

Miljökonsekvens-beskrivning och social konsekvensbeskrivning

för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Dokumentinformation

Titel:	Miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning för Regional transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026-2037
Projektnummer:	24207
Rapportnummer:	Ange rapportnr här
Författare:	Kristoffer Levin, Malin Mårtensson
Medverkande:	Emma Lund, Christian Dymén
Kvalitetsgranskning:	Emma Lund, Kristoffer Levin
Beställare:	Region Skåne
Kontaktperson:	Tobias Moberg, tobias.moberg@skane.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
Bilaga remissversion	2025-06-03		Beställare
Bilaga redovisningsversion	2026-01-13	Ändringar efter granskningsynpunkter	Beställare
Bilaga slutversion	2026-06-13	Ändringar efter planrevidering	Beställare

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Region Skåne har tagit fram ett förslag en ny länsplan för Regional Transportinfrastruktur 2026–2037 (RTI-plan). Trivector Mobility AB anlitades under hösten 2024 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och social konsekvensbeskrivning av RTI-planen som redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. MKB och SKB tas fram för varje skede i planeringsprocessen, där föreliggande rapport utgör en bilaga till RTI-planens slutversion. Från Trivectors sida har Kristoffer Levin varit projektledare och har tillsammans med Emma Lund ansvarat för rapport och kvalitetsgranskning. Övriga medverkande i uppdraget har varit Malin Mårtensson och Christian Dymén. Region Skånes kontaktperson för uppdraget har varit Tobias Moberg.

Lund, juni 2026.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

0. Sammanfattning

Om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras med stöd Miljöbalken 6 kap. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska biläggas planen. En MKB har tagits fram för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 som redovisas i detta dokument. Region Skåne har också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget som är framtaget. Syftet är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen i en samlad hållbarhetsbedömning.

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

- **Avgränsningssamråd**. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.
- **Miljökonsekvensbeskrivning** ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.
- **Beaktande av remissvar**. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.
- **Planrevidering**. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras.

Betydande miljöpåverkan ska bedömas för de miljöaspekter som är relevanta utifrån planens mandat och de relevanta mål som planen ska verka mot. Avgränsningen av miljöaspekter har i processens inledning fastställs i ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Skåne län och kommunerna i Skånes kommuner.

För den sociala konsekvensbedömningen finns det inte lagkrav på samma sätt som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för den regionala planen är strukturerad enligt en modell som är anpassad för regional transportplanering men bygger på

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell med följande sex steg:

1. **Behovsbedömning** – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
2. **Nulägesbeskrivning** – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
3. **Sociala knäckfrågor** – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
4. **Sociala nycklar** – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
5. **Konsekvensbedömning** - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
6. **Kompletteringar** – görs vid behov.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

vedertagna tillvägagångssätt som används för planer och projekt inom den kommunala planeringen.[1]

Studerade och bedömda alternativ

Planramen för planperioden 2026–2037 har för Skånes del fastställts till 7 280 miljoner kronor. Jämfört med planramen för den tidigare planen (5 152 Mkr) innebär detta en utökning av ramen på cirka 2,2 miljarder kronor.

MBK och SKB har tagits fram för samtliga planversioner och har således varit integrerade i hela processen. Denna version av hållbarhetsbedömningen omfattar en bedömning av åtgärder av planens slutversion. För bedömning av tidigare planversioner (remissversion och redovisnings-version) hänvisas till de hållbarhetsbedömningar som bilagts dessa versioner av RTI-planen.

Under planeringen har tre alternativa inriktningar (planalternativ) tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Planalternativen handlar om huruvida tillkommande medel ska satsas på namngivna objekt, på potter för statligt vägnät eller på potter för statlig medfinansiering. På grund av fördyringar av kvarliggande objekt från 2022–2033 års regionala transportinfrastrukturplan blev skillnaden mellan planalternativen i slutändan liten. Planalternativens inriktning har därmed haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

[1] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Betydande miljöpåverkan

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv
Hälsa	Positiv		Positiv
Landskap	Negativ		Negativ

Klimat

Flertalet vägåtgärder leder till ökad vägtrafik och därmed negativ påverkan på **transporteffektiviteten**, särskilt där hastigheter höjs och bilens attraktivitet ökar. Detta riskerar att ge inducerad trafik. Samtidigt bidrar satsningar på kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och samfinansiering med nationell plan positivt genom att stärka hållbara färdsätt och möjliggöra överflyttning från bil.

De flesta vägåtgärder innebär ökad **energiåtgång** per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket ger negativ påverkan. Kollektivtrafikåtgärder bidrar dock positivt genom jämnare körmönster för bussar och därmed minskad energianvändning. Övriga åtgärdsområden bedöms ha begränsad påverkan på energieffektivisering.

Alla nybyggnadsåtgärder på väg och järnväg medför negativ **klimatpåverkan under byggskedet**. Större objekt, särskilt de som omfattar broar och andra byggnadsverk, har störst påverkan.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen bidrar i positiv riktning avseende klimat jämfört med nollalternativet. Detta beror på att en betydande del av det tillkommande planutrymmet (dvs skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget) går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattar nära hälften av det tillkommande utrymmet satsningar på potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Hälsa

Planens samlade påverkan på **buller** bedöms som svagt positiv. Många åtgärder har ingen eller svårbedömd effekt, medan ett fåtal vägåtgärder med högre hastigheter nära bebyggelse ger negativ påverkan. Samtidigt ingår riktade bullerskyddsåtgärder som bidrar till att minska bullerexponeringen.

Den samlade påverkan på **luft** bedöms som positiv. Vissa större vägobjekt kan bidra till mer trafik och högre hastigheter, men påverkan är generellt begränsad eftersom få objekt berör tätbebyggda områden. Satsningar på kollektivtrafik, järnväg och trafiklugnande åtgärder bedöms väga upp de negativa effekterna.

Planen har en mycket positiv påverkan på **trafiksäkerheten** för samtliga trafikslag. En stor del av investeringarna riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objekt med mötesseparering bidrar särskilt starkt till minskad olycksrisk.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller men effekterna är relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet vad gäller buller. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till luft genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

De flesta åtgärder bedöms ha neutral påverkan på **vatten**. Vissa vägobjekt kan ge positiv påverkan genom stärkt vattenskydd. Det finns samtidigt objekt med potentiell negativ påverkan som behöver utredas vidare i senare skeden.

Planen bedöms ha negativ påverkan på **naturresurser**, främst genom ianspråktagande av jordbruksmark i vissa vägprojekt. Åtgärder i potter har generellt ingen påverkan. Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kan dock innebära viss påverkan vid exempelvis breddning av vägar.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Flera namngivna vägobjekt och vissa järnvägsåtgärder bedöms ha negativ påverkan på **landskapsbild och kulturmiljö**. Övriga åtgärder bedöms huvudsakligen vara neutrala eller svårbedömda. Den negativa påverkan är främst kopplad till större infrastrukturingrepp.

En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på **biologisk mångfald**. Påverkan uppstår främst genom barriäreffekter, intrång och störningar. Övriga åtgärder är i huvudsak neutrala eller svårbedömda.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen går i negativ riktning avseende landskap, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som har tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap. Exempel på tillkommande åtgärder som utmärker sig med negativt bidrag inom flera aspekter är väg 13 & 23 Hörby-Höör[2] och väg 19 Härlöv-Karpalund.

Sociala konsekvenser

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållning	Positiv	Positiv
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Positiv
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Positiv
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Neutral
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Sammanhållning

Planen bedöms ha en sammantaget positiv påverkan på sammanhållning. Regionala väg- och järnvägssatsningar bidrar till att knyta samman de olika hörnen i Skåne samt områden med olika socioekonomiska förutsättningar, genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

[2] Objektet fanns med även i den tidigare planen men då bara med delfinansiering.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Påverkan i relation till nollalternativet

Merparten av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till sammanhållning, även om det är många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas.

Tillgänglighet

Planens åtgärder bidrar i stor utsträckning till **ökad tillgänglighet för både medborgare och näringsliv**. Bedömningen baseras på minskade restider och i vilken grad åtgärderna stärker förutsättningarna för flera färdsätt.

Tillgängligheten för **personer med funktionsnedsättning** förbättras främst genom satsningar på kollektivtrafik och hållplatsåtgärder. **Barns tillgänglighet** påverkas mycket positivt genom satsning på cykelinfrastruktur samt åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt kopplat till skolresor. **Äldres tillgänglighet** stärks främst genom förbättrad kollektivtrafik och tryggare trafikmiljöer. Åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bidrar även positivt till **jämställdhet**.

Vad gäller **hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv** bedöms flera åtgärder bidra positivt genom förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i områden med socioekonomiska utmaningar. Potterna Cykelinfrastruktur och Kollektivtrafik bidrar till mer likvärdiga förutsättningar för resor utan bil. På landsbygd kan hållbar tillgänglighet stärkas genom cykelvägar samt hållplatser längs större vägstråk. Samtidigt bidrar vissa vägobjekt negativt genom att öka bilens konkurrenskraft.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av åtgärdsområdena stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de namngivna vägobjekt som tillkommer i den nya planen också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn. Även äldres tillgänglighet påverkas positivt, framför allt genom

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

den utökade satsningen på potter och även påverkan på jämställdhet är positiv. Avseende hållbar tillgänglighet, ur ett socioekonomiskt perspektiv och ur ett landsbygdsperspektiv, är skillnaderna mot nollalternativet små då flera av åtgärderna saknar påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten positivt, liksom satsningen på potter för Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsofrämjande

En tydlig majoritet av planens åtgärder bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet. Satsningar inom potten Cykelinfrastruktur ger särskilt stor positiv effekt. Endast ett fåtal åtgärder bedöms påverka den fysiska aktiviteten negativt eller inte alls. Även kollektivtrafiksatsningar bidrar indirekt till ökad fysisk aktivitet genom fler anslutningsresor till fots och med cykel.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

0. Sammanfattning 3
Studerade och bedömda alternativ 4
Betydande miljöpåverkan 5
Sociala konsekvenser 7
1. Inledning 13
1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering 13
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning 13
1.3. Framtagande av ny plan och integrering av miljöaspekter 14
1.4. Läsanvisning 15
2. Mål 17
2.1. Nationella mål 17
2.2. Regionala mål 21
3. Metod för MKB och SKB 26
3.1. Miljöaspekter 26
3.2. Sociala hållbarhetsaspekter 27
3.3. Avgränsningar 29
3.4. Analysmetoder och orsakssamband 30
4. Nuläge 34
4.1. Befolkning och resande 34
4.2. Nuläge miljöaspekter 36
4.3. Nuläge sociala aspekter 45
4.4. Den sociala geografin i Skåne 48
4.5. Sociala knäckfrågor 53
5. Studerade och bedömda alternativ 55
5.1. Förutsättningar för planrevidering 55
5.2. Alternativ som övervägts i planeringen 56

5.3. Jämförelse mellan nollalternativ och slutversion 60
5.4. Bedömning av alternativa inriktningar 61
6. Betydande miljöpåverkan 65
6.1. Samlad bedömning 65
6.2. Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet 69
6.3. Kumulativa miljöeffekter 71
6.4. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan 72
7. Social konsekvensbedömning 73
7.1. Samlad bedömning 73
7.2. Sociala konsekvenser av planen i relation till nollalternativ 80
7.3. Hur kan planen följas upp för att bidra till social hållbarhet? 82
8. Bedömning av måluppfyllelse 84
8.1. Nationella miljökvalitetsmål 84
8.2. Etappmål klimat och trafiksäkerhet 85
8.3. Mål för färdmedelsandelar 86
9. Bedömningsmatriser 87
Bilaga 1: Samrådsunderlag avgränsning 89
9.1. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen 89
9.2. Avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen 92
9.3. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad 93
9.4. Avgränsning i tid och rum 94
9.5. Allmänhetens intresse 94
9.6. Andra planer och program 94
Bilaga 2: Remissammanställning avgränsningssamråd 95
Bilaga 3: Remissammanställning av samråd 104
Bilaga 4: Särskild sammanställning 108
Bilaga 5: Hållbarhetsanalys – översyn av RTI-plan 112
Bakgrund och metod 112

Generellt – hur kan RTI-planen bidra till och stärka en positiv utveckling? 114
Bedömning av respektive åtgärdsområde 119

1. Inledning

1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Trafikverket tar fram ett planförslag som remitteras. Regeringen beslutar därefter om innehållet i planen.

Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Dess investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av Förordning (1997:263, ändrad tom t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.[3] Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Skåne är det Region Skåne som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen för Skåne (som i Skåne brukar benämnas Regional transportinfrastrukturplan eller RTI-plan) delas in i namngivna objekt, kollektivtrafik, samfinansiering av nationell plan, cykelinfrastruktur, framkomlighet och trafiksäkerhet.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[4] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

[3] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263/
[4] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. För Region Skåne har en social konsekvensbedömning gjorts och presenteras tillsammans med MKB i föreliggande rapport.

1.3. Framtagande av ny plan och integrering av miljöaspekter

Planrevideringen styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 20 mars 2025. Samtliga redovisade sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026, som dessförinnan skulle ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. Regeringens fastställelsebeslut kom i slutet av april med definitiva ramar för länsplanerna, varpå den Regional transportinfrastrukturplanen har fastställts.

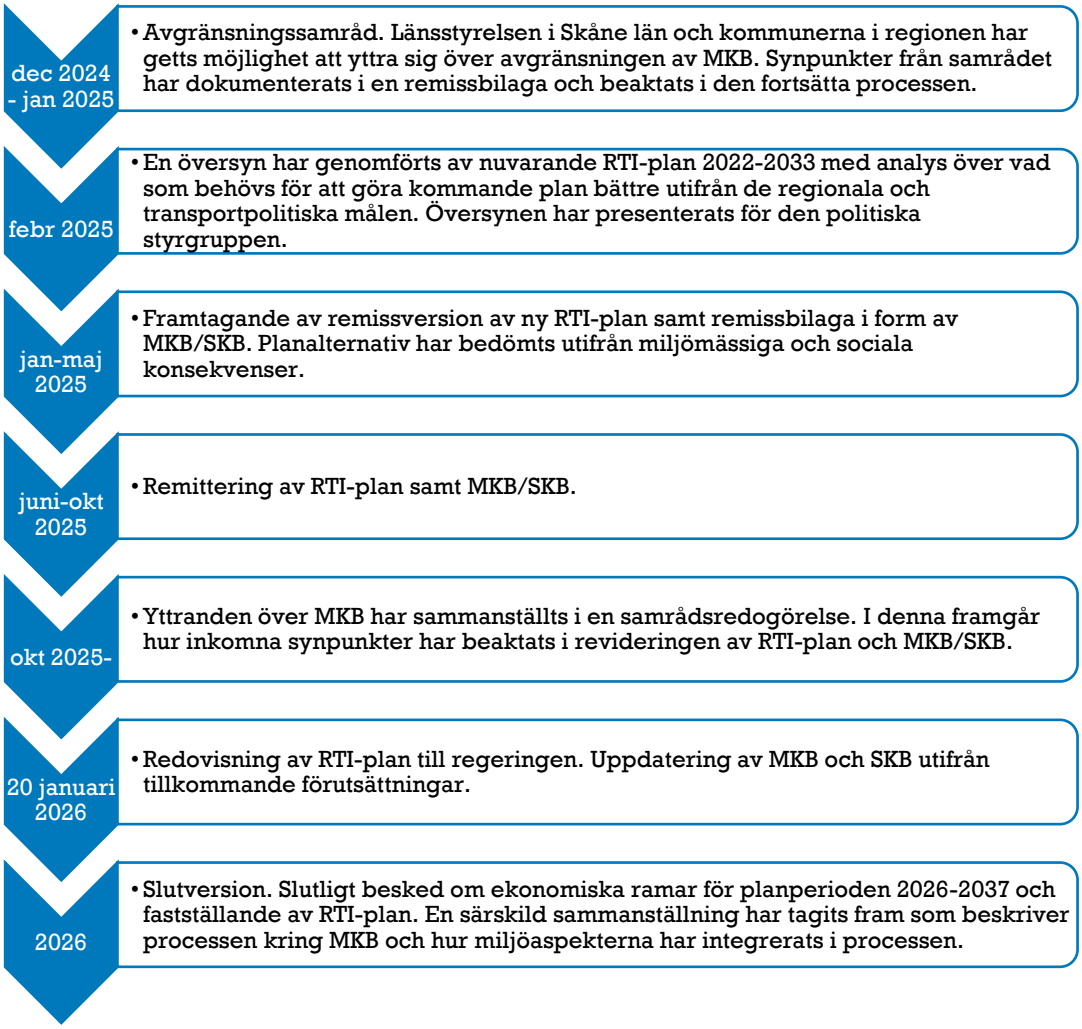
Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisades till regeringen 30 september 2025 och har beslutats av regeringen efter revidering utifrån inkomna remissvar.

Den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen har genomförts integrerat med framtagandet av den nya planen. Den konsultarbetsgrupp som har ansvarat för framtagandet av MKB och SKB har bistått Region Skåne med hållbarhetskompetens och stöd i processen kopplat till de lagkrav som finns. En MKB och SKB togs fram för den version av RTI-planen som remitterades i juni 2026 och skickades därmed på samråd. MKB och SKB har därefter reviderats utifrån synpunkter från remissinstanser och de revideringar som gjorts av planen.

En översyn har genomförts av den tidigare RTI-planen (2022–2033) med syfte att analysera vad som behövs för att göra kommande plan bättre utifrån de regionala och transportpolitiska målen. I denna översyn har en bedömning gjorts av vilken typ av åtgärder som krävs inom varje åtgärdsområde, för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till miljömässig eller social hållbarhet. Bedömningen har fungerat som ett underlag för hur planeringen kan anpassas i en hållbar riktning givet de beslutade strategierna.

En relativt stor del av planens utrymme har varit låst i form av tidigare tagna beslut och tidigare överenskommelser, men för en mindre del av planens utrymme har det i

processen diskuterats alternativa inriktningar som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser (se beskrivning och bedömning av dessa i kapitel 5).



Figur 1-1 Tidplan för framtagande av ny regional transportinfrastrukturplan samt integrering av hållbarhetsaspekter.

1.4. Läsanvisning

- Kapitel 2 – Sammanfattning av de mål som är styrande för bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser.
- Kapitel 3 – Metod för framtagande av MKB och SKB med redovisning av bedömningskriterier, avgränsningar samt analysmetoder.
- Kapitel 4 – Nulägesbeskrivning: beskrivning av tillståndet i Skåne avseende de aspekter som är i fokus för MKB respektive SKB.

- Kapitel 5 – Alternativa inriktningar för planen under planeringsprocessen och bedömning av dessa utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser.
- Kapitel 6 – Samlad bedömning av planens betydande miljöpåverkan. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- Kapitel 7 – Samlad bedömning av planens sociala konsekvenser. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser.
- Kapitel 8 – Bedömning av planens påverkan på styrande mål.

2. Mål

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har markerats med en blå stjärna (★).

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.[5]



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen

[5] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/

(11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.[6] Målen är följande:

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och an-vändning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Trans-portsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och an-vändning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:
  - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. ★
  - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medel-värde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför

[6] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige[7] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås[8]. Miljökvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan★
- Frisk luft★
- Bara naturlig försurning★
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning★
- Levande sjöar och vattendrag★
- Grundvatten av god kvalitet★
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap★
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö★
- Ett rikt växt- och djurliv

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:[9]

1. **En jämn fördelning av makt och inflytande**: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. **Ekonomisk jämställdhet**: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. **Jämställd utbildning**: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få om-sorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa**: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förut-sättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

[7] Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[8] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/
[9] Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/

6. **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra**: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barn-rättsperspektivet ska beaktas.[10]

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn[11], dessa är följande:

- **Artikel 2**: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3**: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6**: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12**: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.[12]

[10] Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/
[11] Unicef, Barnkonventionen: https://unicef.se/barnkonventionen
[12] Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa[13], däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitiken har 8 målområden, varav målområde 6 är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.”

Folkhälsomyndigheten har rekommendationer[14] kring hur många personer i olika åldersgrupper bör röra på sig i veckan för att må bra och ha en god hälsa. Barn och unga bör i genomsnitt vara fysiskt aktiva i minst 60 minuter per dag, på en måttlig till hög intensitet som ger ökad puls och andning. Vuxna bör varje vecka vara fysiskt aktiva på måttlig intensitet i minst 150–300 minuter eller minst 75–150 minuter av fysisk aktivitet på hög intensitet, eller en likvärdig kombination av måttlig och hög intensitet. Fysisk aktivitet på måttlig intensitet ger en ökad puls och andning, medan hög intensitet ger en markant ökning av puls och andning.

2.2. Regionala mål

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala strategin *Det Öppna Skåne*[15] beskriver vad Region Skåne vill med utvecklingen i Skåne och hur olika aktörer gemensamt kan bidra till att möta samhällsutmaningar och utveckla Skåne på ett hållbart sätt enligt Agenda 2030. I strategin har man pekat ut 4 strategiska områden och den regionala transportinfrastrukturplanen har viss bäring på samtliga strategiska områden men tydligast för två av dem:

[13] https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/
[14] Rekommendationer om fysisk aktivitet, Folkhälsomyndigheten. https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-obesitas/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/riktlinjer-och-rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/
[15] Regional utvecklingsstrategi för Skåne. Källa: https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/regional-utvecklning/det-oppna--skane-regional-utvecklingsstrategi-for-skane.pdf

Hela Skåne

Målbilder:

- *Infrastruktur och fysisk planering som skapar värde för invånare och företag i Skåne.*
- *Infrastruktur som bidrar till ett klimatsäkrat samhälle.*

Bättre hälsa för alla

Målbilder:

- *Stärkta förutsättningar för människor att leva hälsosamt*
- *Förbättrad sektorsövergripande samverkan för ökad hälsa*

Klimatmål

Inom Klimat- och energistrategi för Skåne har de nationella etappmålen till 2030 antagits även för regional nivå.

