:  På längre sikt kan det utvecklas en ny och specialiserad marknad för skötsel av infrastrukturens miljöer |
| Förslagets konsekvenser för hushållen:  Inga. |
| Bedömning av osäkerhet kring konsekvenser: |
| **SAMSYN** |
| Vilka myndigheter har tagit fram och står bakom förslaget?  Trafikverket har tagit fram förslagit i samverkan med Naturvårdsverket, Hav och Vatten Riksantikvarieämbetet, Jordbruksverket, Skogsstyrelsen, Sveriges Geologiska Undersökning och länsstyrelserna, inom ramen för delprojekt Etappmål i MMR Grön infrastruktur. |
| Samsyn kring underliggande analyser och bedömningar:  Ja |
| **ÖVRIGT** |
| Ytterligare analyser och överväganden kring förslaget: |