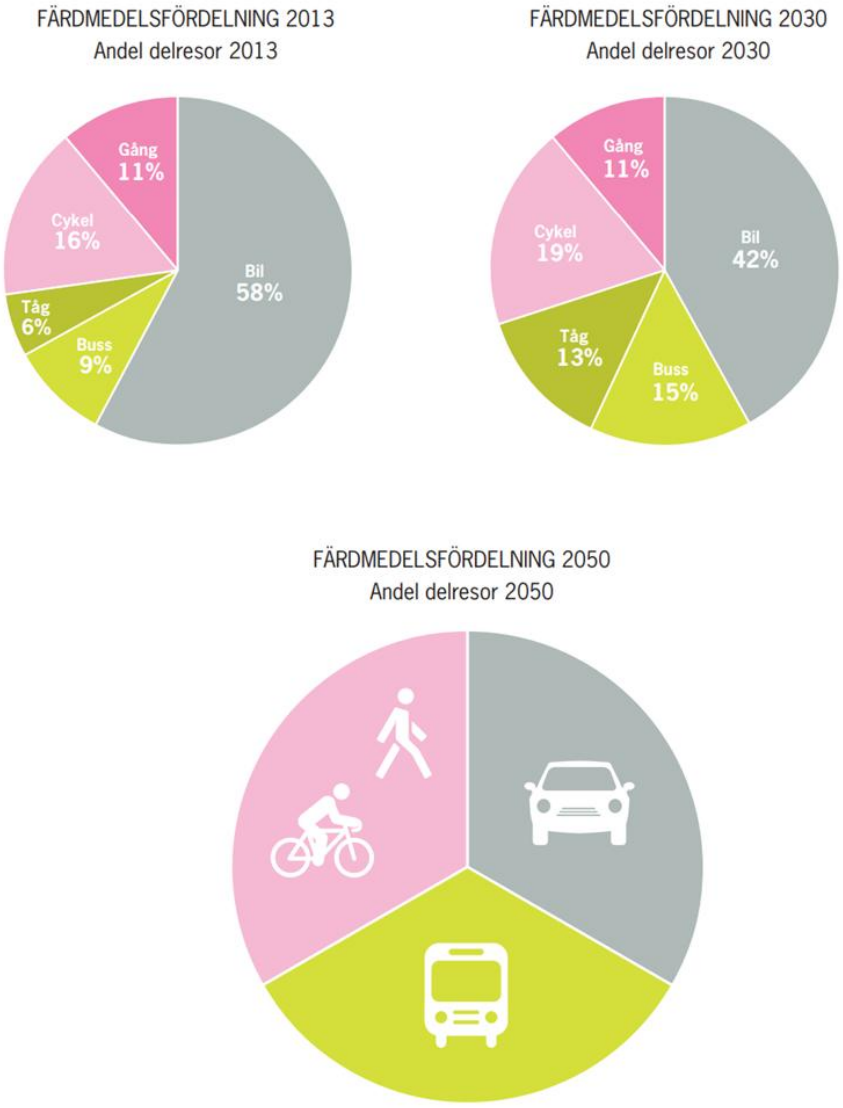
Mål för färdmedelsandelar

I den senaste versionen av Skånes transportstrategi[16] lyfts behovet av att nå en annan färdmedelsfördelning än dagens. Detta är av vikt för att kunna möta framtidens utmaningar och nå globala och nationella klimat- och miljömål. För att uppnå detta lyfter strategin att transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart och därmed att allt fler resor behöver ske med kollektivtrafik, gång och cykel samt att större andel av godstrafiken sker via sjöfart och järnväg.

Målsättningen om färdmedelsfördelning har tagits fram för år 2030 respektive år 2050 och visas i Figur 2-2. Det övergripande målet som har lyfts upp till Klimat – och energistrategin är:

- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.

[16] Skånes Transportstrategi 2050 (2017). Källa: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/transportstrategi2050_webbversion.pdf



Figur 2-2 Uppsatta mål för framtida färdmedelsfördelning i nuvarande transportstrategi.

Kollektivtrafik i det öppna Skåne (Trafikförsörjningsprogram för Region Skåne 2025–2035)

Trafikförsörjningsprogrammet[17] utgör det centrala dokumentet för styrningen av den allmänna kollektivtrafiken. Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande inriktningsnivå för kollektivtrafiken 2035. De är formulerade för att bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild för Skåne och stötta de framtagna planeringsstrategierna i Regionplan för Skåne 2040, som i sin tur kan kopplas till de globala hållbarhetsmålen.

De mål som är relevanta för MKB och SKB är (hänvisning till Trafikförsörjningsprogrammets måttsatta mål inom parentes):

- **Tillgänglighet i mindre orter (Mål 3)**
  Varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad.
- **Tillgängliga hållplatser (Mål 4)**
  Minst 90 % av hållplatser med fler än 15 påstigande per dag och hållplatsläge ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2035. Etappmål 80 % år 2030.
- **God upplevd tillgänglighet (Mål 5)**
  Minst 75 % av kollektivtrafikresenärerna i Skåne upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör.
- **Fossilfri energi och energieffektivitet (Mål 7)**
  Resor med Skånetrafiken innebär användning av 100 % fossilfri energi med en genomsnittlig energieffektivitet på högst 0,15 kWh/personkilometer.
- **Kollektivtrafikens marknadsandel (Mål 8)**
  Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 43 % år 2035. Etappmål 40 % år 2030.

Skyddade områden och miljökvalitetsnormer

Det finns flera olika typer av skyddade områden i regionen inom natur och kultur som påverkas av infrastruktur och trafik. Bland de som miljökonsekvensbedömningen har tagit hänsyn till finns[18]:

- Nationalparker
- Naturreservat
- Djur och växtskyddsområde
- Fågeldirektivet (SPA)
- Art och habitatdirektivet (SCI)
- Kulturreservat

[17] https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2025.pdf
[18] För fullständig lista se: https://www.lansstyrelsen.se/skane/natur-och-landsbygd/skyddad-natur.html

- Vattenskyddsområde
- Landskapsbildområde

Miljökvalitetsnormerna är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet inom ett geografiskt område. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. För alla miljökvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de senast ska vara uppfyllda/följas. Om en miljökvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas, ska ett bindande åtgärdsprogram upprättas.

3. Metod för MKB och SKB

Inom ramen för den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningsaspekter och kriterier. Aspekterna utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget, se kapitel 2. Nedan presenteras dessa aspekter närmare tillsammans med de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

3.1. Miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 3-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort. Avgränsningen av miljöaspekter har remitterats i ett avgränsningssamråd och beskrivs närmre i bilaga 3.

För RTI-planen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Tabell 3-1 nedan.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på
1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 3-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

Tabell 3-1 Miljöaspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa	Buller
	Luft
	Trafiksäkerhet
Klimat	Transporteffektivitet
	Energieffektivisering
	Påverkan på energianvändning vid byggande samt drift och underhåll
Landskap och naturresurser	Vatten
	Naturresurser
	Landskap och kulturmiljö
	Biologisk mångfald

3.2. Sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för RTI-planen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.[19] Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.

[19] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

- Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

Tre av dessa fokusområden har legat till grund för de sociala hållbarhetsaspekterna, se Tabell 3-2 nedan. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i kapitel 4. Det första fokusområdet, inkludering, har också identifierats som en social knäckfråga, men kommer inte att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom inkludering handlar om processen snarare än de faktiska åtgärderna. Observera att aspekterna Buller, Luft och Trafiksäkerhet också ingår som en del av MKB.

Tabell 3-2 Sociala hållbarhetsaspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär Tillgänglighet mellan Skånes fyra hörn
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionsvariation Barns tillgänglighet Äldres tillgänglighet Jämställdhetsperspektiv
Hållbar tillgänglighet	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv Hållbar tillgänglighet på landsbygd Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet

3.3. Avgränsningar

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå: för namngivna åtgärder respektive åtgärdsområden.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037. I de samlade effektbedömningarna, som utgjort ett viktigt underlag för bedömning av de namngivna åtgärdernas effekter (läs mer under kap 3.4) bedöms effekter för ett gemensamt prognosår (2045) som utgår från Trafikverkets basprognos.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Skåne län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Allmänhetens intresse

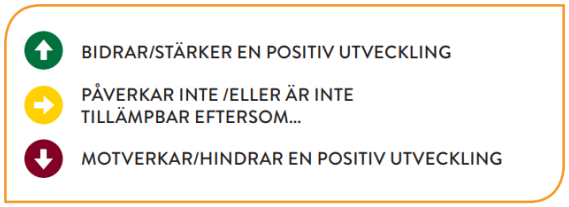
Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktnings-förändring. Betydande påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

3.4. Analysmetoder och orsakssamband

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Bedömningarna av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar till styrande mål och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 3-2. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se kap 3.1 och 3.2.) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar dels hur respektive åtgärd i den regionala planen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel.

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell plan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en översiktlig bedömning avseende varje åtgärdskategoris betydande miljöpåverkan genomförts. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap.

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan (RTI-plan) fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle,** definierat som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[20]

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en RTI-plan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[21] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[22] och även IPCC[23] och OECD[24] drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om

[20] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 − 2037
[21] Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.
[22] IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
[23] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024
[24] OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur genereras alltid en påverkan på klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial, och ibland även av den förändrade markanvändningen. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattning av hur trafiken förändras på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden ligger.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan tidigare markhushållning, barriärer och intrång på naturmiljö och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÅVS eller väg- och järnvägsplan.

Geografiska analyser kopplat till social hållbarhet

För de sociala aspekterna ”Sammanhållning” och ”Tillgänglighet” har analyser gjorts av hur olika åtgärder bidrar till att knyta samman områden i Skåne med olika socioekonomisk karaktär, respektive bidrar till att stärka tillgängligheten i områden med risk för social utsatthet. Analysen utgår från en kartläggning som har gjorts av socioekonomi och tillgänglighet och som Region Skåne har tagit fram. Analysen redovisas i kapitel 7 - Social konsekvensbedömning.

4. Nuläge

4.1. Befolkning och resande

Befolkning

Region Skånes befolkning uppgick i slutet på 2023 till 1,42 miljoner invånare. Befolkningen är ojämnt fördelad över länet med över hälften bosatta i de sydvästra delarna. Det är även i den delen av Skåne som det största befolkningstillväxten har ägt rum sedan 1980-talet och då främst inom Malmö stad. [25]

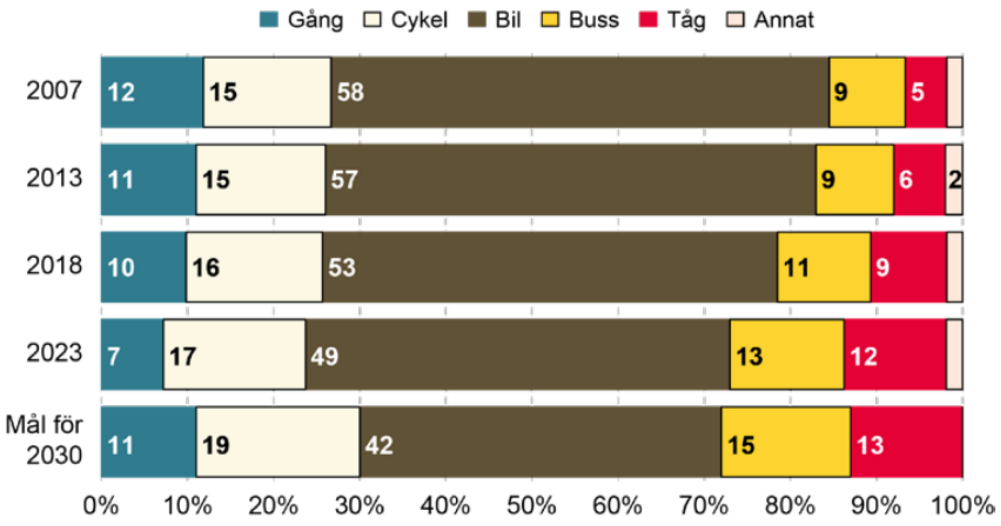
Skåne är en region med stor etnisk mångfald och 24 procent av Skånes invånare är födda utomlands. De största utlandsfödda grupperna är från Mellanöstern, forna Jugoslavien och Norden, men över 175 olika födelseländer finns representerade i Skåne. En tredjedel av Skånes utrikes födda befolkning har bott i Sverige i över 20 år och drygt en femtedel har bott i Sverige kortare än fem år. Då de utrikesfödda skåningarna har en annan åldersstruktur än de som är födda i Sverige har Skåne en befolkning som är jämförelsevis ung. Åldersfördelningen i Skåne fortsätter dock att utvecklas olika i regionen där andelen äldre fortsatt är störst i de sydöstra delarna medan en ökad koncentration av unga bor i de större städerna.

Skånes tillväxtmotorer är Malmö, Lund, Helsingborg samt – i kombination – Kristianstad och Hässleholm. Tillväxtmotorerna förser regionen med ett kunskapsintensivt näringsliv, högre utbildning, specialistsjukvård och ett brett handels- och kulturutbud. De har en viktig roll för att driva utvecklingen i Skåne. År 2023 fanns 66% av arbetsställen i dessa kommuner. Utöver tillväxtmotorer finns de regionala kärnorna Kristianstad och Hässleholm (när de ses individuellt), Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm. De regionala kärnorna är större orter med betydelse för sitt omland vad gäller arbetstillfällen, service och handels- och kulturutbud.

Resande i länet

Skåningarna använder bilen vid 49 procent av sina resor, se Figur 4-1. Det är en lägre andel än riket som helhet där andelen bilresor under 2023 uppgick till 55 procent[26]. I stället reser skåningar med kollektivtrafik (15 procent) och cykel (11 procent) i högre utsträckning än vad man gör i genomsnitt i Sverige. I den senaste resvaneundersöknigen som gjorts i Region Skåne hade dock andelen gångresor minskat.

[25] https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/befolkning/
[26] RVU Sverige (2023). Trafikanalys. https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/



Figur 4-1 Färdmedelsfördelning i Skåne över tid. Källa: Resvaneundersökning 2023.

Tillgänglighet med kollektivtrafik

Tillgång till kollektivtrafik varierar stort för Skånes befolkning beroende på var man är bosatt, med en generellt sett högre tillgång i västra Skåne. Beträffande bosatta utanför tätort är det framför allt i de västra delarna som en större andel av befolkningen har enkel tillgång till kollektivtrafik. Angående bosatta inom tätort finns ungefär samma mönster, men med en något bättre tillgång i Skånes centrala och östliga kommuner. Med enkel tillgång till kollektivtrafik avses att befolkningen har en hållplats som har en turtäthet motsvarande minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06:00 och 20:00 inom en kilometer respektive 500 m.[27]

Tillgängligheten till arbetstillfällen med kollektivtrafik varierar också mellan olika geografiska platser i Skåne. Tillgängligheten är över lag bättre i Skånes västra delar då ett stort antal av länets arbetstillfällen finns i Malmö, Lund och Helsingborg. Också tillgängligheten till Skånes regionala kärnor med kollektivtrafik varierar. Skånes centrala och nordöstliga delar har sämre tillgänglighet till närmsta regionala kärna med kollektivtrafik inom 45 minuter. [28]

[27] Region Skåne (2024) Hur har det gått i Skåne? https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/8.-tillganglighet-och-infrastruktur
[28] Region Skåne (2024) Hur har det gått i Skåne? https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/8.-tillganglighet-och-infrastruktur

4.2. Nuläge miljöaspekter

Klimat

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent. Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar.[29] Utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat under de senaste åren trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Skåne har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 4-1. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.[30]

I Skåne står transporterna också för knappt en tredjedel av de totala utsläppen, utrikes transporter exkluderat. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96%, varav personbilen står för nästan två tredjedelar.

Tabell 4-1 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Skåne 1990-2022, mätt i 1 000-tal ton CO2. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/.

Transportslag	1990	2000	2010	2020	2022	Andel av totala utsläpp 2022
Vägtrafik	2205	2311	2398	1779	1575	96,8%
Personbilar	1656	1650	1561	1181	1047	64,3%
Tunga lastbilar	375	473	569	379	341	20,9%
Lätta lastbilar	133	143	206	192	167	10,3%
Bussar	36	36	50	15	10	0,6%
Mopeder och Motorcyklar	5	10	13	12	11	0,7%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	19	23	28	33	29	1,8%
Inrikes flygtrafik	42	39	27	10	16	1,0%
Järnväg	16	11	9	7	6	0,4%
Totalt	**2281**	**2385**	**2463**	**1829**	**1627**	

[29] https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/
[30] Vägtrafikens utsläpp 2024

Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör. Barn och unga rör sig allt mindre och under 2024 var det endast 2 av 10[31]som rör sig enligt rekommendationerna från folkhälsomyndigheten. De senaste decennierna har andelen skolelever som tar sig till skolan genom ett fysiskt aktivt transportslag minskat successivt, idag är det endast cirka hälften av eleverna som gör det.

Andelen cykelresor av det totala resandet stiger långsamt i Skåne, se Figur 4-1. Det skiljer sig dock åt mellan Skånes olika kommuner. I Malmö och Lund är andelen cykelresor betydligt högre än genomsnittet vilket drar upp genomsnittet. Andelen gångresor minskar och stod i den senaste mätningen endast för 7 % av resorna.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.[32]

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Andelen 12-åringar som svarar att de störs mycket eller väldigt mycket av vägtrafiken i eller i närheten av bostaden har mer än fördubblats i Skåne från 2,8 % till 7 %, och även ökat för samtliga jämförelselän och nationellt.[33] I Skåne svarar några procent av 12-åringarna att de

[31] PEP-rapporten (2024). Generation PEP i samarbete med Karolinska Institutet och SOM-institutet vid Göteborgs Universitet.
[32] Uttag 20250304: https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/
[33] Barnmiljöhälsorapport 2021 Skåne. Källa: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/2021-barnmiljohalsorapport-skane.pdf

besväras av trafikbuller i sådan utsträckning att de har svårt att somna, blir väckta eller har svårt att göra läxor.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 4-2 syns utsläppsnivåerna av NOx i Skåne. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 75 procent lägre 2022 jämfört med 1990.

Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990-2018. Källa: RUS Nationella emissions-databas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/

Transportslag	1990	2000	2010	2020	2022
Vägtrafik	18 313	13 794	9064	5163	4460
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	43%	40%	35%	26%	23%
Civil sjöfart	303	318	337	340	312
Inrikes flygtrafik	159	140	81	32	49
Järnväg	288	207	160	84	80
Totalt transporter	**19 064**	**14 459**	**9641**	**5620**	**4901**

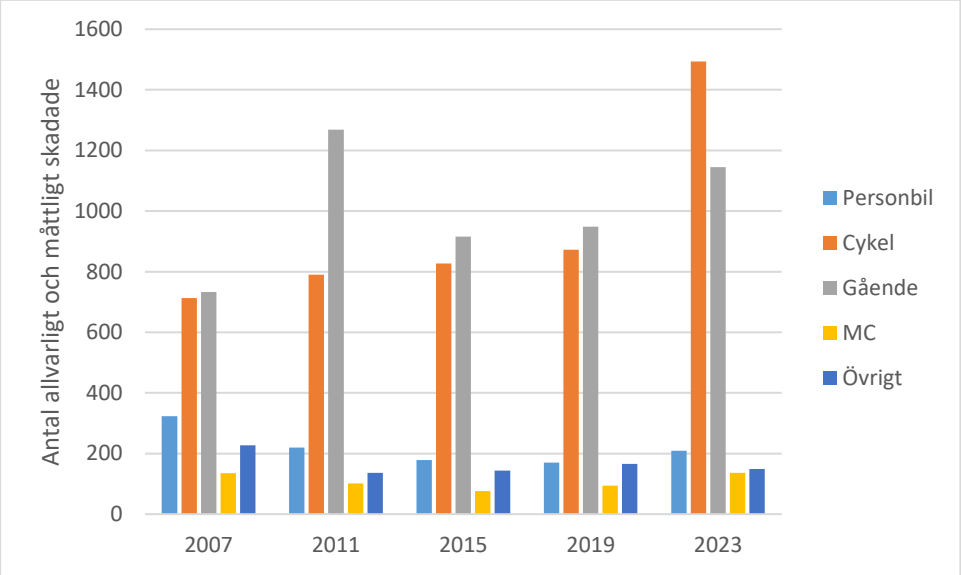
Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10.[34] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar från kontinenten (framför allt ozon, O_3 och kvävedioxid, NO_2) och har högre halter än övriga landet. Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i Skåne främst ett lokalt ursprung och det mesta kommer från trafiken. I flera tätorter i Skåne i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga. Malmö och Helsingborg har åtgärdsprogram för kvävedioxider som syftar till att minska halterna. Dessa har gett goda resultat med minskade utsläpp i båda städerna och ingen av städerna överskrider längre miljökvalitetsnormerna.[35]

[34] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.
[35] Helsingborg Stad och Malmö Stad.

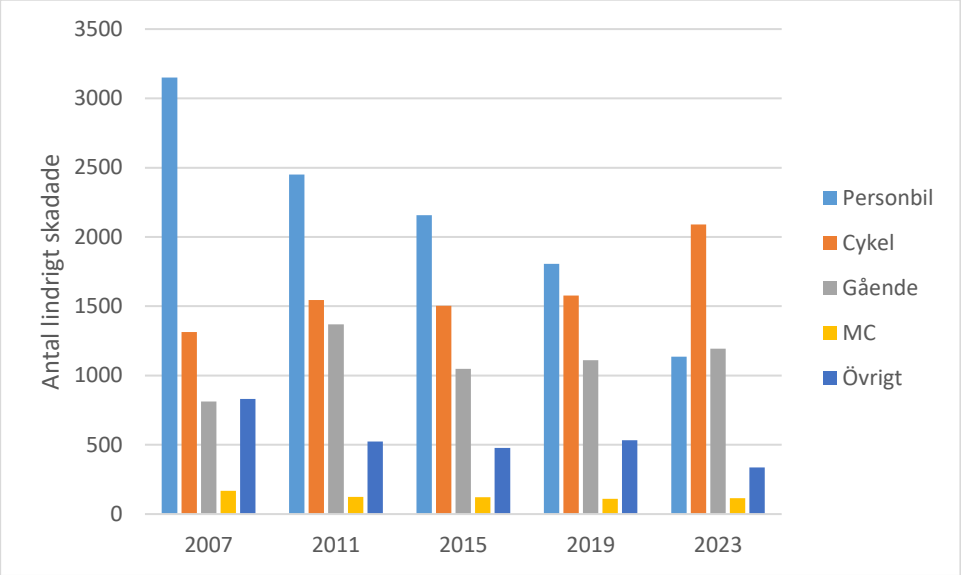
Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Skåne. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Skåne, se Figur 4-2. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid. För att nå mål om ökad cykling krävs att den upplevda trafiksäkerheten ökas.



Figur 4-2 Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Skåne. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Även antalet som drabbats av lindriga skador orsakat av olyckor med personbil har minskat medan antalet för cykel har ökat, se Figur 4-3.



Figur 4-3 Lindrigt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Skåne. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan på vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor.

Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till

snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Naturresurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. De tätt befolkade delarna av Skåne har också jordbruksmark med mycket hög bördighet.

I en kartläggning av anspråk på jordbruksmark har Region Skåne kartlagt hur mycket av jordbruksmarken i Skåne som fått ändrad markanvändning under perioden 2000–2020. Under denna period har 1 % av jordbruksmarken exploaterats för bostäder, industrier och verksamheter samt infrastruktur. Det som drivit exploateringen av jordbruksmark i Skåne under den studerade perioden är i stor utsträckning småhusbebyggelse och ”anläggningar” (i praktiken är det golfbanor och liknande som står för de stora markanspråken i kategorin anläggningar), som står för ca 40 % av den totala exploateringen. Infrastruktur står för en påtaglig andel av den totala exploateringen under perioden 2000–2020, närmare bestämt 8 %. Det handlar då i första hand om infrastruktur inne i de nya utbyggnadsområdena, och i mindre utsträckning om nya vägar och järnvägar utanför tättbebyggda områden.[36]

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken som produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

Kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv. I Skåne finns det 350 utpekade kulturmiljöer[37].

[36] Anspråk på jordbruksmark – Kartläggning för Skåne. Region Skåne, 2024. Text: Emma Lund, Christian Frost och Anna-Klara Ahlmer, Trivector Traffic
[37] Kulturmiljöprogram för Skåne (2006). Hittas på: https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram.html

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

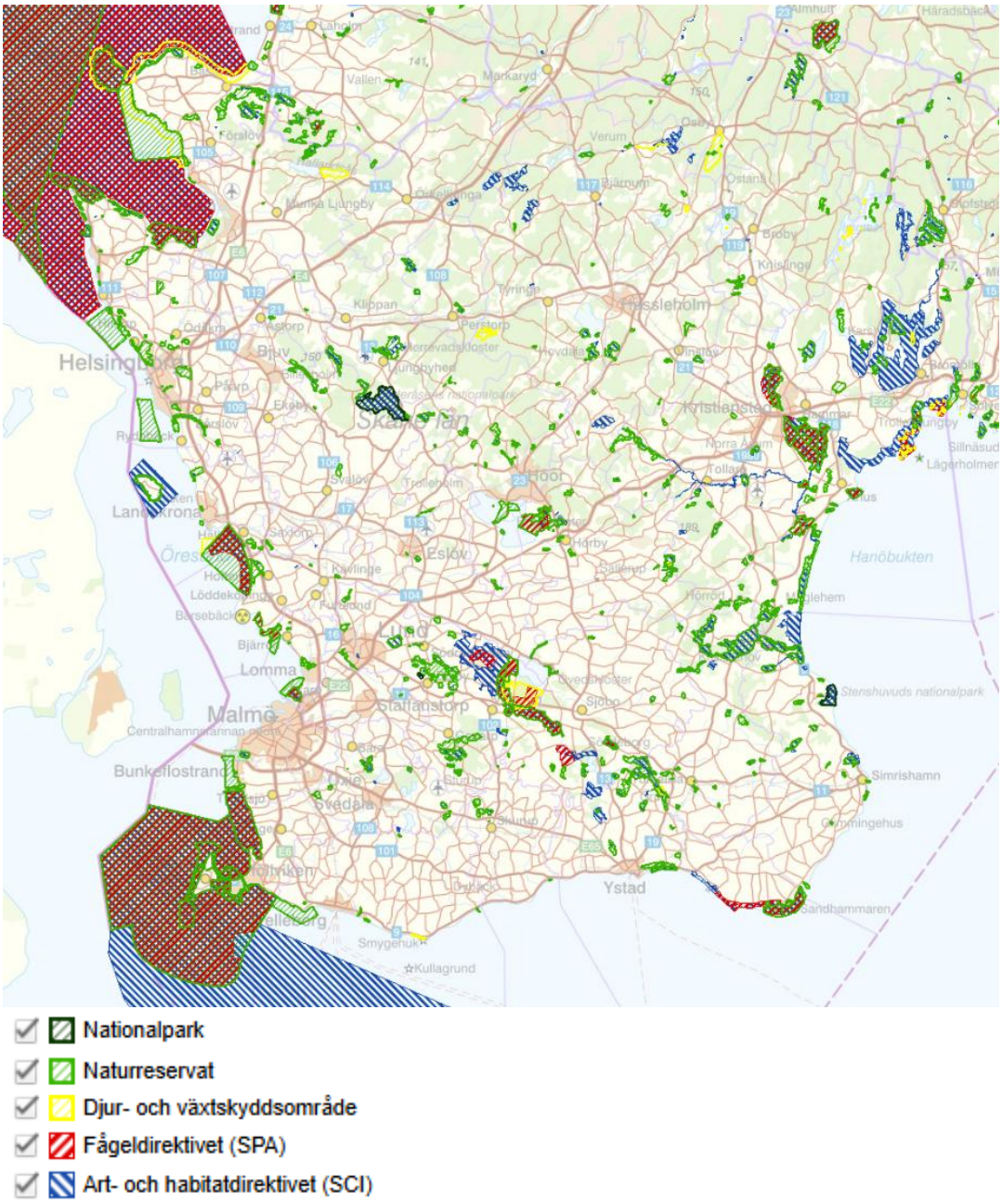
Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

Både infrastrukturanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

I Figur 4-4 nedan visas kartor över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 4-4 En översikt av Skånes naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 4-5 visas en karta över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde.



Figur 4-5 En översikt av Skånes utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4.3. Nuläge sociala aspekter

I föreliggande avsnitt presenteras inledningsvis en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. Därefter presenteras den sociala geografin i region Skåne utifrån bl a socioekonomi och ohälsotal. Baserat på ovan nämnda delar presenteras sist de sociala knäckfrågorna som Skånes regionala transportinfrastrukturplan har bäring på.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[38]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.[39]

Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Generellt sett gör kvinnor och män ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[39] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön

---

[38] Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång.* Skolledaren, 2019, no 3. https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/ samt
Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

[39] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being,* Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j. jtrangeo.2013.09.001

och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [4041]

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.[40]

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[41]

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.[42]

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med

---

[40] Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden.* K2 Outreach 2019:2

[41] Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.* Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

[42] Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt.* Trivector rapport: 2019:57

bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[43]

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etisk och demografisk[44]. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.[45]

Transportsportsystemet i stort kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information.

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell

---

[43] Se bl a Karlström, S., & Jonason,. D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341 Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv.* https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ Hämtad 2025-03-27

[44] Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

[45] en-region-for-alla-tga.pdf

integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.[46] Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

4.4. Den sociala geografin i Skåne

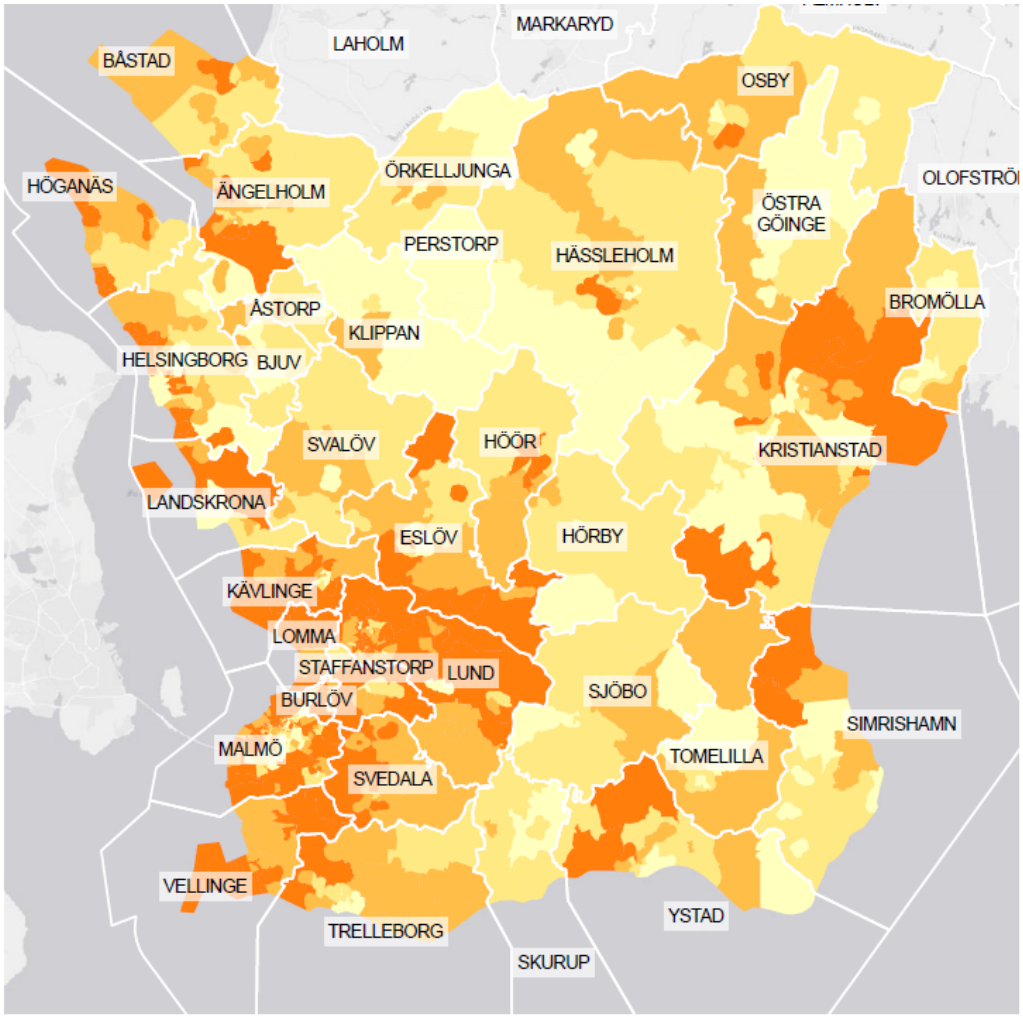
Socioekonomi

Det finns stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av Skåne. Många av de starkast ekonomiska områdena finns i västra delarna av Skåne vilket framgår i Figur 4-6. Det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns och därmed också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. [47]

Vidare finns det ett starkt samband mellan tillgänglighet till arbetsplatser och socioekonomin i ett område. I områden med hög socioekonomi är också tillgängligheten till arbetsplatser typiskt också högre. Detta samband är högre för tillgänglighet med bil än för tillgänglighet med kollektivtrafik. Undantag från sambandet är att en del områden med låg socioekonomi i storstäder har relativt hög tillgänglighet, exempelvis områden runt Malmö. I Figur 4-7 framgår sambandet mellan socioekonomisk ställning i förhållande till tillgänglighet med kollektivtrafik. Kartan visar flera områden i Skåne med låg socioekonomisk ställning och låg tillgänglighet med kollektivtrafik vilket är ett mått på dubbelt utanförskap som den regionala planen har bäring på. Sådana områden är särskilt viktiga att beakta i den regionala infrastrukturplaneringen och bedömning av hur planen åtgärder påverkar olika sociala aspekter.

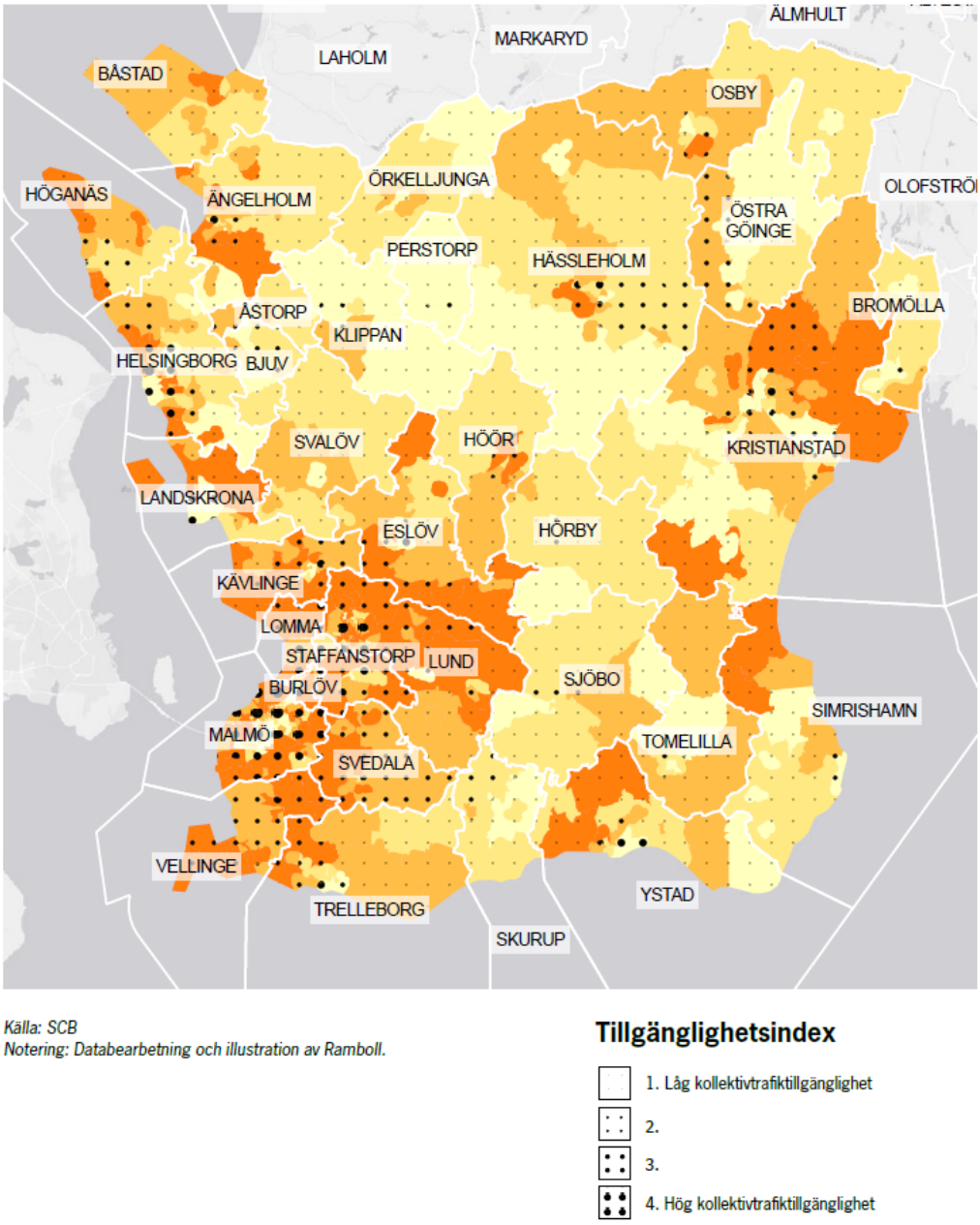
[46] Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen.* S. 93-112

[47] Den socioekonomiska segregationen i Skåne (2021) Rapport framtagen åt Region Skåne av Ramboll med medel från Delegationen mot segregation (Delmos).



Källa: SCB
Notering: Databearbetning och illustration av Ramboll.

Figur 4-6 Karta över den socioekonomiska segregationen i Skåne.

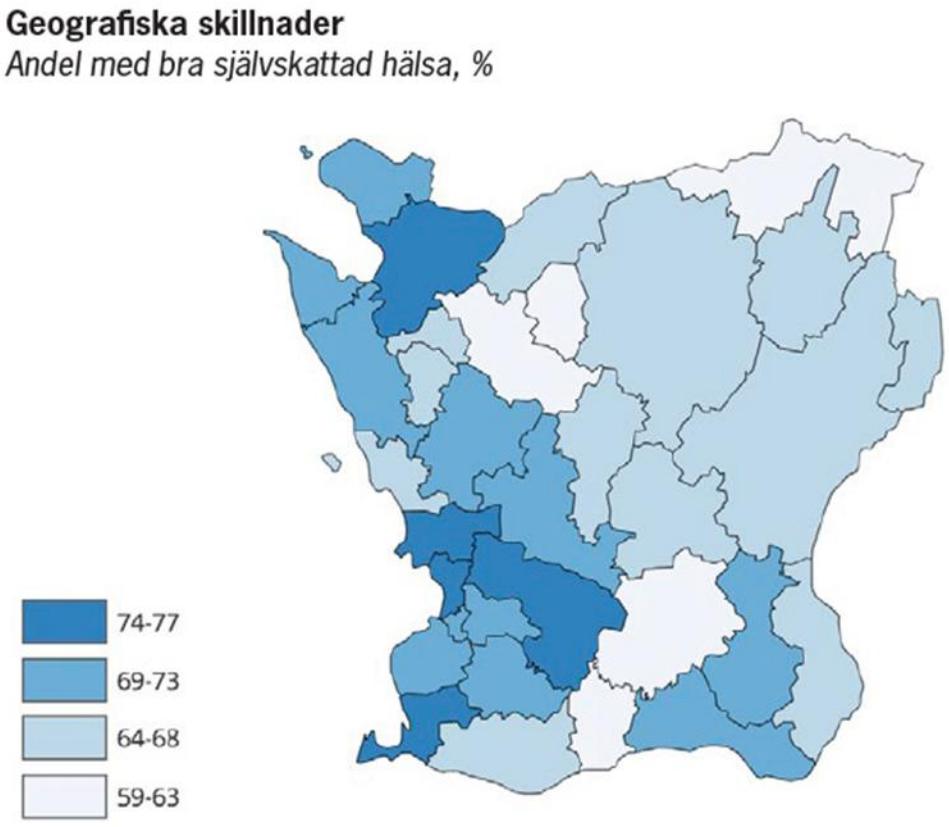


Källa: SCB
Notering: Databearbetning och illustration av Ramboll.

Figur 4-7 Karta över socioekonomisk segregation och tillgänglighet i Skåne.

Hälsan i Skåne

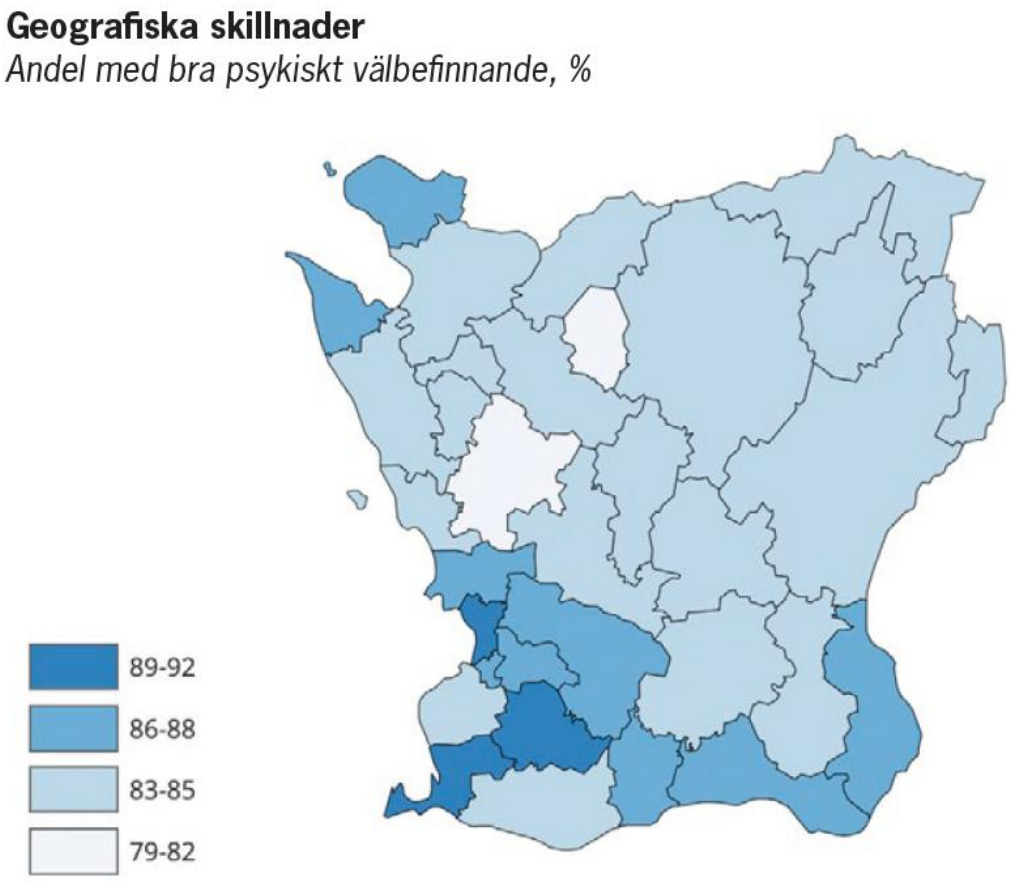
En god hälsa är grundläggande för livskvalitet och delaktighet i samhället. Medellivslängden ökar i samhället och även i Skåne. Tydliga skillnader i hälsa förekommer mellan olika grupper. Detta gäller exempelvis att kvinnor har höge ohälsotal än män och att medellivslängden är lägre för de med lägre utbildning. I folkhälsoenkät Skåne 2022[48] ställdes en fråga om självskattad hälsa och resultaten visar att de som anger att de har en bra eller mycket bra allmäntillstånd har legat stabilt på en nivå om 70%. Variationerna i de skånska kommunerna skiljer sig åt med 18 procentenheter där de som skattar sin hälsa högst återfinns i de västra delarna av Skåne, se Figur 4-8.



Figur 4-8 Geografiska skillnader mellan självskattad fysisk hälsa i Skåne.

I folkhälsoenkät Skåne 2022[49] ställdes en fråga om psykiskt välbefinnande. 85 % av skåningarna uppgav då att de hade ett gott psykiskt välbefinnande (vilket kan jämföras med rikets 86% vid samma tidpunkt). Mellan de skånska kommunerna syns en variation i det självrapporterade psykiska välbefinnandet med 13 procentenheter, se Figur 4-9.

[48] Folkhälsorapport Skåne 2023
[49] Folkhälsorapport Skåne 2023



Figur 4-9 Geografiska skillnader mellan självupplevt psykiskt välbefinnande i Skåne.

Barn och unga

För barn och ungdomar finns nationella rekommendationer för fysisk aktivitet, vilka bland annat inkluderar minst 60 minuters fysisk aktivet per dag. *Folkhälsoenkät barn och unga i Skåne 2024*[50] visar på tydliga könsskillnader, med betydligt högre andelar pojkar än flickor som når rekommendationen (mellan 54 och 62 procent av pojkarna jämfört med 29 och 44 av flickorna procent beroende på årskurs). För skillnaderna som förekommer sett till ålder, vilket gäller både pojkar och flickor gäller att ju äldre elever desto lägre andelar når rekommendationen.

[50] Region Skåne (2024) https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/halsa/

4.5. Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger tre rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande. Rubriken inkluderande som vanligtvis ingår i metoden beskrivs mer principiellt.

Sammanhållen

En sammanhållen region utifrån ett socialt och rumsligt samband handlar om att se på Skåne utifrån ett strukturellt perspektiv. Centralt blir att förstå hur regionen hänger samman rumsligt och socialt, om det finns eller saknas viktiga kopplingar samt huruvida den regionala infrastrukturen skapar förutsättningar för näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner.

- Skånes befolkning är ojämnt fördelad över länet med en stor andel bosatta i sydväst, det är även där befolkningstillväxten är som störst.
- Åldersstrukturen ser olika ut i olika delar i Skåne. I sydost blir befolkningen allt äldre medan en öka koncentration av unga bor i storstäderna.

Tillgänglig

Tillgänglighet handlar i det här avseendet om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter ligger till grund för planeringen. För att vardagslivet ska fungera behöver det vara lätt att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen med olika färdmedelsalternativ. Hänsyn behöver tas till människors olika förutsättningar.

- Tillgängligheten till närmsta regional kärna eller tillväxtmotor med kollektivtrafik ser olika ut i olika delar av Skåne. I väst finns det en bättre tillgänglighet än vad det generellt finns i övriga delar av regionen.

Hälsofrämjande

Ett hälsofrämjande transportsystem sammankopplas ofta med ökad trafiksäkerhet, minskat buller- och luftföroreningar samt möjligheter att göra hälsosamma val. Genom inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar samt välfungerande kollektivtrafik kan exempelvis infrastrukturen stödja en aktiv livsstil. Med bättre gång- och cykelmöjligheter samt en välfungerande kollektivtrafik blir det attraktivt att resa med hållbara och aktiva transportsätt vilket också är positivt utifrån ett hälsoperspektiv.

- Allt färre barn når den rekommendation som finns för fysisk aktivitet per dag
- Andelen barn som uppger att de blir störda i sin sömn eller gör läxor som följd av trafikbuller har stigit

- Den upplevda fysiska och psykiska hälsan är ojämnt fördelad i regionen och den upplevda hälsan tenderar att vara lägre i områden där man också har ett dubbelt utanförskap.

5. Studerade och bedömda alternativ

I miljöbalken (6 kap. 11 § p .2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Nedan beskrivs de förutsättningar som har funnits i revideringen av planen, samt de alternativ som har identifierats och bedömts.

5.1. Förutsättningar för planrevidering

Övergripande inriktning

Den regionala transportinfrastrukturplanens (RTI-plan) satsningar utgår från styrande dokument som exempelvis den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. RTI-planens innehåll styrs också av en rad olika beslut från nationell nivå, däribland infrastrukturpropositionen och direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet av de så kallade länsplanerna. En mer utförlig beskrivning av dessa förutsättningar återfinns i plandokumentet.

Den beslutade politiska inriktningen för RTI-planen innebär ”säker framkomlighet”. Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager. Alla åtgärder inom begreppet säker framkomlighet syftar till att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten i stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

En viktig princip har också varit att de namngivna objekt som finns i tidigare plan och som det finns tidigare beslut kring, ska genomföras. För vissa andra åtgärder har det också funnits överenskommelser som innebär låsningar.

Planram och kostnadsindex

Den preliminära planramen för planperioden 2026-2037 är för Skånes del 7 280 miljoner kronor (MKr). Jämfört med planramen för den tidigare planen (5 152 Mkr) innebär detta en utökning av ramen på cirka 2,1 miljarder kronor.

Sedan föregående plan antogs har kostnaderna generellt sett ökat inom transportsektorn. Kostnadsindex för väginvesteringar beräknas till cirka 131 % för den nya planprisnivån (2025-02) jämfört med den gamla (2021-02).[51] Detta gäller på en generell nivå och har framför allt använts som grund för att räkna om kostnadsnivån för potter. För namngivna objekt kan kostnadsökningarna vara större eller mindre än kostnadsindex.

5.2. Alternativ som övervägts i planeringen

I Tabell 5-1 redovisas en sammanfattning över planens innehåll samt en jämförelse mellan de olika planversioner som har tagits fram och redovisats under det pågående arbetet med att revidera planen. Här ingår även nollalternativet, liksom den skuggplan som arbetades fram till remissversionen (se närmare beskrivning av dessa nedan). MBK och SKB har tagits fram för samtliga planversioner och har således varit integrerade i hela processen.

Denna version av hållbarhetsbedömningen omfattar en bedömning av åtgärder av planens slutversion. För bedömning av tidigare planversioner (remissversion och redovisningsversion) hänvisas till de hållbarhetsbedömningar som bilagts dessa versioner av RTI-planen.

Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Detta kallas nollalternativ, men kan i andra miljö- och hållbarhetsbedömningar också kallas jämförelsealternativ eller framskrivet nuläge. Att ta fram ett nollalternativ är obligatoriskt för strategisk miljöbedömning men nollalternativ har i denna bedömning samma funktion för SKB såväl som för MKB. Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som innebär att den nu tidigare planen genomförs.

Principer för beräkning av nollalternativ:

- Namngivna objekt som är beslutade i den tidigare planen ingår i nollalternativet med uppdaterade kostnader.
- De potter som fanns med i den tidigare planen har minskats ner med en tredjedel eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattade nu har gått. Utifrån den kostnadsökning som skett sedan den förra planen togs fram har dock också en uppräkning gjorts med cirka 30 procent.

[51] https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/investeringskostnad-omrakning-bca/

Det ska poängteras att flera åtgärder, främst gång- och cykelvägsobjekt, som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar, nu har blivit namngivna objekt. I MKB och SKB hanteras de som dock inte som enskilda objekt i nollalternativet, eftersom potterna bedöms i sin helhet. Av denna anledning beskrivs de i texten nedan som tillkommande objekt, även om åtgärderna i sig ingick även i den tidigare planen.

Skuggplan och alternativa inriktningar

Som en del i arbetet med att formulera planalternativ togs inför framtagandet av remissversionen fram en ”skuggplan” som tog sin utgångspunkt i de då kända förutsättningarna kring planrevideringen, den politiska inriktningen och låsningar i form av ingångna avtal. När RTI-planen skickades på remiss var remissversionen av planen ännu inte helt spikad. Av denna anledning gjordes bedömningarna i detta skede på skuggplanen. För den resterande delen av planens utrymme (fria medel utöver ”skuggplanen”) utformades tre alternativa inriktningar som jämfördes utifrån miljömässiga och sociala aspekter, med syfte att kunna beakta hållbarhetsasekterna i beslut kring prioritering av planens resterande utrymme:

- **Fokus namngivna objekt**. Satsning på tre nya namngivna vägobjekt.
- **Fokus statlig medfinansiering**. Utökad satsning på statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.
- **Fokus statliga vägar**. Utökad satsning på statliga vägar inom potter.

Alternativen i sin helhet och bedömningen av dem finns under avsnitt 5.4.

Valt alternativ

Skuggplanen omfattade, när den togs fram, 96 % av planens utrymme, vilket lämnade drygt 300 Mkr för alternativ användning. Alternativen utgjorde således redan från början en relativt liten del av planens totala utrymme. De kostnadsökningar som skett på namngivna objekt och det faktum att den totala planramen har minskats har gjort att det återstående utrymmet för alternativ har ätits upp helt. Planalternativens inriktning har därför haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Tidplanen har också påverkat processen. Planalternativen har, till följd av snäv tidsram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Vidare är det flera förutsättningar som har förändrats under planprocessen, bland annat med flera objekt som tidigare legat inom potter men som på grund av kostnadsökningar blivit namngivna. Sammantaget innebär detta att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen.

Följande justeringar har gjorts under planprocessen:

- Väg 11 Veberöd - Valdes in till remissversionen på grund av hög lönsamhet. Den kvalificerade sig grundat både av trafiksäkerhetsanledningar och kollektivtrafikens framkomlighet/attraktionskraft.
- Väg 21 Vannebergakorset samt Väg 9 Brösarp-Ravlunda har under planprocessen tillkommit som namngivna åtgärder. De ingick båda tidigare i potter men har blivit dyrare och räknas därför nu som namngivna objekt. Åtgärderna är inte fullfinansierade i planen utan medel avsätts i första hand för att ta fram vägplaner. Därför ingår ingen bedömning av dessa objekt i MKB och SKB.
- Samfinansieringsdelen av nationell plan i planen har minskat till följd av uteblivna satsningar i nationell plan. Det gäller främst Skånebanan Kristianstad-Hässleholm och Dubbelspår Maria-Helsingborg som inte prioriteras i nationell plan. Till följd av detta har medel inom åtgärdsområdet flyttats runt där mer lagts i potten för trimningsåtgärder. Potten Samfinansiering till nationell plan har också minskat något.

Tabell 5-1. Sammanfattning över planens innehåll samt en jämförelse mellan nollalternativ, skuggplan, redovisningsversion respektive slutversion (beslutad plan). Åtgärdskostnad i miljoner kronor.

Åtgärder	Budget (MKr)				
	Nollalternativ	Skuggplan	Remissversion	Redovisningsversion	Slutversion
Namngivna regionala vägobjekt	**2 167**	**3 295**	**3325**	**3 395**	**3390**
19 Bjärlöv-Broby	200	200	200	200	150
108 Staffanstorp-Lund	30	30	30	30	30
913 Bjärred-Flädie	115	115	80	115	115
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	340	340	330	340	340
23 Tjörnarp-Sandåkra	650	650	655	650	650
100 Stora Hammar-Kungstorp	115	115	115	115	115
100 Falsterbo-Stora Hammar	135	135	120	135	135
21 Klippan-Hyllstofta	20	410	395	410	410
108 Genom Svedala	280	280	290	280	280
23 Ö Höör Höör/Hörby	132	240	220	240	240
19 Härlöv - Karpalund	0	225	225	225	225
11 Veberöd	0	0	100	100	100
21 Vannbergakorset	0	0	0	0	20
Namngivna objekt; gång, cykel och kollektivtrafik:					
11 Gärsnäs-Simrishamn	0	100	100	100	100
1022 Hammar–Skillinge	150	150	150	150	150
1255 Bjuv-Åstorp-Hyllinge	0	70	75	70	75
1144 Hofterup-Häljarp	0	150	150	150	150
1350 Glumslöv-Rydebäck	0	85	85	85	85
9 Brösarp-Ravlunda	0	0	0	0	20
Samfinansiering av nationell plan	**808**	**1 025**	**1020**	**1 035**	**935**
ITS E6	0	0	0	10	10
Vändspår Båstad	0	100	100	100	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100	100	100	100	100
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	0	150	150	150	150
Trimningspaket Järnväg	308	125	150	125	225
Kapacitet och uppställning Helsingborgområdet	0	250	250	250	150
VKB Maria-Helsingborg	400	0	0	0	0
Ystadbanan Skurup-Rydsgård	0	200	200	200	200
Skånebanan Kristianstad-Hässleholm	0	100	100	100	0
Kollektivtrafik	**949**	**1 325**	**1 370**	**1 370**	**1 370**
Statliga regionala vägar	308	350	350	350	350
Statlig medfinansiering kommunala vägar	440	750	750	750	750
Storstadsavtal Malmö	201	225	270	270	270
Cykelinfrastruktur	**686**	**1 000**	**1 000**	**1 000**	**1 000**
Statliga regionala cykelvägar	396	470	450	450	450
Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	53	130	150	150	150
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	158	300	300	300	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	79	100	100	100	100
Framkomlighet och trafiksäkerhet	**365**	**635**	**585**	**582**	**585**
Statliga regionala vägar	198	450	400	400	400
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	141	150	150	150	150
Investeringsåtgärder enskilda vägar	24	30	30	30	30
Steg 1 & 2-åtgärder	2	5	5	2	5
Summa	**4 975**	**7 280**	**7 300**	**7 382**	**7 280**

5.3. Jämförelse mellan nollalternativ och slutversion

- Två nya namngivna regionala objekt har tillkommit – väg 19 Härlöv-Karpalund och väg 11 Veberöd.
- Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar har ökat i kostnad och paketerats tillsammans med andra åtgärder och ingår därför nu i åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt. Det gäller väg 11 Gärsnäs-Simrishamn, väg 1759 Bjuv-Åstorp-Hyllinge, väg 1144 Hofterup-Häljarp, väg 1350 Glumslöv-Rydebäck samt väg 9 Brösarp-Ravlunda.
- Väg 21 Vannebergakorset som tidigare rymdes i potten Trafiksäkerhet och miljö har fördyrats och därmed flyttats till Namngivna regionala objekt. (denna kommer troligtvis med, men inte helt säkert!)
- Samfinansieringsobjektet 913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan har bytt namn till Väg 913 Bjärred-Flädie och flyttats till åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt.
  - Namngivna regionala objekt som låg över kant (väg 21 Klippan-Hyllstofta och väg 23 Höör Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny mindre totalkostnad och nytt objektsnamn: Väg 13 och 23 Hörby–Höör.
  - Två nya samfinansieringsobjekt har tillkommit - Ystadbanan Skurup-Rydsgård och bulleråtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan.
  - Samfinansieringsobjektet Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) har döpts om till Malmöpendeln Lommabanan etapp 2.
  - Objektet Västkustbanan Maria-Helsingborg har paketerats tillsammans med uppställning Raus Norra och Växel ut från Raus depå under rubriken Kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet.
- Åtgärden Vändspår Båstad har flyttats från potten Trimningspaket Järnväg och blivit en utpekad samfinansieringsåtgärd.
- Potterna Trafiksäkerhet och miljö samt Övrigt har slagits ihop till potten Framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.
- Potterna för Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet har ökat likvärdigt och har samma andel av planens utrymme som i tidigare plan. I relation till nollalternativet innebär detta en ökning med 90-100 %.

5.4. Bedömning av alternativa inriktningar

Tre alternativa inriktningar har tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter:

- **Fokus namngivna objekt**. Omfattar satsning på tre nya kandidater; ”väg 11 Veberöd planskild korsning”, ”väg 21 Vannebergakorset” samt delfinansiering för objektet ”väg 108 Klågerup-Staffanstorp”
- **Fokus statlig medfinansiering**. Omfattar en utökad satsning på statlig medfinansiering inom de tre potterna (Kollektivtrafik, Cykelvägar samt Framkomlighet och trafiksäkerhet).
- **Fokus statliga vägar**. Omfattar en utökad satsning på statliga vägar inom de tre potterna (Kollektivtrafik, Cykelvägar samt Framkomlighet och trafiksäkerhet).

Tabell 5-2. Åtgärder i alternativa användningar av fria medel i planen

Åtgärder	Budget (MKr)		
	Alternativ 1: Fokus namngivna objekt	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Namngivna vägåtgärder	**313**	**0**	**0**
108 Klågerup-Staffanstorp (över kant)	83	0	0
21 Vanneberga-korset	130	0	0
11 Veberöd planskild korsning	100	0	0
Kollektivtrafik	**0**	**181**	**78**
Statliga regionala vägar	0	0	78
Statlig medfinansiering kommunala vägar	0	181	0
Cykelvägar	**0**	**96**	**134**
Statliga regionala cykelvägar	0	0	105
Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	0	0	29
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	0	72	0
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	0	24	0
Framkomlighet och trafiksäkehet	**0**	**36**	**101**
Statliga regionala vägar	0	0	101
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	0	36	0
Summa	**313**	**313**	**313**

Betydande miljöpåverkan

Klimat

Alternativen med fokus på potter (”Fokus statlig medfinansiering” samt ”Fokus statliga vägar”) bidrar generellt sett mer positivt än ”Fokus namngivna objekt”. ”Fokus statlig medfinansiering”, som omfattar satsningar på cykelinfrastruktur och framkomlighet för kollektivtrafiken, har störst potential att bidra till transporteffektivitet. Även ”Fokus statliga vägar” bidrar positivt genom åtgärder för sänkta hastigheter och ökad energieffektivisering. Samtliga alternativ har en negativ påverkan på energianvändning i byggskedet, men här utmärker sig ”Fokus namngivna objekt” genom större negativ påverkan, orsakad av åtgärder för mötesseparering och broar som är energikrävande att anlägga.

Hälsa

Alternativen med fokus på potter bidrar generellt sett mer positivt än ”Fokus namngivna objekt” då dessa potter innehåller åtgärder för bullerskydd samt trafikdämpande åtgärder som minskar buller och utsläpp och tätorter. Undantaget gäller trafiksäkerhetseffekter där ”Fokus namngivna objekt” också bidrar positivt, främst genom mötesseparering. Även ”Fokus statliga vägar” har mycket positiva trafiksäkerhetseffekter på grund av trafikdämpande åtgärder, korsningsåtgärder och andra smärre åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder som ingår i alternativet ”Fokus namngivna objekt” bidrar generellt sett negativt till biologisk mångfald genom intrång och barriäreffekter. Objektet ”Väg 21 Vannebergakorset” bidrar också negativt till såväl intrång i naturresurser (jordbruksmark) som till landskapsbild och kulturmiljö. Även ”Fokus statliga vägar” bidrar negativt genom intrång i landskap, natur- och kulturmiljö, dock i mindre skala. ”Fokus statlig medfinansiering” påverkar i praktiken inte detta fokusområde.

Sociala konsekvenser

Sammanhållning

De alternativa inriktningarna är generellt sett likvärdiga vad gäller bidrag till sammanhållning. Huruvida åtgärderna stärker tillgängligheten mellan med olika karaktär är svårt att bedöma för potter med åtgärder utan känd geografi.

Tillgänglighet

Samtliga inriktningar bidrar positivt vad gäller den generella tillgängligheten för medborgarnas och näringslivets transporter. Dock bidrar alternativen med fokus på potter (”Fokus statlig medfinansiering” samt ”Fokus statliga vägar”) i större utsträckning till barns och äldres tillgänglighet samt jämställdhet än ”Fokus namngivna objekt”. Detta beror på att potterna omfattar satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, barns skolresor och minskade barriäreffekter. ”Fokus statliga vägar” bidrar mest positivt till hållbar tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv och tillgänglighet på landsbygd.

Hälsofrämjande

Alternativen med fokus på potter bidrar mer positivt till förutsättningarna att välja gång, cykel och till fysisk aktivitet än ”Fokus namngivna objekt”.

Sammanfattning av bedömningarna för alternativa inriktningar

Nedan i Tabell 5-3 och Tabell 5-4 visas sammanfattande bedömning av de tre alternativa inriktningarna. Sammanfattningsvis bedöms alternativen ”Fokus statlig medfinansiering” och ”Fokus statliga vägar” bidra mer positivt avseende både betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser än ”Fokus namngivna objekt”.

Tabell 5-3 Sammanfattande jämförelse av alternativa användningar av fria medel i planen avseende betydande miljöpåverkan

Fokusområde	Alternativ 1: Fokus namngivna objekt	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Klimat	↓	↗	↗
Hälsa	↗	↑	↑
Landskap och naturresurser	↓	→	↘

Tabell 5-4 Sammanfattande jämförelse av alternativa användningar av fria medel i planen avseende betydande sociala konsekvenser

Perspektiv	Alternativ 1: Fokus namngivna objekt	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Sammanhållning			
Tillgänglighet			
Hälsofrämjande			

6. Betydande miljöpåverkan

I detta kapitel följer en bedömning av den regionala transportinfrastrukturplanens betydande miljöpåverkan, utifrån olika aspekter:

- I kapitel 6.1 görs en bedömning av planens bidrag inom fokusområdena klimat, hälsa respektive landskap, utifrån investeringskostnad för olika åtgärdsområden. Bedömningen görs av planen som helhet och visualiseras i en matris i Figur 6-1.
- I kapitel 6.2 redovisas en sammanfattande bedömning av planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet.
- I kapitel 6.3 görs en beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- I kapitel 6.4 beskrivs åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller mot-verka betydande negativ miljöpåverkan.

För en djupare förståelse för metoder och överväganden som ligger bakom bedömningarna hänvisas till kapitel 3.4 – Analysmetoder och orsakssamband.

6.1. Samlad bedömning

Klimat

Miljöaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Transport-effektivitet	Positiv och Negativ	Merparten av de namngivna vägåtgärderna leder till en ökning av vägtrafiken och bidrar därmed negativt till transporteffektivitet. Det gäller framför allt vägåtgärder som innebär högre hastigheter, vanligtvis en ökning av hastigheten från 80 km/h, som bedöms bidra till högre relativ attraktivitet för bil och inducerad trafik. Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan, Kollektivtrafik samt Cykelinfrastruktur bidrar i positiv riktning genom att de stärker de hållbara färdsättens tillgänglighet och har potential att bidra till överflyttning.
Energi-effektivisering	Positiv och Negativ	Merparten av vägåtgärderna leder till ökad energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket också innebär ökad klimatpåverkan. Åtgärdsområdet Kollektivtrafik bidrar positivt genom att flera av åtgärder skapar jämnare körmönster för bussar och därmed minskad

		energiåtgång. Övriga åtgärdsområden har en relativt försumbar påverkan på denna miljöaspekt.
Klimatpåverkan i byggskedet	Negativ	Alla nybyggnadsåtgärder, både på väg och järnväg, har negativ klimatpåverkan från byggskedet. De namngivna vägåtgärderna och järnvägsåtgärderna (åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) bedöms ha mest negativ påverkan eftersom dessa är större åtgärder och omfattar byggnadsverk (som exempelvis broar) med hög klimatpåverkan. Steg 1- och 2-åtgärder är den enda åtgärdskategorin som inte innebär om- eller nybyggnad och som därmed inte orsakar klimatpåverkan från byggskedet.

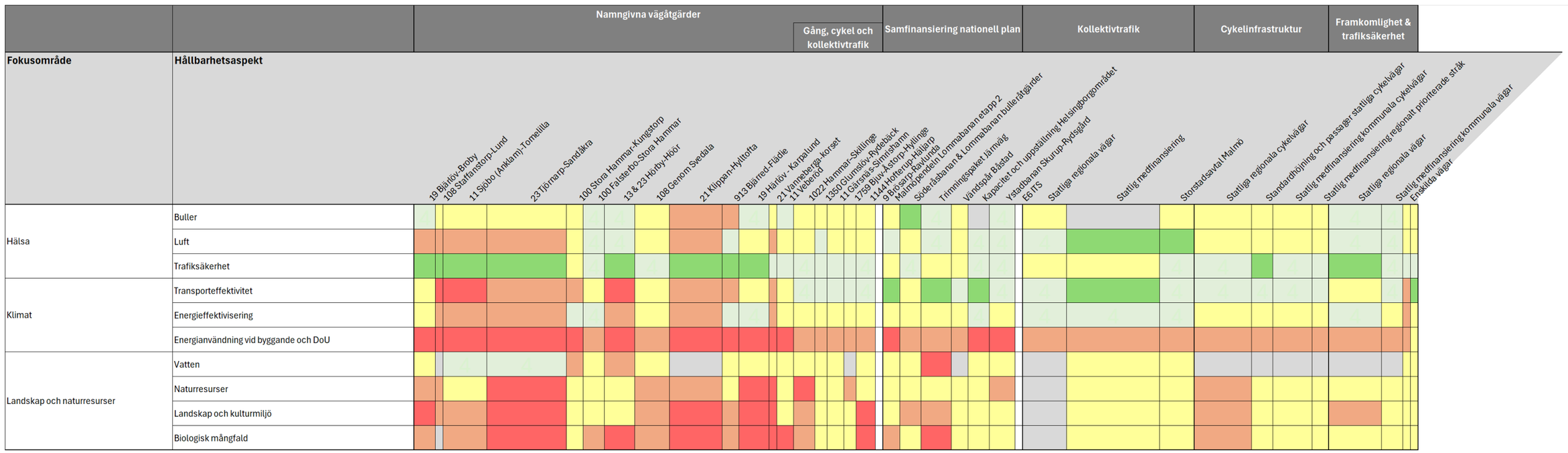
Hälsa

Miljöaspekt	**Samlad bedömning**	**Beskrivning**
Buller	Svagt positiv	Åtgärderna i planen har en övervägande positiv påverkan på buller, dock med flera åtgärder som inte ger någon påverkan eller som är svårbedömda. Några få åtgärder utmärker sig negativt genom att högre hastigheter bedöms bidra till ökat buller. Det rör sig om vägåtgärder som bidrar till ökad trafik och/eller ökade hastigheter nära bebyggelse (21 Klippan-Hyllstofta och 913 Bjärred-Flädie). Direkta bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärdsområdet Framkomlighet och trafiksäkerhet och i objektet ”Bulleråtgärder på Söderåsbanan & Lommabanan”.
Luft	Positiv	En del större vägobjekt leder till negativ påverkan på luft genom att de bedöms bidra till mer trafik och till högre hastigheter. Påverkan är dock generellt relativt liten eftersom få av vägobjekten har någon direkt påverkan på trafiken i tätbebyggt område. Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan samt Kollektivtrafik har generellt sett positiv påverkan genom potential till överflyttning från vägtrafik. Även åtgärdsområdet Framkomlighet och trafiksäkerhet bidrar positivt genom trafiklugnande åtgärder som minskar hastigheterna. Den positiva påverkan från dessa områden bedöms överväga den negativa effekten från vägobjekten.

Trafiksäkerhet	Mycket positiv	En stor del av planens utrymme går till satsningar som har positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. De namngivna objekt som omfattar mötesseparering har mycket positiv påverkan.

Landskap

Miljöaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Vatten	Neutral	Påverkan på vatten bedöms för de flesta åtgärder vara neutral. Några åtgärder har potentiellt positiv påverkan genom stärkt vattenskydd, exempelvis väg 11 Sjöbo-Anklam och väg 23 Tjörnarp-Sandåkra. Vissa vägobjekt har risk för negativ påverkan men denna behöver utredas vidare.
Naturresurser	Negativ	Några vägobjekt utmärker sig i form av jordbruksmark tas i anspråk, framför allt väg 23 Tjörnarp-Sandåkra, väg 19 Härlöv-Karpalund samt 1022 GC-väg Hammar-Skillinge. Åtgärder i potter har generellt sett ingen påverkan på naturresurser, med potentiellt undantag för cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statliga vägar, som kan omfatta breddning.
Landskap och kulturmiljö	Negativ	Vad gäller påverkan på landskapsbild har en betydande del av de namngivna vägobjekten, och en del av järnvägsåtgärderna (som ingår i medfinansiering till Nationell plan), negativ påverkan. Övriga åtgärder bedöms generellt gå i neutral riktning, eller är svårbedömda.
Biologisk mångfald	Negativ	En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på aspekten biologisk mångfald, orsakat av barriärer, intrång och störning. Det gäller merparten av de namngivna vägåtgärderna men också en del av järnvägsåtgärderna (som ingår i medfinansiering till Nationell plan). Övriga åtgärder bedöms generellt gå i neutral riktning, eller är svårbedömda.



Figur 6-1. Samlad bedömning av den regionala planens betydande miljöpåverkan. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

6.2. Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet

Här görs en bedömning av betydande miljöpåverkan av planförslaget i relation till nollalternativet. Det är alltså bara påverkan från de tillkommande investeringarna som bedöms, jämfört med vad som redan är beslutat sedan tidigare. Bedömningen sammanfattas i Tabell 6-1.

Klimat

Den nya planen bidrar i en positiv riktning avseende transporteffektivitet jämfört med nollalternativet. Hälften av det tillkommande planutrymmet tillfaller potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet med positiv påverkan. Av tillkommande vägobjekt har merparten en positiv eller neutral påverkan på transporteffektivitet. Namngivna objekt som innebär satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik bidrar positivt, och även andra tillkommande objekt som ”väg 100 Falsterbo – Stora Hammar” och ”väg 19 Härlöv - Karpalund” har neutral respektive positiv påverkan. Objektet ” 13 & 23 Hörby-Höör” (som finns med även i nollalternativet men med i sin helhet i den nya planen) har negativ påverkan på transporteffektivitet.

Avseende energieffektivisering är den nya planen mycket likvärdig nollalternativet med endast försumbara skillnader. Avseende Klimatpåverkan i byggskedet går den nya planen i en negativ riktning jämfört med nollalternativet genom att en större planram leder till ökat byggande.

Hälsa

Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller, genom direkta bullerskyddsåtgärder eller åtgärder som har potential att minska biltrafiken. Effekterna är dock i många fall relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet.

Nära hälften av planutrymmet går till åtgärder som minskar luftföroreningar genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

Den nya planen har en negativ påverkan på landskap i relation till nollalternativet, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap, med undantag för aspekten Vatten.

Exempel på tillkommande åtgärder som utmärker sig med negativt bidrag inom flera aspekter är väg 13 & 23 Hörby-Höör (viss påverkan på vattenskydd samt intrång och barriärer), väg 19 Härlöv-Karpalund (ökad markåtkomst, påverkan på landskapsbild samt biologisk mångfald) samt cykelvägsutbyggnaden på väg 1144 Hofterup-Häljarp (påverkan på landskapsbild samt biologisk mångfald).

Tabell 6-1. Bedömning av planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Klimat	Transporteffektivitet	
	Energieffektivisering	
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	
Hälsa	Buller	
	Luft	
	Trafiksäkerhet	
Landskap och naturresurser	Vatten	
	Naturresurser	
	Landskap och kulturmiljö	
	Biologisk mångfald	

6.3. Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infra-strukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga an-strängningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

6.4. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Trafikverket ansvarar för genomförandet av den regionala transportinfrastrukturplanen, vilken ska genomföras enligt de intentioner som den beslutade inriktningen innebär. Trafikverkets fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt, medan Länsstyrelsen tar beslut om vilka projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika MKB. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i potterna för statlig medfinansiering skall användas. Detta ska dock göras i dialog med Region Skåne. Trafikverket ska årligen göra en avstämning och redovisa verksamhetsåret för Region Skåne. För de medel inom åtgärdsområdena som inte är upplåsta finns det en möjlighet att påverka prioritering och inriktning under genomförandet och därmed också motverka betydande negativ miljöpåverkan.

7. Social konsekvensbedömning

I detta kapitel följer en samlad bedömning och konsekvensbeskrivning av den regionala transportinfrastrukturplanens sociala konsekvenser, utifrån olika aspekter:

- I kapitel 7.1 redovisas en samlad bedömning av i vilken riktning som åtgärderna i planen påverkar fokusområdena Sammanhållning, Tillgänglighet och Hälsofrämjande. Bedömningen görs av planen som helhet och visualiseras i en matris i Figur 7-2.
- I kapitel 7.2 redovisas en sammanfattande bedömning av planens sociala konsekvenser i relation till nollalternativet.
- I kapitel 7.3 görs en beskrivning av kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

För en djupare förståelse för metoder och överväganden som ligger bakom bedömningarna hänvisas till kapitel 3.4 – Analysmetoder och orsakssamband.

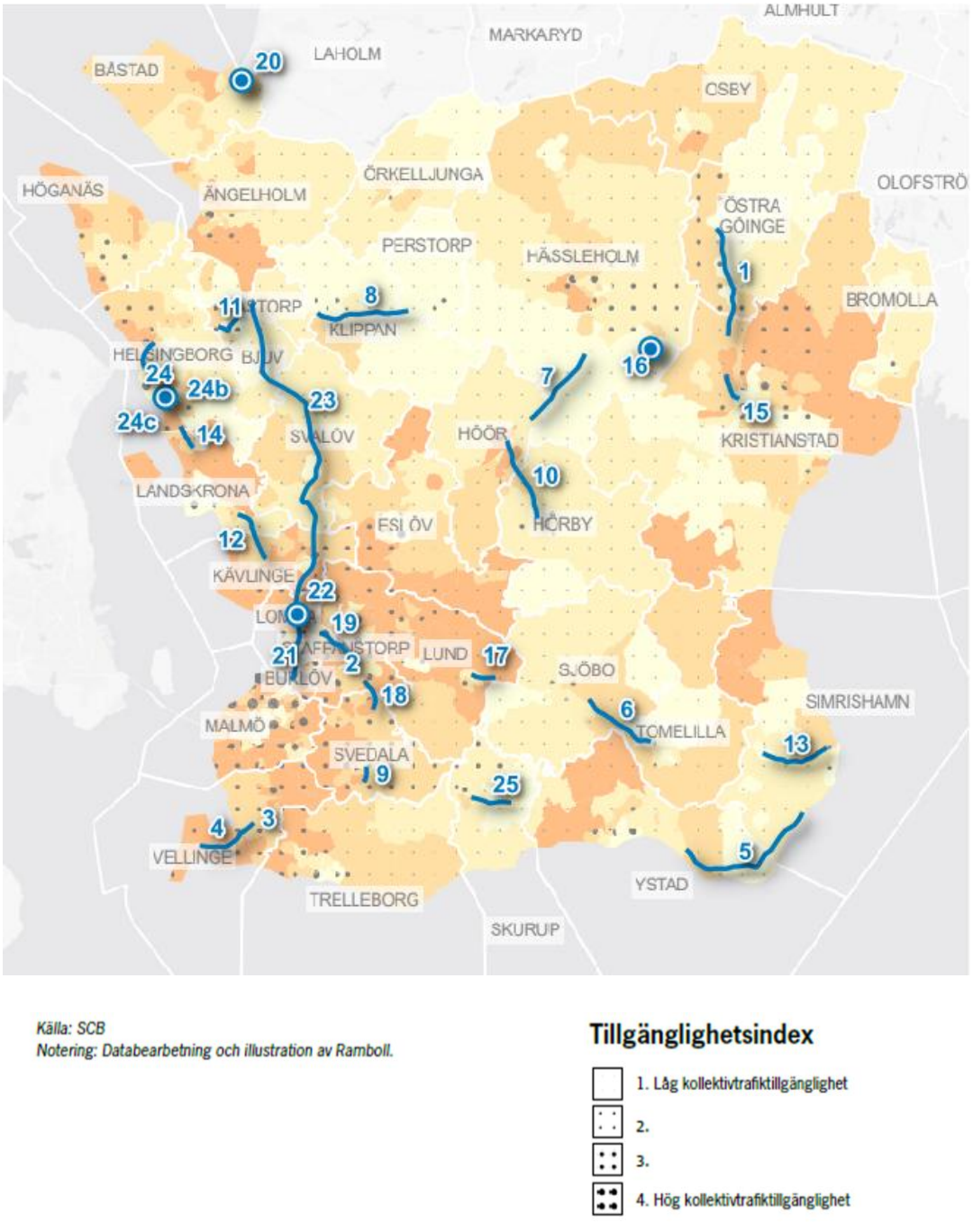
7.1. Samlad bedömning

För de sociala aspekterna ”Sammanhållning” och ”Tillgänglighet” har analyser gjorts av hur olika åtgärder bidrar till att knyta samman områden i Skåne med olika socioekonomisk karaktär, respektive bidrar till att stärka tillgängligheten i områden med risk för social utsatthet. De namngivna åtgärder som ingår i planen och som går att knyta till en geografisk plats lagts ovanpå en kartbild av socioekonomi och tillgänglighet, se karta nedan.

1	19 Bjärlöv-Broby
2	108 Staffanstorp-Lund
3	100 Stora Hammar-Kungstorp
4	100 Falsterbo-Stora Hammar
5	1022 Hammar–Skillinge
6	11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla
7	23 Tjörnarp-Sandåkra
8	21 Klippan-Hylltofta
9	108 Genom Svedala
10	13 & 23 Hörby-Höör
11	1759 Bjuv-Åstorp-Hyllinge
12	1144 Hofterup-Häljarp

13	11 Gärsnäs-Simrishamn
14	1350 Glumslöv-Rydebäck
15	19 Härlöv - Karpalund
16	21 Vannebergakorset
17	11 Veberöd
18	108 Klågerup-Staffanstorp*
19	108 Flackarp-Lund Södra*
20	Vändspår Båstad
21	Malmöpendeln Lommabanan
22-23	Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder
24	Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet

*Kanditater som inte kom med i slutversionen av planen men som har bedömts



Figur 7-1. Bedömning av namngivna åtgärders påverkan på sammanhållning och tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv.[52]

[52] Den socioekonomiska segregationen i Skåne (2021) Rapport framtagen åt Region Skåne av Ramböll med medel från Delegationen mot segregation (Delmos). Objekten har digitaliserats av Trivector.

Sammanhållning

Fokusområdet sammanhållning har bedömts utifrån två aspekter, dels tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, dels bidrag till att stärka tillgängligheten mellan Skånes fyra hörn. De två aspekterna är nära sammankopplade med varandra och påverkan på dessa redovisas därför samlat nedan.

Social hållbarhetsaspekt	**Samlad bedömning**	**Beskrivning**
Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär Tillgänglighet mellan Skånes fyra hörn	Positiv	Flera av de namngivna vägobjekten har positiv påverkan på sammanhållning. Regionala vägstråk som väg 19 och väg 23 bidrar till att knyta samman Skånes olika hörn. Minskade restider längs med dessa stråk bidrar lokalt genom att knyta ihop områden med olika socioekonomisk karaktär. Här kan väg 19 Bjärlöv-Broby lyftas fram som ett exempel med tydliga skillnader i socioekonomiska förutsättningar längs det utpekade objektet, samt väg 23 Tjörnarp-Sandåkra som bidrar till att knyta ihop sydvästra med nordöstra Skåne. Sammanhållning kan också ses i ett större perspektiv genom vägstråkens regionala funktion. Vägstråk som väg 11, 19, 21 och 23 knyter ihop områden med olika socioekonomiska fruktsättningar och bidrar till att knyta samman hörnen, med positiv påverkan på områden som ligger utanför de sträckor som direkt berörs av ett objekt. Satsningar på järnvägsobjekt (inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) bidrar positivt till sammanhållning genom åtgärder som möjliggör ökad kapacitet och robusthet, restider och trafikering på järnväg vilket främjar ett resande mellan Skånes olika delar. Lommabanans etapp 2 öppnar upp för resandemöjligheter med tåg från Malmö till orter med skilda socioekonomiska förutsättningar. Vändspår Båstad syftar till att framtidssäkra Pågatågstrafiken till Båstad medan ”Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet” är en förutsättning för den sista kvarvarande etappen på Västkustbanan, Maria-Helsingborg. Både dessa områden bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med tåg i Nordvästra Skåne, ett hörn med stora skillnader i socioekonomiska förutsättningar. Satsningarna på Ystadbanan och Skånebanan syftar båda till att öka

	kapaciteten och därmed möjliggöra en mer attraktiv tågtrafik mellan östra och västra Skåne. En bedömning av bidrag till sammanhållning kräver generellt sett information om geografisk plats för en åtgärd och underlag om den socioekonomiska geografin. Därför har det varit svårt att bedöma potterna avseende detta fokusområde. Namngivna gång- och cykelvägsobjekt, som har en mer lokal funktion, bidrar inte i första hand till sammanhållning, men kan dock göra det om kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik stärks, vilket är fallet för exempelvis GC-väg längs med väg 11 Gärsnäs-Simrishamn.

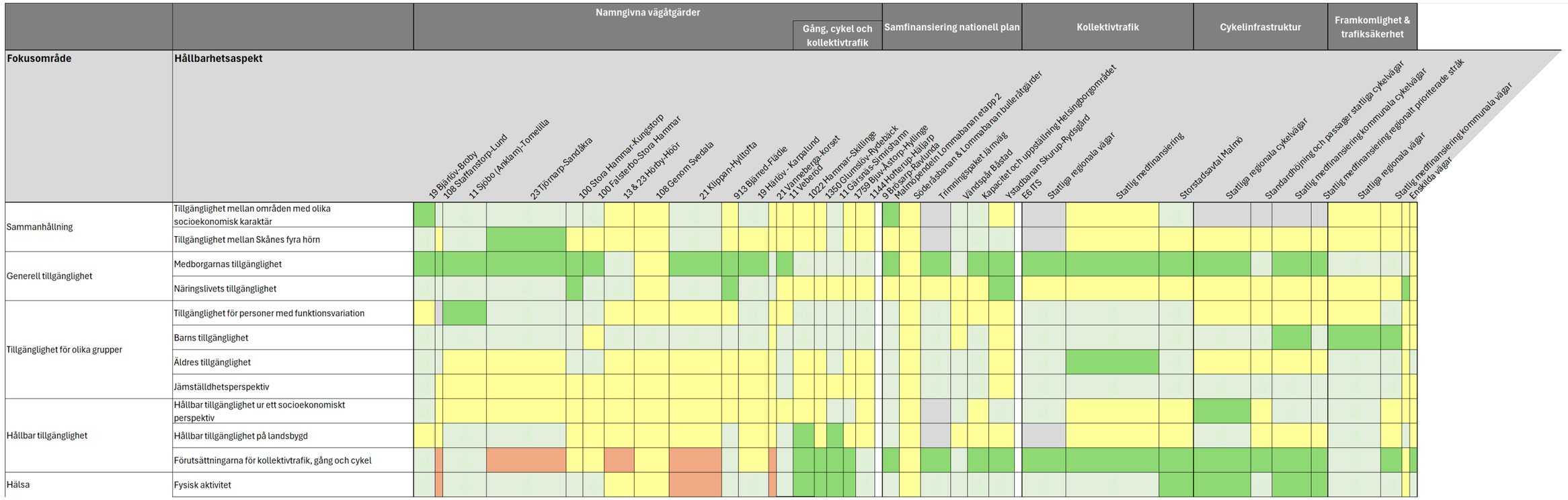
Tillgänglighet

Social hållbarhetsaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Åtgärderna i planen bidrar i stor utsträckning till ökad tillgänglighet för såväl medborgarnas som näringslivets transporter. Mer än hälften av åtgärderna bedöms ha en mycket positiv påverkan på medborgarnas tillgänglighet. Bedömningen är en sammanvägning av minskade restider och huruvida en åtgärd stärker förutsättningarna för flera olika färdsätt.
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning påverkas positivt framför allt av potten Kollektivtrafik. Flera av de namngivna objekten bedöms också bidra positivt genom att de omfattar hållplatsåtgärder. Barns tillgänglighet påverkas mycket positivt av statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur, samt potten ”Framkomlighet och trafiksäkerhet”. Båda dessa potter omfattar åtgärder som bedöms kunna ha en direkt påverkan på barns skolresor. Barns resor bedöms också stärkas av de större gång- och cykelvägsobjekten samt av flera av de namngivna objekten, som också omfattar gång- och cykelvägsåtgärder. Påverkan på äldres tillgänglighet är i vissa fall svår att bedöma, men gruppens tillgänglighet påverkas framför allt av tillgänglighet till kollektivtrafik. Potten statlig medfinansiering till kollektivtrafik bedöms

		bidra mycket positivt, liksom ”Framkomlighet occh trafiksäkehet” som bidrar till tryggare och säkrare trafikmiljöer. Åtgärder som bidrar positivt till jämställdhet är framför allt de som bidrar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till bil. Det är framför allt potterna samt samfinansiering till nationell plan som bidrar positivt i detta avseende.
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv definieras som påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik inom, till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik, så kallad dubbel exkludering. Bedömningen har utgått från samma geografiska analys över socioekonomi som har legat till grund för bedömningen av sammanhållning. Här ligger dock fokus på tillgänglighet generellt till, från och inom dessa områden, och inte bara att koppla samman områden med olika socioekonomisk karaktär. En stor del av planens utrymme har en neutral påverkan i detta avseende. De åtgärder som bidrar positivt är framför allt statliga regionala cykelvägar som bland används till att knyta ihop basnätet för cykel i Skåne och ge likvärdiga förutsättningar för att cykla. Även vissa namngivna objekt som också omfattar kollektivtrafiksatsningar, samt potterna Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och framkomlighet på det statliga vägnätet bidrar positivt. Planens kan framför allt påverka hållbar tillgänglighet på landsbygd genom att stärka tillgängligheten stärks med gång och cykel i områden med stort bilberoende. Ett viktigt perspektiv här är bland annat att studera påverkan på boende och verksamma längs med ett vägstråk där en utbyggnad görs. Om det anläggs parallella gång- och cykelvägar, hållplatser med mera längs med vägen kan det innebära ett positivt bidrag. Denna typ av effekt uppstår för vissa namngivna vägåtgärder, exempelvis väg 11 Sjöbo-Anklam och väg 23 Tjörnarp-Sandåkra. Även vissa namngivna gång- och cykelvägsobjekt bidrar positivt. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är direkt knutna till Region Skånes mål för färdmedelsandelar. En stor del av planens utrymme satsas på åtgärder som bidrar positivt till dessa mål. Dock bidrar en del namngivna objekt negativt, genom att de bidrar till kortare restider och ökad konkurrenskraft för personbil i relation till övriga trafikslag.

Hälsofrämjande

Social hållbarhetsaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positiv	En klar majoritet av planens medel satsas på åtgärder som bidrar till ökad fysisk aktivitet. De åtgärder som bidrar mycket positivt är framför allt namngivna gång- och cykelvägsobjekt samt potten för cykelinfrastruktur. Endast ett fåtal åtgärder bidrar negativt eller ger inget bidrag. Dessa är vissa namngivna objekt där det genomförs åtgärder som försvårar för möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt. Det är värt att notera att även kollektivtrafiksatsningar bidrar till fysisk aktivitet genom att kollektivtrafikresande främjar anslutningsresor i större utsträckning än vad resor med bil gör.



Figur 7-2. Samlad bedömning av den regionala planens sociala konsekvenser. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt =svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

7.2. Sociala konsekvenser av planen i relation till nollalternativ

Här görs en bedömning av sociala konsekvenser i relation till nollalternativet. Det är alltså bara påverkan från de tillkommande investeringarna som bedöms, jämfört med vad som redan är beslutat sedan tidigare. Bedömningen sammanfattas i Tabell 7-1.

Sammanhållning

Flera tillkommande åtgärder bidrar positivt till sammanhållning. Dock är det många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas. Bland tillkommande åtgärder som utmärker sig är väg 19 Härlöv-Karpalund som bidrar positivt till att knyta ihop områden med olika socioekonomisk karaktär. Dock finns merparten av åtgärderna som bidrar positivt till denna aspekt med även i nollalternativet och effekten i relation till nollalternativet bedöms därför som neutral.

Tillkommande järnvägssatsningar på Västkustbanan och Ystadbanan bidrar positivt till att knyta samman Skånes hörn och för denna aspekt av sammanhållning bedöms planen därför som positiv i relation till nollalternativet.

Tillgänglighet

Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av tillkommande åtgärder stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de tillkommande namngivna vägobjekten också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik.

Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn, främst genom den ökade satsningen på potter Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet. Även påverkan på äldres tillgänglighet och på jämställdhet är positivt genom den utökade satsningen på potter.

Avseende hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv och landsbygdsperspektiv är skillnaderna mot nollalternativet försumbara då flera åtgärder inte har någon påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten, liksom den ökade satsningen på potterna Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet, positivt på förutsättningarna för att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsofrämjande

Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

Tabell 7-1. Bedömning av planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	→
	Bidrag till sammanhållning i regionen	↗
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)	↑
	Näringslivets tillgänglighet (generellt)	↗
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	↗
	Barns tillgänglighet	↗
	Äldres tillgänglighet	↗
	Jämställdhet	↗
Hållbar tillgänglighet	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	→
	Hållbar tillgänglighet på landsbygd	→
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	↑

7.3. Hur kan planen följas upp för att bidra till social hållbarhet?

Utifrån nulägesbeskrivningen kan konstateras att det finns olika sociala utmaningar som regionen står inför, däribland ojämlika tillgänglighetsförsättningar, skiftande socioekonomiska förutsättningar och en ojämnt fördelad fysisk och psykisk hälsa i regionen. Även kvinnor och män reser på olika sätt, har olika tillgång till olika färdsätt och olika värderingar kopplat till transportsystemet.

Det finns möjlighet att fånga och hantera en del av dessa sociala utmaningar genom åtgärder i RTI-planen, men dessa utmaningar handlar också om åtgärder som rör senare planeringsskeden och såklart också andra samhällssektorer. Vissa aspekter av social hållbarhet kan påverkas i tidiga, strategiska skeden av transportplaneringen, bland annat genom åtgärder i länsplanen, medan andra aspekter är mer en fråga för senare skeden. Till exempel är trafikering i kollektivtrafiken liksom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer mer en fråga för senare skeden. Vilka gruppers och geografiers efterfrågan på resor och tillgänglighet som adresseras av åtgärder är ofta en fråga för en länsplan liksom vilka grupper/geografier som får åtgärder och hur transportåtgärder kan användas för att knyta samman olika grupper av människor i samhället och bidra till ökad sammanhållning och tillit. De potentiella sociala konsekvenser som lyfts fram i bedömningen av sociala konsekvenser ovan blir viktiga att beakta och fortsatt hantera i kommande skeden av transportplaneringen.

I socioekonomiskt svaga områden är det särskilt viktigt att satsa på åtgärder som syftar till gång, cykel och kollektivtrafik då körkortsinnehav och bilinnehav är lägre bland boende i dessa områden liksom att resandet till viss del sker mer lokalt jämfört med andra befolkningsgrupper. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen. Socioekonomiskt svaga områden och grupper är generellt också mer påverkade av transportsystemets negativa effekter i form av olycksrisker, buller, luftföroreningar, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Transportplaneringen behöver därför tillse en jämnare fördelning och åtgärder behöver vidtas för att mildra de negativa effekterna. Därtill kan planeringen syfta till att förbättra möjligheterna för barns aktiva mobilitet genom att satsa på åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafikmöjligheter till barns målpunkter.

Inriktningen för de olika potterna i RTI-planen är beslutad, men i genomförandet av planen finns det möjlighet att succesivt följa upp tilldelning av medel utifrån de aspekter som har studerats i SKB. Exempelvis är det viktigt att, i samband med ny- och ombyggnad, göra en målpunktsanalys för att säkerställa att tillgängligheten stärks för samtliga grupper. En ny cykelväg mellan två orter kan ge större nytta om den också fångar upp mellanliggande målpunkter längs med vägen, exempelvis mindre orter, målpunkter för fritid etcetera. I fortsatt planering av kollektivtrafiken, till exempel vad gäller linjedragning, lokalisering av hållplatser och stationer och i tidtabellsläggning, finns det möjlighet att beakta områden med olika

socioekonomiska förutsättningar liksom målpunkter för olika grupper (till exempel uti-från ålder och kön). Det finns också möjlighet att knyta samman människor från olika grupper i samhället genom kollektivtrafiken liksom att befolka platser och därigenom öka tryggheten. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet ge-nom att bidra till ökad tillit till sam-hället. Bland annat har forskning kunnat påvisa en stärkning av det sociala kapitalet genom ökad tillit till samhället genom öppnandet av Malmöexpressen i Malmö.[53]

[53] Wennber et al, 2022. Sociala effekt- och nyttobedömning ar i transportplanering - Kollektivtrafik-investeringars påverkan på det sociala kapitalet genom MalmöExpressen och Rosengårds station.

8. Bedömning av måluppfyllelse

I detta kapitel görs en bedömning av planens bidrag till måluppfyllelse för ett urval av styrande mål. Bedömningen baseras på hela planen och alltså inte i relation till nollalternativet. Bedömningen avser huruvida planen bidrar till, alternativt motverkar möjligheten till, att uppnå ett mål.

8.1. Nationella miljökvalitetsmål

Tabell 8-1. Bedömning av i vilken riktning planförslaget påverkar de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	→	De namngivna vägobjekten bidrar generellt sett till ökat bilresande, vilket motverkar möjligheten att nå målet. Övriga åtgärder bidrar dock generellt sett positivt genom att de förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet. Den stora satsning som görs i planen på potter i planen innebär att en majoritet av planens utrymme går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Samtliga nybyggnadsåtgärder har dock negativa effekter på klimatet från byggnadsfasen.
God bebyggd miljö	→	Planen bidrar positivt genom förbättrad trafiksäkerhet och genom att flera åtgärder bidrar till minskade bullernivåer. Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan dock negativ.
Frisk luft Bara naturlig försurning	↗	De regionala vägobjekten bidrar generellt sett negativt genom ökad vägtrafik och högre hastigheter, dock påverkas bedömningen av att vägåtgärderna har en liten effekt på trafik i tätbebyggda områden. Övriga åtgärder leder generellt sett i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken, eller minskade hastigheter. Det gäller framför allt kollektivtrafiksatsningar på kommunalt vägnät samt framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät.
Levande sjöar och vattendrag	→	Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Ett rikt odlingslandskap Levande skogar	↘	Sammanvägd negativ påverkan på grund av att såväl väg- som järnvägsåtgärder tar ny mark i anspråk.

Rikt växt- och djur-liv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

8.2. Etappmål klimat och trafiksäkerhet

Tabell 8-2. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedöm-ning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		De namngivna vägobjekten bedöms leda till ökat bilresande trots att många av åtgärderna också innehåller satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Övriga åtgärder förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet.

Tabell 8-3. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedöm-ning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom väg-trafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet om-komna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planen bedöms samlat bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Smärre åtgärder i potterna Trafiksäkerhet och övrigt samt Cykelinfrastruktur har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

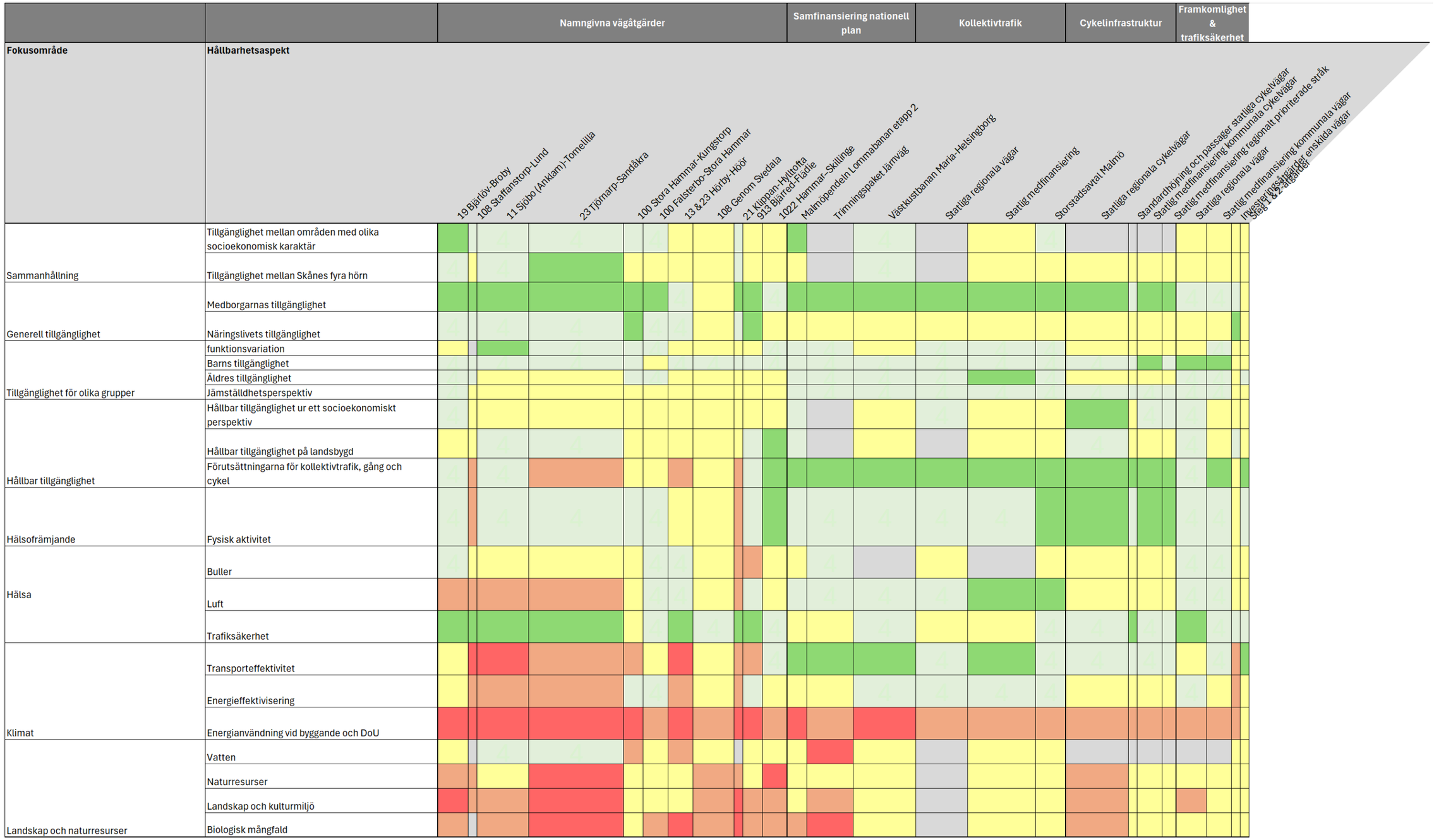
8.3. Mål för färdmedelsandelar

Tabell 8-4. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende Region Skånes mål om färdmedelsandelar.

Mål	Bedömning	Kommentar
Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.		Planen omfattar en betydande satsning på ökad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik, genom satsningar på samfinansiering med nationell plan samt medfinansiering till kommunal infrastruktur, med potential att öka andelarna för gång, cykel och kollektivtrafik. Även flera av de namngivna objekten omfattar nya eller förbättrade gång- och cykelvägar. Flera av de namngivna objekten bidrar dock till en ökad relativ attraktivitet för bil, men en ökad satsning på potter i planen innebär att majoritet av planens utrymme går till åtgärder som bidrar positivt till målet.

9. Bedömningsmatriser

| | | Namngivna vägåtgärder | | |



Figur 9-2. Samlad bedömning av nollalternativets och sociala konsekvenser. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma

Bilaga 1: Samrådsunderlag avgränsning

Det är ett lagkrav enligt Miljöbalken 6 kap 9 § att ett samråd ska göras om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas, så kallat avgränsningssamråd.

Den sociala konsekvensbeskrivningen är inte på samma sätt styrd av lagkrav vad gäller former och avgränsningen, men Region Skåne har valt att inkludera även sociala hållbarhetsaspekter i denna avgränsning, för att ge en helhetsbild.

9.1. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till;

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu tidigare plan och dagens politik och kända beslut.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåver-kan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål.

Relevanta mål

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

- **Miljökvalitetsmål**. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- **Jämställdhetsmål och transportpolitiska mål**. Det transportpolitiska jämställdhetsmålets precisering formuleras som att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle vilket relaterar till Sveriges övergripande jämställdhetspolitik som anger att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.
- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.
- **Regionala mål**:
  - Inom *Klimat- och energistrategi för Skåne* har de nationella etappmålen till 2030 antagits även för regional nivå. En ny Klimat- och energistrategi håller på att tas fram och ska beslutas under 2025. Målen i denna ska arbetas in i MKB och SKB.
  - Mål för färdmedelsandelar till 2030 tagits fram. Målen håller på att ses över i arbetet med en ny *Transportstrategi*, som ska beslutas under 2026. Målen i denna ska arbetas in i MKB och SKB.

Bedömningskriterier

Nedan sammanfattas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa och landskap, samt exempel på prioriterade mål under varje område.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: *Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter, Mål för färdmedelsandelar i Skåne*

Aspekter och kriterier:

- **Transporteffektivitet**. Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik. Bidrag till en robust planering som minskar efterfrågan på vägtransporter.
- **Energieffektivisering**: Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.
- Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: *God bebyggd miljö*; *Folkhälsomålen*; *Frisk luft*; *Grundvatten av god kvalitet*; *God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen, Nollvisionen*

Aspekter och kriterier:

- **Buller**. Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet**. Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- **Luft**. Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
- **Trafiksäkerhet**. Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: *Rikt växt- och djurliv*; *Levande sjöar och vattendrag*; *Levande skogar*; *Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö*; *Myllrande våtmarker*

Aspekter och kriterier:

- **Vatten**. Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.

- **Naturresurser**. Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö**. Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö. Betydelse för risk för utradering av fornminnen.
- **Biologisk mångfald**. Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

9.2. Avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen

Metoden för SKB utgår i grunden från de fyra sociala aspekter: ”Inkludering”, ”Sammanhållning”, ”Tillgänglighet” och ”Hälsa”. Aspekten ”Inkludering” berör makt och delaktighet och omfattar i första hand påverkansmöjlighet i transportplaneringen:

Inkludering

Berör makt och delaktighet. Detta är en relevant aspekt i uppföljningen av planens genomförande och i planeringsprocesser, men bedöms vara svår att utvärdera i detta skede, då data sannolikt saknas i underlaget som hanteras i framtagandet av planen.

Sammanhållning

Berör sociala och rumsliga samband.

Här ingår en analys av vilka åtgärder som kan bidra till sammanhållning i regionen, det vill säga till möten och samspel mellan människor inom och mellan olika socioekonomiska grupper.

Det är viktigt att knyta ihop områden med olika socioekonomi och särskilt bidra till tillgänglighet i socioekonomiskt svagare områden. En investering i ett socioekonomiskt svagt område som förbättrar tillgänglighet till målpunkter såsom skola, arbete, service och fritid ökar det sociala kapitalet. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet genom att bidra till ökad tillit till samhället.

Aspekten omfattar också stad och land ur ett rumsligt perspektiv. Här är det framför allt viktigt att studera vilka åtgärder som stärker tillgängligheten i landsbygder. Men det är också viktigt att titta på hur den generella tillgängligheten påverkas i områden som riskerar dubbel exkludering, dvs. högt bilberoende och risk för social utsatthet.

Tillgänglighet

Berör vardagsliv och räckvidd.

Här ingår en analys av hur olika åtgärder påverkar tillgängligheten för människor utan tillgång till bil. Begränsad tillgång till bil innebär att en person varken äger egen bil, har möjlighet att låna bil eller inte har de ekonomiska eller geografiska förutsättningarna att hyra en bil. Det kan också innebära att inte ha körkort eller inte få köra bil till följd av sjukdom eller ålder.

Jämställdhetsperspektivet omfattar hur effekterna av en åtgärd fördelar sig på män respektive kvinnor. Här är det viktigt att lyfta fram stora och systematiska skillnader i kvinnors och mäns resande men också i attityder till resande och färdmedel. Forskningen pekar på att män oftare använder bil, medan kvinnor i högre utsträckning reser kollektivt. Män har bättre tillgång till bil och kvinnor sitter oftare i passagerarsätet än män.

Tillgänglighet omfattar också en analys av huruvida planen påverkar tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsvariation att på egen hand ta sig till sina målpunkter samt om planen påverkar trygghet i transportsystemet.

Hälsa

Berör hälsa och säkerhet. Aspekten kan likställas med miljöaspekten hälsa som beskrivs i föregående kapitel.

9.3. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.[54]

[54] förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

9.4. Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026-2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

9.5. Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som på-verkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och till-ståndsprövning.

9.6. Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och vägar,
- trimningsåtgärder
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Skåne hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

Bilaga 2: Remissammanställning avgränsningssamråd

Remissinstans	Synpunkt	Kommentar / bemötande
Länsstyrelsen Skåne län	Det har inte varit tydligt i underlaget att samtliga aspekter som nämns är relevanta att bedöma. Länsstyrelsen lyfter att det behöver förtydligas i avgränsningen att en sådan bedömning är gjord.	Ett förtydligande görs om att de fokusområden och aspekter som nämns i avgränsningssamrådet är de där planen har bedömts kunna medföra betydande påverkan.
	Det är inte är så tydligt i underlaget var klimatutsläppen ligger och det skulle kunna eventuellt tolkas att man gömmer effekten bakom en rubrik ”transporteffektivitet”. Det kanske är tydligt för oss men viktigt att det inte ser ut som att de göms.	Ett förtydligande görs om att minskade utsläpp i förlängningen fångas upp i samtliga av de tre aspekter som ligger under klimat. Det handlar om minskade utsläpp genom minskad vägtrafik, energieffektivisering av vägtrafik, samt minskade utsläpp från DoU och byggande.
	Diskussion kring ekodukter och viltpassager och vad Trafikverkets regelverk säger samt diskussion kring var det ligger ekodukter i kommande objekt.	Länsstyrelsen efterfrågar att regionen kollar upp vad som gäller och avrapporterar det vid nästa möte. Magnus och Tobias konkluderar att detta ska tas upp när Region Skåne startar upp mötesserie med Länsstyrelsen igen.
	Lisa efterfrågar förtydligande kring varför vi tar upp detta. Om man jämför detta med en översiktsplan så borde det vara nu allmänheten blandas in. När kan allmänheten säga nej till ett objekt i planen?	Ett förtydligande görs om RTI-planens roll i ett större systemperspektiv, dvs kopplingen till den fysiska planeringen i PBL samt till ÅVS.
	Förordning om MKB 89:905 är ersatt av miljöbedömningsförordningen.	Detta ska justeras till remissversion av MKB.
Bromölla kommun	Har inget att erinra	Synpunkten noteras.
Burlövs kommun	Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att den avgränsning som har gjorts avseende vilka konsekvenser av planen som bör undersökas är bra, och avstår således från att yttra sig över förslaget.	Synpunkten noteras.
Eslövs kommun	Eslövs kommun har inga invändningar mot avgränsningen av	Synpunkten noteras.

	innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. De anser att det är positivt att man lyfter den sociala konsekvensbeskrivningen till att jämställas med miljökonsekvensbeskrivningen och ser fram emot att läsa kommande analyser och resultat längre fram i processen.	
	Eslövs kommun har inga invändningar mot avgränsningen av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. De anser att det är positivt att man lyfter den sociala konsekvensbeskrivningen till att jämställas med miljökonsekvensbeskrivningen och ser fram emot att läsa kommande analyser och resultat längre fram i processen.	Synpunkten noteras.
Helsingborgs kommun	Avstår från att lämna yttrande i ärenden som inte är av principiell beskaffenhet.	
Hässleholms kommun	Samrådshandlingen tar upp väsentliga delar som berör sociala konsekvenser av planförslaget vilket Hässleholms kommun finner positivt. Kommunen ser positivt på att miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) fokuserar på de frågor som har störst betydelse för miljön.	Synpunkten noteras.
	Kommunen anser att det är viktigt att belysa effekterna av ett eventuellt nollalternativ och vilka konsekvenser detta skulle medföra. Det föreslagna nollalternativet utgår från den tidigare transportinfrastrukturplanen, dagens politik och kända beslut. Det kan bidra till viss komplexitet och ställa olika faktorer mot varandra vid bedömning av olika åtgärder och fördelning av medel.	
	Infrastrukturens strukturbildande form påverkar både markanspråk och människors livsmiljö. Kommunen vill understryka att infrastrukturåtgärder behöver ses ur ett systemperspektiv, där stora stråk	

	analyseras i sin helhet och vilken påverkan planerade/tänkta projekt medför. Kommunen anser även att det är viktigt att belysa vilken lokal påverkan som föreslagna åtgärderna medför.	
	Centrala stationslägen, som i Hässleholms stad, kan innebära utmaningar på grund av påverkan på tätortens markanvändning. Samtidigt är det centrala stationsläget en vital del av kommunens utveckling, men även betydande funktionsmässigt ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Det blir därför avgörande med en god utformning och gestaltning för att minimera negativa effekter. En viktig utgångspunkt är att ta hänsyn till denna typ av förutsättningar för att kunna uppnå både regionala och nationella mål rörande miljö- och klimatmål och en bra planering av transportinfrastrukturen.	
	Kommunen önskar tydligare kriterier för hur planen bidrar till att uppfylla miljökvalitetsnormerna, både för vatten och för omgivningsbuller. Under punkten om vatten konstaterar kommunen att det saknas en beskrivning av hur miljökvalitetsnormerna (MKN) ska uppfyllas i sjöar och vattendrag, då fokus enbart ligger på hur vattenkvaliteten kan påverka grundvattnet.	
	Kommunen efterfrågar en beskrivning av hur de senaste årens höga flöden i vattendrag och stigande vattennivåer i sjöar har orsakat översvämningar och påverkat infrastrukturen.	
	Kommunen vill betona vikten av att bevara områden som erbjuder rekreation och avkoppling, då dessa är och kommer att bli allt viktigare för människors hälsa. Kommunen vill understryka vikten av att minimera intrång och	

	påverkan på friluft- och naturskyddsområden, eftersom dessa områden har en stor positiv inverkan på människors välbefinnande.	
Lomma kommun	Lomma kommun anser att bedömningskriterierna saknar en beskrivning av alla relevanta utsläpp till vatten samt planens påverkan på möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Likaså tar inte bedömningskriterierna hänsyn till utsläpp av växthusgaser eller hur planen bidrar till Sveriges åtaganden att följa Parisavtalet.	Det saknas underlag för planering i tidiga skeden för att kunna inkludera MKN för omgivningsbuller och vatten. Därför ser vi inte att detta kan inkluderas i bedömningskriterierna. Ett förtydligande görs om att minskade utsläpp i förlängningen fångas upp i samtliga av de tre aspekter som ligger under klimat. Det handlar om minskade utsläpp genom minskad vägtrafik, energieffektivisering av vägtrafik, samt minskade utsläpp från DoU och byggande. Dock är det inte möjligt att göra kvantifierade beräkningar av planens bidrag till utsläpp, utan det görs en bedömning av planens bidrag i relation till uppsatta mål.
Lunds kommun	Lunds kommun anser att de utvalda fokusområdena klimat, hälsa och landskap och naturresurser kan vara en bra utgångspunkt för miljökvalitetsbeskrivningen, och att de täcker in många viktiga områden där transportsystemet har en stor påverkan. I det sistnämnda fokusområdet ingår hushållandet med jordbruksmark som en från Lunds kommuns synvinkel mycket viktig aspekt. Utifrån det underlag som presenterats har Lunds kommun i övrigt inget att anföra om avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen.	Synpunkten noteras.
Malmö stad	Malmö är en betydande in- och utpendlingsort med stor betydelse som tillväxtcentrum och för arbetsmarknadsregionen. Den regionala infrastrukturplanen får alltså konsekvenser för trafiksituationen i Malmö samt möjligheten att nå Malmö stads uppsatta målsättningar kring färdmedelsfördelning och klimatpåverkan från transportsystemet. Detta behöver hanteras både i	I de bedömningskriterier som används ingår en bedömning av hur åtgärderna i planen bidrar positivt eller negativt till de uppsatta målen för färdmedelsandelar i Skåne.

	konsekvensbeskrivningen och i det fortsatta arbetet med RTI-planen. Det är en angelägen fråga både för Skåne och Malmö stad att åtgärder som gynnar klimatsmarta transporter främjas.	
	Malmö stad önskar en tydligare koppling till regionplanen i dokumentet. RTI-planen är ett viktigt verktyg för regionplanens intentioner att stärka regionens tillväxtmotorer. Därför bör regionplanen och den tillhörande konsekvensbedömningen ligga till grund för det fortsatta arbetet och kan med fördel utgöra ett underlag för framtagandet av konsekvensbeskrivningen för RTI-planen.	Denna synpunkt berör i första hand hur RTI-planens prioriteringar grundar sig i regionplanen och är inte en fråga för avgränsningen av MKB:n. Synpunkten noteras dock och tagit med till arbetet med planrevideringen.
	Malmö stad ser positivt på att en social konsekvensbeskrivning ska genomföras av RTI-planen och att denna ingår i avgränsningssamrådet för miljökonsekvensbeskrivningen. Malmö stad anser dock att trygghetsperspektivet, barnperspektivet och påverkan på barns möjlighet till att röra sig fritt bör lyftas ytterligare i både miljökonsekvensbedömningen och den sociala konsekvensbedömningen. Det bör också framgå om en barnkonsekvensanalys kommer att tas fram för att säkerställa att barnperspektivet behandlas.	Trygghetsperspektivet, barnperspektivet och påverkan på barns möjlighet till att röra sig fritt ingår i bedömningskriterier för social hållbarhet. Dock är det viktigt att påpeka att bedömningar görs på generell nivå med tanke på planens geografiska omfattning.
	De totala CO2- utsläppen av transporter bör inkluderas för att ge en förbättrad kumulativ bild av utsläppsnivåerna.	Det är generellt svårt att göra kvantifieringar av effekter på trafikarbete och emissioner av växthusgaser. Det görs beräkningar i Samlade effektbedömningar men de är avgränsade och det är inte heller möjligt att göra en kvantifierad beräkning av pottåtgärder.
	Påverkan på elektrifieringen av transportsystemet bör läggas till. Utöver begränsad klimatpåverkan bör även klimatanpassning av transportinfrastrukturen inkluderas.	Åtgärder för elektrifiering omfattas inte av RTI-planens mandat. Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för

		kli-matrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder.
	Under fokusområde Klimat/Transporteffektivitet bör läggas till en aspekt om bidrag till en robust planering som inte bara minskar efterfrågan på vägtransporter men också uppmuntrar till val av de hållbara färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik.	Robust planering och påverkan på färdmedelsval ingår i bedömningsaspekten ”transporteffektivitet”. Detta förtydligas i MKB:n.
	I avsnitt Fokusområde Hälsa – fysisk aktivitet i transportsystemet bör även aspekter tidigare systemtänk och hela resan- perspektivet inkluderas. Gång, cykel, delningsfordon, kollektivtrafik och mobilitetshubar måste integreras i ett sammanhängande system, och konsekvenserna av detta behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.	Dessa synpunkter handlar mer om önskade prioriteringar än om synpunkter på avgränsning av bedömningskriterier. Synpunkten noteras dock och tagit med till arbetet med planrevideringen.
	I avsnitt Fokusområde Hälsa - Här bör läggas till en aspekt om att stödja yteffektiva transportmedel som ett led i att få mer yta i städer och samhällen för att främja aktiv mobilitet i form av gång- och cykeltrafik, för att skapa attraktiva stadsmiljöer som inbjuder till folkliv och möten mellan människor samt för att anpassa gaturum för pågående klimatförändringar med trädplanteringar, skyfallsåtgärder med mera.	
	Fokusområde Landskap och naturresurser - Här bör läggas till att främja yteffektiva transportmedel och ytsnål transportinfrastruktur för att minska behov av intrång i natur, landskap och kulturmiljö. Detta fokusområde bör också innefatta påverkan på barriärer och andra	Yteffektivitet kan indirekt sägas ingå i bedömningsaspekten ”transporteffektivitet”, men det går inte att göra några separata effektbedömningar av åtgärders påverkan på ytanspråk.

	aspekter för den bebyggda miljön i städer och samhällen.	
	Även partiklar från väganvändning/slitage av däck bör utgöra en aspekt att utreda under Fokusområde Landskap och naturresurser – vatten.	Partiklar från slitage är en viktig aspekt som bör uppmärksammas. I samband med att motorer och bränslen blir renare och effektivare utgör utsläpp från vägslitage än större andel av utsläppen till luft. Detta tas med i bedömningen av åtgärder med beaktande att påverkan på trafikarbetet i förlängningen också har en påverkan på aspekten ”luft”.
	Under 2.2.2 Sammanhållning bör en internationell utblick av transportförhållanden tas med. Det är en viktig aspekt i Skåne med tanke på den påverkan som Öresundsbron, och i förlängningen även Fehrman-Bält tunneln, har på regionen. Utöver påverkan på sammanhållningen över Öresund bör påverkan på sammanhållningen över regiongränserna inom Sverige tas upp.	Det här är en ganska komplex fråga som är svår att direkt relatera till någon av de sociala knäckfrågor inom Skåne som har identifierats och ligger till grund för bedömningskriterier för social hållbarhet. Den inkluderas därför inte.
	För sammanhållningen inom samhällen är påverkan på mentala och fysiska barriärer en aspekt som bör lyftas.	Sociala och rumsliga samband inom städer ingår som ett bedömningskriterium för social hållbarhet.
	I den sociala konsekvensbeskrivningen bör påverkan på tillgänglighet till hälsofrämjande natur och rekreationsområden för människor utan tillgång till bil läggas till.	För sent att lägga till detta nu, men jag kan hålla med om att det är intressant.
Svalövs kommun	Svalövs kommun har inga synpunkter på samrådsförslaget.	
SÖSK	Det är positivt att tillgänglighet är en del i den sociala konsekvensbeskrivningen, men vi anser att tillgänglighet bör analyseras utifrån tillgång till mobilitet i stort, inte bara utifrån perspektivet tillgång till bil. En bredare avgränsning innebär att hänsyn tas till människors möjlighet att välja färdmedel vilket i sin tur kopplar till transporteffektivitet inom fokusområdet klimat.	Bristande tillgång till bil är en aspekt, medan tillgången till mobilitet i stort är en annan aspekt, som kanske har ett större landsbygdsfokus. Båda dessa perspektiv ingår således. Ett förtydligande görs i MKN:n om skillnaden mellan de olika aspekterna.

	Påverkan på transportsystemets robusthet utifrån översvämning och erosion. Det blir allt vanligare med extrema vädersituationer som leder till översvämningar och erosion. På en del platser får detta stor negativ påverkan på transportinfrastrukturen med större och mindre avbräck som följd. Vi bedömer därför att dessa aspekter, översvämning och erosion, bör rymmas inom miljökonsekvensbeskrivning. Beredskap Beredskapsperspektivet blir allt viktigare i samhällsplanering, även för planering av transportinfrastrukturen. Vi anser att beredskap bör inkluderas, till exempel som en del av den sociala konsekvensbeskrivningen. Detta kan bland annat ge svar på hur tillgängligheten säkerställs i kristider samt hur transportinfrastrukturen görs tillräckligt robust.	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll), dels inom s.k. trimningsåtgärder. Behöver en bra motivering till att avfärda denna. Frågan har dykt upp i andra län också.
Östra Göinge kommun	Östra Göinge kommun finner det svårt att yttra sig över de valda faktorerna utan en helhetsbild. Därför avser vi att yttra oss över avgränsningarna, både rörande MKB samt SKB, vid ett senare tillfälle då vi ges möjlighet att yttra oss över förslaget till RTI-planen i sin helhet.	Synpunkten noteras.
Vellinge kommun	Vellinge kommun har efter att ha erfarit den statliga åtgärdsplaneringen i kommunen fått uppfattningen att vägplaneringen inte tillräckligt tar höjd för olika tidsperspektiv för klimatanpassning (stigande havsnivåer). Den statliga anläggningen skyddas varken i ett kort eller långt perspektiv mot stigande havsnivåer på ett sätt som är tillfredsställande för kommunens invånare.	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och

	Vellinge kommun anser att klimatanpassningsperspektivet i infrastrukturplaneringen bättre bör motsvara de tidsperspektiv för klimatanpassning som gäller för fysisk planering i allmänhet och att detta bör framgå i den strategiska miljöbedömningen av den regionala planen för transportinfrastrukturen.	järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder.
Landskrona kommun	Det finns många olika regelverk och riktvärden att förhålla sig till när det gäller buller. För att undvika missförstånd och spretiga remissvar som är svåra att använda är det bra om det tydliggörs vilka riktvärden för buller som avses.	Det som bedöms är åtgärdernas bidrag, dvs. om en åtgärd bidrar till att minska eller öka bullernivåer, och inte huruvida ett visst riktvärde kan uppnås.
	Luft specificeras som ett fokusområde för hälsa och bör därför ha tydligare gränssättning när det kommer till vilka riktlinjer som avses följas. Miljökvalitetsnormer och riktvärden inom Sveriges miljömål ligger inte i linje med varandra.	Riktlinjer för MKN är framför allt relevanta för att rikta fokus mot åtgärder som har potential att minska utsläppen i de tätorter som berör av överskridande. Det som bedöms är dock åtgärdernas bidrag, dvs. om en åtgärd bidrar till att utsläpp till luft minskar eller ökar, och inte huruvida man överskrider ett visst riktvärde.
	Fokusområdet för landskap och naturresurser kan med stor fördel utvecklas till att behandla föroreningar från vägtrafik som inte enbart sammanfaller med olyckor.	Föroreningar från vägtrafik på grund av utsläpp och slitage har en påverkan på landskap, exempelvis genom försurning. Huruvida åtgärderna i planen kan ha en betydande påverkan på dessa aspekter är däremot svårt att bedöma utifrån det planeringsunderlag som ligger till grund för bedömning av landskapspåverkan.

Bilaga 3: Remissammanställning av samråd

Remissinstans	Synpunkt	Kommentar / bemötande
Länsstyrelsen Skåne län	Länsstyrelsen bekräftar att det finns utmaningar med att bedöma konsekvenserna av planen, med menar att det i stora drag är möjligt att göra övergripande bedömningar utifrån föreslagna typer av åtgärder och dessas bedömda risk för betydande miljöpåverkan.	
	Länsstyrelsen saknar en redovisning av planförslagets och alternativens betydande miljöpåverkan. Det som nu redovisas är riktningsförändringarna i förhållande till andra alternativ. Det framgår inte den bedömda faktiska betydande miljöpåverkan för planförslaget, det behöver finnas för att få en förståelse för planen.	Kap 7 och 8 omfattar beskrivningar av såväl planens påverkan som helhet, och i relation till nollalternativet. Efter genomförda kompletteringar finns båda perspektiven nu också med i sammanfattningen. För att detta ska bli tydligare har separata bedömningar av hela planens effekter nu lagts till.
	Det finns slutsatser som Länsstyrelsen undrar hur Region Skåne resonerat kring. Under rubriken Planens påverkan på funktionsmålet och hänsynsmålen anges riktningsförändringar för klimat, hälsa och landskap. Endast landskap bedöms som negativ riktning för att mark tas i anspråk och allmänna intressen påverkas negativt. Det anges att för klimat är riktningen positiv eftersom nära hälften av det tillkommande utrymmet går till samfinansiering av järnvägssatsningar i nationell plan. Länsstyrelsen är positiv till planens satsningar på exempelvis järnvägstrafik och cykelinfrastruktur men är tveksam till om dessa satsningar väger upp de stora satsningar som görs på vägtrafiken. Länsstyrelsen kan bara se att en sjundedel av det totala anslaget går till samfinansiering av järnväg. För området Hälsa anges att åtgärder görs som har potential att minska biltrafiken och att det gör att riktningsförändringen för	Det är sant att det görs en större satsning i den nya planen på namngivna vägåtgärder. Många omfattar i första hand åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Hänvisningarna till hur mycket olika åtgärdsområden ökat i relation till nollalternativet var i några fall missvisande i remissversionen, vilket nu har setts över. Vår bedömning är att slutsatsen kring planens påverkan på klimat i relation till nollalternativet är korrekt, då man behöver se hur de tillkommande satsningarna fördelar sig mellan olika åtgärdsområden. Dock har motiveringen bakom denna slutsats ändrats för ökad tydlighet.

	hälsa blir positiv. Som läsare är det svårt att se den positiva riktningen då ingen beskrivning görs av de satsningar som gynnar bilresandet. Andelen anslag som föreslås till vägtrafiken har ökat i remissförslaget jämfört med tidigare plan som Länsstyrelsen förstår det.	
Trafikverket region Skåne	Att lyfta in de sociala aspekterna i hållbarhetsbedömningen ser Trafikverket som en värdefull aspekt i bedömningen. Med analysen som även jämför olika scenarier breddas förståelsen för olika gruppers behov och vilken betydelse valda infrastrukturåtgärder kan få för olika grupper och olika delar i regionen. Analysen tillför aspekter som förtjänar att komma fram och som Trafikverket bedömer framför allt på sikt i kommande planer kan ge inverkan på kommande prioriteringar.	
Familjen Helsingborg	Vi ser den strategiska miljö- och sociala konsekvensbedömningen som ett viktigt verktyg för att säkerställa att transportplaneringen bidrar till det transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålet. Båda bedömningarna upplevs dock som abstrakta och svåra att följa. För miljöbedömningen framgår inte vilka data som använts för att bedöma påverkan på de utpekade fokusområdena. Den sociala konsekvensbedömningen hänvisar till en metodik framtagen av Region Kronoberg, men även här saknas information om vilka data som använts, vilka grupper som analyserats och hur slutsatserna har dragits.	Det finns ett kapitel som heter Analysmetoder och orsakssamband, kap 3.4, som beskriver vilka underlag som har använts vilka orsakssamband som huvudsakligen ligger bakom de bedömningar som har gjorts.
	I planens görs miljö- och sociala konsekvensbedömningar för hela potter vilket gör det svårt att förstå hur enskilda investeringar påverkar miljön, människan och samhället. Det vore värdefullt om det gick att utläsa vilken påverkan namngivna objekt har på respektive fokusområde. Visuella hjälpmedel såsom	Att beskriva effekterna av varje enskilt objekt blir för omfattande. För de enskilda objekten finns Samlade effektbedömningar som använts som underlag för att bedöma objekten påverkan. I MKB och SKB görs sammanfattningar av objektens påverkan, men detta har till denna version stärkts upp med fler

	matris, diagram eller målkarta skulle kunna tydliggöra detta på ett pedagogiskt sätt och ge bättre underlag för prioritering.	exempel kring objekt som specifikt sticker ut eller avviker från det generella.
	Region Skåne har valt att jämföra tre olika tänkbara scenarier mot nollalternativet, det vill säga ett genomförande av tidigare regional transportinfrastrukturplan. I redovisningen av de olika alternativens påverkan görs en del antaganden men vad dessa antaganden grundar sig i redovisas inte. En beskrivning av de resonemang och avvägningar som lett fram till dessa bedömningar efterfrågas därför. Vidare framgår inte heller vilket av de presenterade alternativen som ligger till grund för planförslaget, varför förtydligande kring detta efterfrågas.	Planutrymmet är mycket begränsat efter att flera av objekten fått kostnadsökningar och i praktiken är det skuggplanen med vissa modifieringar som utgör slutversionen.
SöSk	Önskar tydligare beskrivning av hur resultaten från den strategiska miljöbedömningen och den sociala hållbarhetsanalysen ska användas framåt, samt en mer fördjupad redovisning av varför tillgängligheten på landsbygden förväntas öka.	En förklaring till hur planens påverkan på landsbygdens tillgänglighet har gjorts finns i 7.1 under rubriken Tillgänglighet. Det är flera åtgärder som väntas öka tillgängligheten på landsbygd, dock är planens påverkan i relation till nollalternativet försumbar, se kap 7.2.
SkNo	På sidan 54 tidigare betydande miljöpåverkan lyfts Väg 21 Vannebergakorset, fram som ett exempel i sammanhang där det anges att åtgärder generellt sett har en negativ påverkan på miljö och kulturmiljö. Formuleringen är missvisande och kan ge en felaktig bild av objektets samlade effekter.	Utifrån den samlade effektbedömning som har gjorts hart detta objekt negativ påverkan på flera landskapsaspekter, vilket är relevant i ett alternativskiljande perspektiv.
	Otydligt med de olika planalternativen som beaktats. Förtydligande behövs om pilarnas riktning och varför alternativet valts.	Planutrymmet är mycket begränsat efter att flera av objekten fått kostnadsökningar och i praktiken är det skuggplanen med vissa modifieringar som utgör slutersionen.
Naturvårdsverket	Avstår från yttrande men hänvisar till nytt underlag om MKB och klimatanpassning.	

Naturskydds-föreningen Skåne	Saknar kvantifiering av påstådda utsläppsminskningar och uppställning av hur andra åtgärder som cykel/koll kompenserar för satsningar på bilvägar.	
	Förslag: social hållbarhet: redovisa hur satsningar stärker tillgänglighet för grupper utan bil.	En sådan bedömning har indirekt gjorts genom att studera tillgängligheten för grupper och geografier som har en sämre tillgång till bil eller är beroende av andra färdmedel.

Bilaga 4: Särskild sammanställning

I ett beslut att anta en plan eller ett program som omfattas av kravet på strategisk miljöbedömning ska det i en särskild handling, i anslutning till beslutet, finnas en så kallad särskild sammanställning. Denna ska redovisa följande:

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,

2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,

3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och

4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Detta utgör en särskild sammanställning i anslutning till beslut om ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037 (nedan kallad regional plan).

1. Hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet

Integrerat med genomförande framtagandet av den nya planen har en strategisk miljöbedömning och en social konsekvensbeskrivning genomförts. Den konsultarbetsgrupp som har ansvarat för framtagandet av MKB och SKB har bistått Region Skåne med hållbarhetskompetens och stöd i processen kopplat till de lagkrav som finns. En MKB och SKB togs fram för den version av RTI-planen som remitterades i juni 2026 och skickades därmed på samråd. MKB och SKB har därefter reviderats utifrån synpunkter från remissinstanser och de revideringar som gjorts av planen.

Inom ramen för den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningsaspekter och kriterier, som utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Miljöeffekter enligt Miljöbalken 6 kap. 2 § har integrerats i de framtagna aspekter och kriterier som har definierats i Samrådsunderlag för avgränsningssamråd.

2. Skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts

Den regionala transportinfrastrukturplanens (RTI-plan) satsningar utgår från styrande dokument som exempelvis den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och

handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. RTI-planens innehåll styrs också av en rad olika beslut från nationell nivå, däribland infrastrukturpropositionen och direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet av de så kallade länsplanerna. En mer utförlig beskrivning av dessa förutsättningar återfinns i plandokumentet.

Den beslutade politiska inriktningen för RTI-planen innebär ”säker framkomlighet”. Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager. Alla åtgärder inom begreppet säker framkomlighet syftar till att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten i stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

En viktig princip har också varit att de namngivna objekt som finns i gällande plan och som det finns gällande beslut kring, ska genomföras. För vissa andra åtgärder har det också funnits överenskommelser som innebär låsningar.

Som en del i arbetet med att formulera planalternativ togs inför framtagandet av remissversionen fram en ”skuggplan” med en tänkt ”lägstanivå” för olika åtgärdsområden. Skuggplanen tog sin utgångspunkt i de då kända förutsättningarna kring planrevideringen, den politiska inriktningen och låsningar i form av ingångna avtal. När RTI-planen skickades på remiss var remissversionen av planen ännu inte helt spikad. Av denna anledning gjordes bedömningarna i detta skede på skuggplanen. För den resterande delen av planens utrymme (fria medel utöver ”skuggplanen”) utformades tre alternativa inriktningar som jämfördes utifrån miljömässiga och sociala aspekter, med syfte att kunna beakta hållbarhetsasekterna i beslut kring prioritering av planens resterande utrymme:

- **Fokus namngivna objekt**. Satsning på tre nya namngivna vägobjekt.
- **Fokus statlig medfinansiering**. Utökad satsning på statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.
- **Fokus statliga vägar**. Utökad satsning på statliga vägar inom potter.

Skuggplanen omfattade, när den togs fram, 96 % av planens utrymme, vilket lämnade drygt 300 Mkr för alternativ användning. Alternativen utgjorde således redan från början en relativt liten del av planens totala utrymme. De kostnadsökningar som skett på namngivna objekt och det faktum att den totala planramen har minskats har gjort att det återstående utrymmet

ätits upp helt. Planalternativens inriktning har därför haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Tidplanen har också påverkat processen. Planalternativen har, till följd av snäv tids-ram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Vidare är det flera förutsättningar som har förändrats under planprocessen. Bland annat är det flera objekt som tidigare legat inom potter som på grund av kostnadsökningar blivit namn-givna, varför det har funnits ett behov av att prioritera namngivna objekt. Sammanta-get innebär detta att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen.

3. Hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter

Avgränsningssamråd:

Avgränsningen av miljöaspekter har i processens inledning fastställs i ett avgränsningssamråd. Ett separat samrådsmöte har hållits med Länsstyrelsen i Skåne län och avgränsningen har också remitterats till Skånes kommuner.

De inkomna synpunkterna på avgränsningssamrådet handlar i huvudsak om behov av tydligare avgränsning, metodik och begreppsanvändning i hållbarhetsbedömningen. Flera remissinstanser efterfrågar förtydliganden kring vilka aspekter som faktiskt bedömts kunna medföra betydande påverkan, hur klimatpåverkan hanteras samt hur bedömningskriterierna relaterar till bland annat miljökvalitetsnormer, buller, vatten, luft och landskap. Klimatfrågan återkommer ofta, särskilt kopplat till utsläpp från vägtrafik, transporteffektivitet, klimatanpassning, översvämning och robusthet. Även sociala frågor lyfts, såsom tillgänglighet utan bil, barns rörelsefrihet, trygghet, barriäreffekter, rekreation och sammanhållning. Flera kommuner uttrycker samtidigt stöd för den föreslagna avgränsningen och ser positivt på att sociala konsekvenser ges en tydligare roll i bedömningen.

Med anledning av de inkomna synpunkterna har en del förtydliganden gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen. Det klargörs exempelvis att de fokusområden som lyfts är sådana där planen bedömts kunna ge betydande påverkan, att klimatpåverkan hanteras genom flera aspekter under klimat, samt att vissa frågor inte kan kvantifieras på strategisk plannivå.

Plansamråd:

I samband med att den regionala planen skickades på remiss i juni 2026 har också tillhörande MKB och SKB skickats på samråd. Inkomna remissynpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Synpunkterna på plansamrådet är inriktade på hur resultaten av hållbarhetsbedömningen redovisas och används. Länsstyrelsen efterfrågar tydligare redovisning av planförslagets faktiska betydande miljöpåverkan, inte bara riktningsförändringar jämfört med alternativ. Andra remissinstanser menar att bedömningarna upplevs abstrakta och efterfrågar tydligare metodbeskrivningar, underlag, visuella sammanställningar och koppling mellan enskilda objekt, potter och deras konsekvenser. Det finns även synpunkter på hur planalternativen motiveras, hur landsbygdens tillgänglighet bedöms, samt hur satsningar på vägtrafik vägs mot klimat-, miljö- och sociala mål.

De justeringar som gjort med anledning av inkomna remissvar är framför allt att planens samlade effekter har lagts till, att motiveringar har setts över och att sammanfattningen har kompletterats så att både planens påverkan som helhet och påverkan i relation till nollalternativet framgår tydligare.

4. **Vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).**

Trafikverket ansvarar för genomförandet av den regionala transportinfrastrukturplanen, vilken ska genomföras enligt de intentioner som den beslutade inriktningen innebär. Trafikverkets fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt, medan Länsstyrelsen tar beslut om vilka projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika MKB. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i potterna för statlig medfinansiering skall användas. Detta ska dock göras i dialog med Region Skåne. Trafikverket ska årligen göra en avstämning och redovisa verksamhetsåret för Region Skåne. För de medel inom åtgärdsområdena som inte är upplåsta finns det en möjlighet att påverka prioritering och inriktning under genomförandet och därmed också motverka betydande negativ miljöpåverkan.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Bilaga 5: Hållbarhetsanalys – översyn av RTI-plan

Metod för översyn av regional transportinfrastrukturplan

Bakgrund och metod

Som en del i arbetet med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och social konsekvensbeskrivning av den regionala (RTI-) planen ska en översyn göras av nuvarande RTI 2022–2033 samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för att analysera vad som behövs för att göra kommande plan bättre utifrån de regionala och transportpolitiska målen.

Som metod för översyn av den tidigare RTI-planen föreslås en hållbarhetsanalys. Inom varje åtgärdsområde finns det möjlighet att styra i en riktning som i större eller mindre utsträckning går i riktning mot miljömässig eller social hållbarhet. Möjligheterna att bidra till miljömässig och social hållbarhet skiljer sig mellan olika åtgärdsområden, vilket är fokus för den MKB som ska tas fram. Detta är dock inte i fokus för denna analys: snarare än att bedöma varje åtgärdsområde för sig och jämföra dem mot varandra innebär denna analys en bedömning av vilken typ av åtgärder som krävs inom varje åtgärdsområde, för att i så stor utsträckning som möjligt, bidra till miljömässig eller social hållbarhet. Det kan ses lite som att lägga ett ”hållbarhetsraster” på varje åtgärdsområde. Analysen ska fungera som ett underlag för hur planeringen kan anpassas i en hållbar riktning givet de beslutade strategierna.

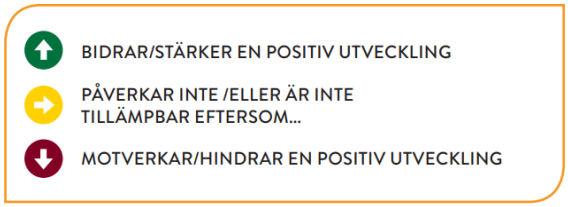
Åtgärdsområdena grundar sig på de områden som den tidigare RTI-planen har delats in i: ”Namngivna regionala vägobjekt”, ”Samfinansiering nationell plan”, ”Kollektivtrafik”, Cykelvägar” samt ”Trafiksäkerhet & Miljö. En uppdelning görs på statligt och kommunalt vägnät för de åtgärdsområden som, vid sidan av åtgärder på regionala statliga vägar, också omfattar bidrag till kommunal infrastruktur, dvs. ”Kollektivtrafik”, Cykelvägar” samt ”Trafiksäkerhet & Miljö.

Hållbarhetsaspekterna föreslås i grunden vara desamma som ska användas för bedömning av RTI-planens betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser, inklusive bedömning av olika alternativ, se Tabell 0-1. Bedömningskriterierna justeras dock något i denna analys för att uttrycka en funktion som en åtgärd behöver ha för att nå positiv måluppfyllelse. Miljöaspekter och sociala aspekter har sammanställts i samrådsunderlaget för avgränsning – för mer bakgrund till avgränsning hänvisas till denna.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Nedan görs först en generell genomgång, för respektive hållbarhetsaspekt, av hur RTI-planen kan bidra till och stärka en positiv utveckling. Därefter görs en bedömning, för respektive åtgärdsområde av vilken typ av åtgärder som bidrar till/stärker en positiv utveckling respektive vilka åtgärder som motverkar motverkar/hindrar en positiv utveckling.



Tabell 0-1. Hållbarhetsaspekter

Hållbarhetsdimensioner	Hållbarhetsaspekter	Analys av...
Social hållbarhet	Sammanhållning	Vilka åtgärder som kan bidra till sammanhållning i regionen, det vill säga till möten och samspel mellan människor inom och mellan olika socioekonomiska grupper, dvs. hur kan åtgärderna i större utsträckning bidra till det sociala kapitalet.
	Tillgänglighet	Vilka åtgärder som påverkar tillgängligheten för människor utan tillgång till bil. Begränsad tillgång till bil innebär att en person varken äger egen bil, har möjlighet att låna bil eller inte har de ekonomiska eller geografiska förutsättningarna att hyra en bil. Det kan också innebära att inte ha körkort eller att inte få köra bil till följd av sjukdom eller ålder.
	Hälsa	Vilka åtgärder som bidrar till en lokal miljö där färre personer utsätts för höga bullernivåer och färre personer exponeras för luftföroreningar.
Miljömässig hållbarhet		Vilka åtgärder som bidrar till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.
		Vilka åtgärder som innebär minskad risk för allvarliga olyckor, både för motortrafikanter och för oskyddade trafikanter.
	Klimat	Vilka åtgärder som bidrar till och som passar in i ett transporteffektivt samhälle.
	Landskap	Vilka åtgärder som motverkar intrång i naturresurser
		Vilka åtgärder som bidrar till att motverka intrång och barriärer i naturmiljö och därmed bidrar till ökad biologisk mångfald
		Vilka åtgärder bidrar till att motverka intrång i landskap och kulturmiljö

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Generellt – hur kan RTI-planen bidra till och stärka en positiv utveckling?

Social hållbarhet

Sammanhållning

Denna aspekt berör sociala och rumsliga samband. En sammanhållen region utifrån ett socialt perspektiv i transportsammanhang handlar om att se på en region utifrån ett strukturellt perspektiv. Det finns ett direkt samband mellan hur det regionala transportsystemet är utformat med infrastruktur och utbud av kollektivtrafik, och förutsättningarna för sysselsättning, näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner. Resmöjligheterna påverkar var människor väljer att bo och arbeta, men också hur och var det byggs.[55]

Det är viktigt att knyta ihop områden med olika socioekonomi och särskilt bidra till tillgänglighet och signalvärde i socioekonomiskt svagare områden. En investering i ett socioekonomiskt svagt område som förbättrar tillgänglighet till målpunkter såsom skola, arbete, service och fritid ökar det sociala kapitalet. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet genom att bidra till ökad tillit till samhället. Bland annat har forskning kunnat påvisa en stärkning av det sociala kapitalet genom ökad tillit till samhället genom öppnandet av Malmöexpressen i Malmö.[56]

RTI-planen kan stärka sammanhållningen i regionen genom att:

- Bygga ut stråk och kopplingar som knyter ihop regionen, med kortare restider, för ökad tillgång till sysselsättning, utbildning med mera.
- Bidra till stärkta sociala samband genom att knyta ihop geografier med olika socioekonomiska förutsättningar, både inom städer och regionalt.
- Stärka tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik i områden med högt bilberoende.

Tillgänglighet

Denna aspekt berör vardagsliv och räckvidd. Det handlar om möjligheten att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen och tillgången till olika färdmedel i förhållande till olika gruppers förutsättningar. Eftersom människor är olika och har olika förutsättningar måste tillgänglighet och rörlighet ses både ur ett individuellt och relationellt perspektiv. Funktionsvariation, olika åldrar, kön, socioekonomiska förhållanden med mera som påverkar individers

[55] Region Kronoberg 2018. *Social konsekvensbedömning i regional transportplanering – Verktyg för att inkludera sociala aspekter.*
[56] Wennber et al, 2022. *Sociala effekt- och nyttobedömning ar i transportplanering - Kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet genom MalmöExpressen och Rosengårds station.*

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

rörelsemöjligheter måste beaktas i planeringen. Projekt och insatser bör analyseras utifrån vilka nödvändiga och önskvärda funktioner som kan nås till fots, per cykel och med kollektivtrafiken i vardagen.[57]

Det finns idag stora och systematiska skillnader i kvinnors och mäns resande men också i attityder till resande och färdmedel. Forskningen pekar på att män använder oftare bil, medan kvinnor reser i högre utsträckning kollektivt. Kvinnor sitter oftare i passagerarsätet än män. Män kör bil i större utsträckning än kvinnor. Åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafik bidrar i större utsträckning till en mer jämlik och jämställd utveckling än bilåtgärder.

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär. Hur åtgärder utformas är av stor vikt för att avgöra om de bidrar i en positiv eller negativ riktning för barn och unga.

Det finns också en viktig koppling mellan vardagslivet och känsla av trygghet. För att människor ska vilja röra sig fritt och använda kollektivtrafiken även på kvällar och nätter måste det finnas attraktiva och trygga stationsmiljöer och hållplatslägen.

Generellt upplever kvinnor och nyanlända kvinnor och män i alla åldrar en större otrygghet i kollektivtrafiken än andra grupper. Tidigare nyanlända kvinnor är detta sammankopplat med bland annat diskriminering och tillgänglighet till information.

RTI-planen kan stärka sammanhållningen i regionen på följande sätt:

- Generell utbyggnad av gång, cykel och kollektivtrafik till olika målpunkter, lokalt och regionalt.
- Säkerställa trafiksäkra och trygga kopplingar för barn och ungdomar till skola och fritidsaktiviteter (främst genom bidra till kommunal infrastruktur).
- I samband med ny- och ombyggnad – gör en målpunktsanalys för att säkerställa att tillgängligheten stärks för samtliga grupper. En ny cykelväg mellan två orter kan ge större nytta om den också fångar upp mellanliggande målpunkter längs med vägen, exempelvis mindre orter, målpunkter för fritid etc.
- I samband med utbyggnad av regionala vägstråk – genomför också insatser som stärker tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik, exempelvis genom utbyggda och tillgängliga hållplatser eller parallella GC-vägar.

[57] Region Kronoberg 2018. *Social konsekvensbedömning i regional transportplanering – Verktyg för att inkludera sociala aspekter.*

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

- Utbyggnad av trygga och tillgänglighetsanpassade stationer och hållplatslägen.

Miljömässig hållbarhet

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan (RTI-plan) fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle, definierat som** ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[58]

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en RTI-plan länstransportplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[59] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[60] och även IPCC[61] och OECD[62] drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Utifrån tidigare forskning och erfarenhet finns det idag en bra bild av vilka åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle:[63]

- Tillgängligheten med andra färdsätt än bil behöver förbättras samtidigt att det kommer att behöva bli svårare att använda bil (relativ attraktivitet), framför allt i städer och större tätorter där det finns större möjligheter att åstadkomma närhet och bra alternativ till bilen.
- På en regional skala behöver kollektivtrafiken bli mer konkurrenskraftig genom pålitlighet och restid och i kombination med cykel.

---

[58] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 − 2037

[59] Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.

[60] IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

[61] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

[62] OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

[63] Transporteffektivt samhälle och regional infrastrukturplan, Trivector Rapport 2023:47 kortversion

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

- Lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen kan påverka kollektivtrafikens konkurrensförmåga och minska bilberoendet.

Två viktiga perspektiv behöver hanteras:

- Åtgärder i planen kan både **bidra till** och motverka ett mer transporteffektivt samhälle.
- Åtgärder i planen kan också i olika utsträckning **passa in i** ett transporteffektivt samhälle, till exempel trafiksäkerhetsåtgärder där man inte samtidigt ökar hastigheterna

Satsa på infrastruktur som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle:

- Gör satsningar för transporteffektivitet i alla geografier med rätt fokus beroende på lokala förutsättningar.
- Omfördela medel från namngivna vägåtgärder till enklare åtgärder som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle. Mer trimning och effektivisering och statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för cykel och kollektivtrafik.
- Använd en tydlig metodik för att välja åtgärder som bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle.
- Öka handlingsutrymmet i kommande regionala planer genom exempelvis geografiska potter, tematiska åtgärdsvalsstudier och 100 procent finansiering av regional cykelinfrastruktur.

Exempel på åtgärder som bidrar och passar in och sådana som inte gör det:

Bidrar och passar in	Passar in
Busskörfält där utrymme tas från biltrafik	Trafiksäkerhetsåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
Pendelparkering med bra lösning för cykel	Bibehållen hastighet Vänstersvängkörfält Förbjud av vänstersväng Kant- och mitträffling ITS-skylt om information om köbildning
GC-väg	Miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
Passage för gående och cyklister	Bullerskyddsåtgärder Faunapassage
Hållplatsåtgärder	
Bymiljöväg/bygdeväg	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärder som motverkar och inte passar in

Ny mötesfri väg med höjd hastighet

Planskilda korsningar mellan bilvägar

Höjd hastighet (generellt)

Extra körfält för ökad kapacitet

Hälsa (inkl. trafiksäkerhet)

Vad gäller luft har planen en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket ofta är områden som kan ha problem med hälsofarliga nivåer av luftföroreningar. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft. Dragning av en väg kan också ha betydelse, exempelvis kan en förbifart skapa en bättre miljö i tätorter med minskat buller och bättre förutsättningar för gående och cyklister. Men det ska tilläggas att ett annat, mindre kostsamt, alternativ är att minska hastigheten i befintlig dragning genom tätort och därigenom minska buller och öka trafiksäkerheten. En sådan åtgärd skulle bidra positivt både avseende hälsa och klimat (transporteffektivitet, se ovan).

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel. Dock – om en åtgärd förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet i en större stad finns det risk för minskad fysisk aktivitet. För att nå god måluppfyllelse på alla plan krävs en överflyttning av reseandelar från bil till kollektivtrafik för längre resor, samt från bil och kollektivtrafik till cykel för resor på kortare sträckor.

Trafiksäkerhet fokuserar på minskad risk för allvarliga olyckor. När det gäller trafiksäkerhet för cykel finns det två olika perspektiv: En mer trafiksäker infrastruktur bidrar till minskad olycksrisk för befintliga cyklister, men har också en stor betydelse för att öka cyklingen, och bidrar därmed också till förbättrad folkhälsa och miljö. Med detta sagt är det också viktigt att påpeka den potentiellt negativa trafiksäkerhetseffekt som en ökad cykling kan leda till, som en följd av ökad exponering i trafiken. När fler människor väljer att cykla och antalet cyklister ökar kan det leda till en ökning av antalet incidenter, särskilt i områden där infrastrukturen inte fullt ut stödjer denna ökning. Sammantaget överväger dock hälsoeffekterna av ökad motion med råge de negativa effekterna på grund av ökad riskexponering.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Landskap

Ur ett landskapsperspektiv är det viktigt på en strategisk nivå att infrastrukturen utformas för att minska intrång i natur- och kulturmiljö, minska ianspråktagande av resurser och överbrygga barriärer för djur- och växtliv. En viktig del av detta är i vilken mån en ny- eller ombyggnad innebär breddning, att mer mark tas i anspråk eller om helt nya sträckningar skapas. Att anlägga helt ny infrastruktur i orörd terräng skapar nya barriärer och riskerar ge negativ påverkar intrång och barriärer.

Både ny- och ombyggnad av infrastruktur kräver vanligtvis att olika typer av skyddsåtgärder, eller kompensatoriska åtgärder, görs. Detta kan exempelvis omfatta vattenskyddsåtgärder, anläggning av viltpassager och ekodukter samt mindre vägportar som kan underlätta för boende längs med en väg att röra sig i området och underlätta effektivare brukande av jordbruksmark. Vid ombyggnad av befintlig infrastruktur kan det därför vara så att barriäreffekterna för både djur och människor minskar. Exempelvis kan faunapassager minska en vägs barriäreffekt för djurliv och mindre vägportar stärka både friluftslivet och en effektivare brukning av jordbruksmark.

Bedömning av respektive åtgärdsområde

Nedan görs, för respektive åtgärdskategori, en analys av vilka åtgärder som bidrar i positiv riktning/passar in för varje aspekt, respektive som inte bidrar i positiv riktning. Noteras bör att det inte är alla fokusområden och aspekter som bidrar positivt respektive negativt avseende varje aspekt. I de fall där det finns åtgärder som bidrar i både positiv och negativ riktning är det en viktig indikation på en målkonflikt.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Namngivna regionala vägobjekt			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	• Utbyggnad av regionala vägstråk som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär. • Utbyggnad av regionala vägstråk som ger större tillgänglighet till arbets- och utbildningstillfällen i områden med risk för social utsatt.	• Förbifarter som skärmar av ett område.
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet,	• I samband med utbyggnad av regionala vägstråk: säkerställ god tillgänglighet för cykel och regional kollektivtrafik till målpunkter längs med stråken, exempelvis med parallella cykelbanor och tillgängliga hållplatser. • I samband med utbyggnad av regionala vägstråk: anlägg passager som motverkar och överkommer barriäreffekter för människor längs vägen.	• Åtgärder som försvårar framkomligheten för boende och verksamma som inte har tillgång till bil längs med regionala vägstråk vid vägutbyggnad. Till exempel riskerar en utbyggnad till mötesseparerad väg att skapa en barriäreffekt för boende längs med vägen.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Namngivna regionala vägobjekt			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	• Om utbyggnad görs av regionala vägstråk kan en parallell gång- och cykelbana främja den aktiva mobiliteten. • Utbyggnad av mötesseparerade vägar har en mycket positiv trafiksäkerhetseffekt.	• Regionala vägstråk som ökar den relativa tillgängligheten för bil riskerar att skapa inducerad trafik, vilket i förlängningen kan skapa ökat buller och försämrad luftmiljö.
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	xx	• Regionala vägstråk som ökar den relativa tillgängligheten för bil riskerar att skapa inducerad trafik, vilket ger ökad klimatpåverkan.
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	• Utbyggnad av vägar som i första hand nyttjar befintliga sträckning och inte skapar nya barriärer. • Vid utbyggnad av befintligt vägstråk kan kompensationsåtgärder genomföras, exempelvis, viltpassager, ekodukter, traktorportar, skyddsåtgärder för vattentäkter.	• Helt ny infrastruktur i orörd terräng. • Utbyggnad av vägar, genom exempelvis breddning eller trafikanordningar (trafikplatser, provisoriska vägar etc.) som tar mark i anspråk.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Samfinansiering nationell plan **Notering: Detta åtgärdsområde antas omfatta medfinansiering till utbyggnad av järnvägar i Skåne, exempelvis kapacitetsförstärkningar som mötesspår, eller åtgärder för ökad hastighet.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	• Åtgärder som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär, exempelvis utbyggnad av järnväg som ger minskad restid / ökad turtäthet med tåg. • Åtgärder som ger större tillgänglighet till arbets- och utbildningstillfällen i områden med risk för social utsatthet.	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som	*Den tillgänglighetspåverkan som skapas av tänkbara åtgärder inom denna kategori handlar i första hand om utformning, exempelvis av stationsmiljöer, och går i första hand in i andra åtgärdskategorier.*	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Samfinansiering nationell plan **Notering: Detta åtgärdsområde antas omfatta medfinansiering till utbyggnad av järnvägar i Skåne, exempelvis kapacitetsförstärkningar som mötesspår, eller åtgärder för ökad hastighet.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	• Åtgärder som ger minskad restid / ökad turtäthet med tåg bidrar i förlängningen till en ökad aktiv mobilitet eftersom ett ökat kollektivtrafikresande också bidrar till fler anslutningsresor.	•
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	• Utbyggnad av järnvägar som bidrar till en kapacitetsstark kollektivtrafik i starka resandestråk, där potentialen att bidra till en överflyttning är som störst.	• Utbyggnad av järnväg har generellt sett en stor klimatpåverkan vid byggskede. Dragningar som innebär ett stort behov av broar och tunnlar ökar klimatbelastningen från byggskedet.
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	• Utbyggnad av järnvägar som i första hand nyttjar befintliga stråk och inte skapar nya barriärer. • Vid utbyggnad av järnvägar kan kompensationsåtgärder genomföras, exempelvis, viltpassager, ekodukter, traktorportar, skyddsåtgärder för vattentäkter.	• Utbyggnad av järnväg (planskilda passager, provisoriska vägar etc.) som tar mark i anspråk.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	På statligt vägnät: • Åtgärder som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär, exempelvis framkomlighets- och hållplatsåtgärder i regionala bussstråk. • Åtgärder som bidrar till förbättrat utbud med kollektivtrafik till arbetstillfällen i områden med risk för social utsatthet. • Åtgärder som bidrar till förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik i områden med stort bilberoende, exempelvis trygga och tillgängliga hållplatser samt framkomlighetsåtgärder. På kommunalt vägnät: • Åtgärder som ger ökad framkomlighet och minskad restid för kollektivtrafik (exempelvis busskörfält) och som därmed stärker kollektivtrafiken (genom kortare restider och ökad turtäthet)	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
		mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar. • Åtgärder som bidrar till ökat signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet (exempelvis expressbusslinjer och stationsåtgärder).	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer.	På statligt och kommunalt vägnät: • Åtgärder som ökar användbarhet för funktionshindrade, exempelvis genom tillgänglighetsanpassning av hållplatser eller smidigare byten. • Trygga hållplatser, trygga GC-vägar till hållplatser för att underlätta barns resande. • Åtgärder som bidrar till ökad uppled trygghet på hållplatser och bytespunkter, exempelvis stärkt belysning.	• Åtgärder för att minska restiden som innebär slopning av hållplatser kan ge sämre tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland demäldre, funktionshindrade och barn och ungdomar.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	• Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Åtgärder som bidrar till att stärka kopplingarna mellan kollektivtrafik + gång/cykel. • Åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet jämfört med bil bidrar till ökat aktivt resande. På kommunalt vägnät: • Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsmiljöer med höga koncentrationer av luftföroreningar och bullernivåer, som kortar den relativa restiden med kollektivtrafik gentemot bil och därmed bidrar till ett minskat bilresande.	• Åtgärder som gör kollektivtrafikens konkurrenskraftig ökar i relation till gång och cykel men inte i relation till bil, främst på korta sträckor, kan bidra till minskat aktivt resande.
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Kapacitetsstark kollektivtrafik där utrymme tas från biltrafiken och där potentialen att bidra till överflyttning är som störst.	•

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	*Bedöms påverkas i liten utsträckning.*	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	På kommunalt vägnät: • Satsningar på gång- och cykelvägar som skapar ett sammanhängande GC-vägnät inom en stad och därmed knyter samman områden med olika socioekonomisk karaktär.	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av	På statligt och kommunalt vägnät: • Byggande av regionala cykelstråk som kopplar samman större tätorter, arbetsplatser och kollektivtrafiknoder (berör både statligt och kommunalt vägnät). • Förbättrade gång- och cykelmöjligheter för skolvägar, även utanför tätort.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Alla åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och därmed bedöms öka cyklingen har en positiv folkhälsoeffekt genom ökad fysisk aktivitet. På statligt vägnät: • Utbyggnad av gång- och cykelvägar längs (regionala) statliga vägar för att förbättra säkerheten och tillgängligheten för cyklister och gångtrafikanter.	
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Utbyggnad av cykelstråk i stråk med hög potential för cykelresor (exempelvis supercykelstråk), där potentialen att bidra till överflyttning är som störst.	
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö	• Utbyggnad av regionala cykelstråk som samutnyttjar befintliga	• Om nya cykelvägar kräver breddning av befintlig väg, men

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	• Barriärer för växt- och djurliv samt människor	mindre vägar eller anläggs genom att omfördela vägyta från bil till cykel.	framför allt om det byggs gång- och cykelbanor i ny sträckning, kan det ge intrång i landskap.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Trafiksäkerhet & Miljö (*Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur*). Notering:			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	*Bedöms påverkas i liten utsträckning*	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.	• Åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter och därmed ökad tillgänglighet, exempelvis i samhällen som genomkorsas av statlig väg.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Trafiksäkerhet & Miljö (*Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur*). Notering:			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Smärre åtgärder som bidrar till ökad säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister kan bidra till ökad aktiv mobilitet. På statligt vägnät: • De åtgärdstyper som prioriteras i tidigare plan; förbättring av sidoområden för harmonisering av hastigheter, korsningsåtgärder och trafiklugnande åtgärder i tätorter, har samtliga en stor positiv påverkan på minskad olycksrisk.	
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad, trafiklugnande åtgärder mm, passar väl in i ett transporteffektivt samhälle.	Trimningsåtgärder som syftar till att öka hastigheten?
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	Det är oklart i vilken mån som detta fokusområde påverkas, eftersom rena miljöåtgärder ingår i nationell plan.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund