



# AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

Avgränsningssamråd för miljöbedömning  
av länstransportplan Stockholms län  
2026–2037

Regionledningskontoret

Avdelning utveckling och regionplanering

Enhet infrastruktur

Avgränsningssamråd för miljöbedömning av länstransportplanen för  
Stockholms län 2026–2037

Diarienummer: RS 2024-0151

Jonas Thörnqvist

+46 8-123 144 08

+46 72-254 50 45

[jonas.thornqvist@regionstockholm.se](mailto:jonas.thornqvist@regionstockholm.se)

Juni 2025

Avgränsningssamråd för miljöbedömning av länstransportplanen för Stockholms län  
2026–2037

Bakgrund

Nya långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

Strategisk miljöbedömning

Strategisk hållbarhetsbedömning

# Avgränsningssamråd för miljöbedömning av länstransportplanen för Stockholms län 2026–2037

Region Stockholm ansvarar för att ta fram en reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen. Den strategiska miljöbedömningen ska omfatta en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen ska också sociala aspekter inkluderas. Ni erbjuds härmed att inkomma med synpunkter på avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen.

## Bakgrund

### Nya långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

Vart fjärde år uppdateras de långsiktiga planerna för transportinfrastrukturen i Sverige. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag på nationell trafikslagsövergripande plan som beslutas av regeringen. Parallellt ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Stockholm ansvarar för att ta fram en reviderad länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

Region Stockholm arbetar utifrån att en ny länsplan ska vara fastställd innan nästa val 2026. Detta innebär att en remissversion av länsplanen ska vara klar och skickas ut på remiss i september 2025. Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagande av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

### Strategisk miljöbedömning

Enligt 6 kapitlet 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar vilket innebär att det i detta fall inte behöver genomföras någon behovsprövning. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål.

## **Strategisk hållbarhetsbedömning**

Hållbarhetsbedömningen är det samlade konceptet för den konsekvensbedömning som ska göras av länsplanen. I denna ska sociala aspekter inkluderas, liksom en bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen. De sociala aspekter som kommer att utgå från politikområdena jämställdhet och jämlikhet och omfattar till exempel folkhälsa, ålder och kön med mera.

# Avgränsning av den strategiska miljöbedömningen

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocédur 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.
- miljöbedömningen ska leda till att relevanta miljöaspekter beaktas i planarbetet. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmet genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmet syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas.

## Bedömningsmetoder och aktuell kunskap

### 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 gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar jämfört med gällande plan. Dock antas befolkningsutvecklingen vara en exogen faktor och befolkningen förväntas i nollalternativet att utvecklas enligt gällande framskrivningarna (Framskrivningar av befolkning och sysselsättning, Region Stockholm, KRN 2023:0115).

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med rikttningsförändring. Inte bara hur stor påverkan är, utan också om vilken riktning förändringen tar i förhållande till uppsatta mål. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

# Generella bedömningsgrunder

Nedan presenteras den lagstiftning och de mål som utgör grunden för hållbarhetsbedömningen.

## Relevant lagstiftning

### Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken pekar ut ett antal principer som ska gälla för att undvika att människor och miljö utsätts för skada eller olägenhet. Det handlar om att verksamhetsutövaren ska ha tillräcklig kunskap, att bästa möjlig teknik används för att förebygga skada eller olägenhet, att tillämpa försiktighetsprincipen i val av kemiska produkter och att se till att hushålla med energi och resurser.

### Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) ska beaktas bland annat vid tillståndsprövningar och planering. Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som syftar till att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som till exempel trafik och jordbruk. För det pågående arbetet med länsplanen är miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten (SFS 2004:660) relevanta. Även frågor rörande miljökvalitetsnormer för luft och buller kan bli relevanta att resonera kring. Miljökvalitetsnormerna kan även ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen frisk luft, god bebyggd miljö, levande sjöar och vattendrag, hav i balans samt levande kust och skärgård, bara naturlig försurning, ingen övergödning och grundvatten av god kvalitet.

### Barnkonventionen

Sedan 1 januari år 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Vad gäller prövning av barnets bästa ska följande fyra artiklar alltid utgöra utgångspunkt:

- 2) Alla barn har samma rättigheter och lika värde.
- 3) Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- 6) Alla barn har rätt till liv och utveckling.
- 12) Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

Vid samhällsplanering är det utöver ovanstående i huvudsak artikel 31 som är tillämplig. I punkt 31 som avser rätt till vila och fritid anges bland annat att *Konventionsstaterna erkänner barnets rätt till vila och fritid, till lek och rekreation anpassad till barnets ålder och rätt att fritt delta i det kulturella och konstnärliga livet.*

### Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagen som antogs 2008 har som syfte att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

## Relevanta globala, nationella och regionala mål

### Agenda 2030

År 2015 antog FN:s medlemsstater Agenda 2030 för hållbar utveckling. Syftet var att medlemsstater åtog sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid genom att utrota fattigdom och hunger överallt, bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder, bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, att alla ska kunna åtnjuta de mänskliga rättigheterna, att främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt, att vidta ansträngningar för att nå dem som är mest utsatta först samt att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Agenda 2030 är en handlingsplan med 17 mål för omställning till ett hållbart samhälle för människorna, planeten och välbefinnandet. Agenda 2030:s mål och delmål omfattar samtliga tre dimensioner av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. De mål som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömningen är mål 3, 5, 9, 10, 11, 13, 14 och 15, se Figur:1.



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

### Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

*Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen 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 procent 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 procent.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.<sup>1</sup>

De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

De nuvarande preciseringarna för hänsynsmålet är följande:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

---

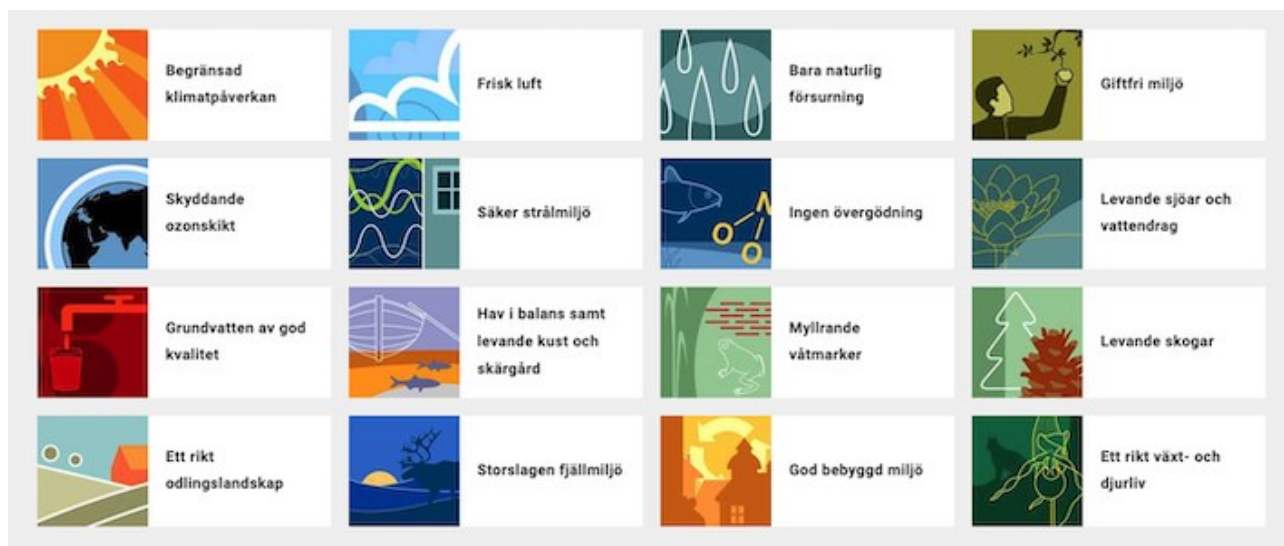
<sup>1</sup> Trafikanalys (2017).

## Sveriges klimatpolitiska mål

Sveriges övergripande klimatmål är att nå noll nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045 och att därefter ha negativa nettoutsläpp. Att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser betyder i det här fallet att utsläppen av växthusgaser från verksamheter i Sverige ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990. För transporterna gäller det nationella etappmålet att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

## Riksdagens miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska Hänsynsmålet innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella miljökvalitetsmålen för Sverige, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling. Miljökvalitetsmålen är beskrivs i Figur. Samtliga mål förutom målen skyddade ozonskikt, säker strålmiljö och storslagen fjällmiljö bedöms vara relevanta för länsplanen.



Figur: Sveriges 16 miljökvalitetsmål.

## Folkhälsopolitiska mål

Riksdagen beslutade år 2018 om ett övergripande folkhälsomål och en målstruktur för folkhälsopolitiken. Syftet är att skapa en långsiktig och förebyggande struktur för en mer jämlik hälsa i hela befolkningen och att underlätta folkhälsoarbetet på samtliga samhällsnivåer.

Det övergripande målet är *att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.*

De folkhälsopolitiska delmålen är:

1. **Det tidiga livets villkor**
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. **Boende och närmiljö**

## 6. Levnadsvanor

## 7. Kontroll, inflytande och delaktighet

## 8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

I hållbarhetsbedömningen kommer de **fetmarkerade** folkhälsopolitiska målen att tjäna som grund för bedömning av sociala konsekvenser och planens bidrag till social hållbarhet.

## Friluftslivspolitiska mål

År 2012 beslutade regeringen om tio mätbara mål för friluftslivspolitiken. Syftet med målen är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet. Alla människor ska ha möjlighet att få naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö.

De tio målen är:

1. **Naturen ska vara tillgänglig för alla.**
2. Personligt och ideellt engagemang ska stå i centrum.
3. Allemansrätten ska värnas.
4. Den hållbara användningen av naturen planeras med hänsyn till friluftslivets behov.
5. Kommunerna ska ha ett stort ansvar för naturen nära tätorterna.
6. Friluftslivet ska bidra till landsbygdsutveckling och regional tillväxt.
7. **Skyddade områden ska vara en tillgång för friluftslivet.**
8. Friluftslivet ska ha en given roll i skolans arbete.
9. **Fysisk aktivitet och avkoppling ska stärka folkhälsan.**
10. Beslut om friluftsliv ska fattas med god kunskap.

De **fetmarkerade** målen bedöms vara relevanta för de bedömningar som görs i aktuell hållbarhetsbedömning, särskilt kopplat till social hållbarhet.

## Jämställdhetspolitiska mål

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det övergripande målet antogs 2006.

Det finns också sex jämställdhetspolitiska delmål:

- **En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.**
- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.

- **Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa** samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

De **fetmarkerade** målen är de som bedöms vara relevanta för hållbarhetsbedömning av länstransportplanen.

### **Funktionshinderspolitiska mål**

Det funktionshinderspolitiska målet är att skapa jämlikhet, delaktighet och att utforma ett samhälle med mångfald som grund. Målet utgår från FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. För att nå det nationella målet ska genomförandet av funktionshinderspolitiken utgå från fyra inriktningar: universell utformning, befintliga brister i tillgängligheten, individuella stöd och lösningar för individens självständighet och förebygga och motverka diskriminering.

### **Regionala mål**

Region Stockholm håller på att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen som förväntas antas under 2026. Planen har varit ute på samråd i början av 2024. Den nya regionala utvecklingsplanen pekar ut riktningen för Stockholmsregionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås.

- En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö
- En ledande tillväxt- och kunskapsregion
- En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

Målen kommer uppdateras i hållbarhetsbedömningen i de fall målen omarbetas efter samrådsperioden.

# Fokusområden och hållbarhetsaspekter

I detta avsnitt presenteras de fokusområden och hållbarhetsaspekter som inkluderas i tidigare presenterade matris, se avsnitt 3.1. Fokusområdena presenteras översiktligt. Hållbarhetsaspekterna presenteras var för sig och inkluderar en definition, avgränsning samt bedömningsgrunder.

## Fokusområde Klimat

### Klimatpåverkan

Utsläpp av växthusgaser till atmosfären ger upphov till negativ klimatpåverkan som påverkar hela vår planet. I plan- och bygglagen står att kommunen ska ta hänsyn till miljö- och klimataspekter i sin planering. All ny bebyggelse medför utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet. Hur omfattande utvecklingen är och var i kommunen den sker är viktiga faktorer att ta hänsyn till vid bedömningen av planens klimatpåverkan.

Begreppet klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av utsläpp av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e), samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturhållningens klimatpåverkan

### Styrande mål och lagar

- Hänsynsmålet
- Begränsad klimatpåverkan
- Etappmål klimat 2030
- RUFs mål: En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

### Bedömningsgrunder

- Påverkar mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.
- Påverkar energianvändning per fordonskilometer.
- Påverkar energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

### Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Det handlar om att skapa robusta anläggningar. I första hand bedöms fysiska åtgärder det vill säga investering, vidmakthållande och trimningsåtgärder.

SMHI:s klimatscenario är utgångspunkten för hur omgivningen kommer att förändras och påverkas av klimatförändringar. I bedömningen av länstransportplanens åtgärder bedöms hur klimatförändringar påverkar planens åtgärder och om planens åtgärder i tillräckligt hög grad har tagit höjd för klimatförändringarna.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Planens möjlighet/förmåga att skapa förutsättningar för effektivt arbete med klimatanpassning.
- Planens möjlighet/förmåga till att förebygga negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar.
- Planens möjlighet /förmåga att hantera effekter av klimatets påverkan.

**Styrande mål och lagar**

- God bebyggd miljö
- Myllrande våtmarker
- Trafikverkets strategi för klimatanpassning

**Bedömningsgrunder**

- Skapar förutsättningar för effektivt arbete med klimatanpassning.
- Förebygger negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar.
- Hanterar effekter av klimatets påverkan.

## Fokusområde Landskap

**Upplevelse av landskap**

Form och rumslighet tillhör de grundläggande parametrar som bygger upp landskapets karaktär. Miljöbalkens aspekt Landskap (6 kap. 12 § 6p. miljöbalken) har i denna hållbarhetsaspekt reducerats till landskapets form och rumslighet. Landskapets form och rumslighet innefattar landskapets skala, struktur och visuella karaktär.

Landskapets skala och struktur konstitueras av topografi, riktning och brutenhet medan den visuella karaktären (och i viss grad också strukturen) även påverkas av landskapets olika grad av öppenhet/slutenhet samt lokalisering och utformning av bebyggelse och infrastruktur. En väg i gränsen mellan odlingsmark och skogsmark – ofta i en jordartsgräns – kan till exempel förtydliga landskapets egen struktur. Öppenheten/slutenheten i landskapet är starkt kopplad dels till naturgivna förutsättningar (som berg- och jordarter, klimat och vattenförhållanden), dels till dagens markanvändning och historiska brukande. Landskap kan även ha identitet som innebär anknytning till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet<sup>2</sup>.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.
- Anknytning till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet.

**Styrande mål och lagar**

- Hänsynsmålet
- God bebyggd miljö

**Bedömningsgrunder**

- Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta. Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet.
- Påverkar anknytningen till platsen, tillhörighet, karaktär och läsbarhet.

**Naturmiljö**

Naturmiljö och biologisk mångfald innefattar allt levande i naturen. Biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster, vilka är en grund för vår välfärd och en hållbar samhällsutveckling. Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

<sup>2</sup> Berglund m.fl., (2011)

- Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur).
- Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra).
- Intrång och störning (motverka, kompensera).
- Invasiva arter (begränsa och bekämpa).

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hänsynsmålet</li> <li>• Levande sjöar och vattendrag.</li> <li>• Hav i balans samt levande kust och skärgård.</li> <li>• Myllrande våtmarker.</li> <li>• Levande skogar.</li> <li>• Rikt- växt och djurliv.</li> <li>• Ett rikt odlingslandskap.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påverkar biologisk mångfald/växt- och djurliv (intrång och barriäreffekter vid nybyggnation).</li> <li>• Påverkar förekomst av livsmiljöer.</li> <li>• Värnar den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.</li> <li>• Påverkar den regionala grön- och blåstrukturen.</li> <li>• Påverkar utpekade värdeområden.</li> </ul>

### Kulturmiljö

Aspekten kulturmiljö är ett paraply som innefattar Infrastrukturens kulturmiljöer, skyddade kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Kulturmiljön hjälper till att förklara varför vår omgivning ser ut som den gör och varför regioner och områden uppfattas på ett visst sätt.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Skyddade kulturmiljöer
- Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
- Infrastrukturens kulturmiljöer

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hänsynsmålet.</li> <li>• Ett rikt odlingslandskap.</li> <li>• God bebyggd miljö,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.</li> <li>• Påverkar kulturarv och fornlämningar (intrång och visuell påverkan vid nybyggnation).</li> <li>• Påverkar regionala kulturmiljövärden.</li> <li>• Betydelse för utpekade värdeområden.</li> </ul>

## Fokusområde Hushållning med resurser

### Mark – areella näringar

Med aspekten mark avses areella näringars markanvändning.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Jordbrukets produktionsförmåga – utgörs av både direkt samt indirekt påverkan av transportplanen, samt andelen yta som ianspråkats av planen.
- Skogsbrukets produktionsförmåga - utgörs av både direkt samt indirekt påverkan av transportplanen, samt andelen yta som ianspråkats av planen.

#### Styrande mål och lagar

- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Miljöbalken 3 kap 4 §

#### Bedömningsgrunder

- Påverkar mark (omvandling av och påverkan på jord- och skogsbruksmark vid nybyggnation).

### Vatten

Hållbarhetsaspekten vatten definieras enligt Trafikverkets bedömningsmetodik som allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grund- och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag, våtmarker och kustvatten.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Dricksvattenförsörjning – innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring eller risk för försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.
- Ekologiska värden – omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.
- Flöden och nivåer – omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.
- Avsnörda vattenområden – omfattar grunda vikar och andra ekologiskt känsliga och värdefulla vatten som riskerar en vattenkvalitetsförsämring på grund av banvallar och/eller vägbankar som avsnörar dem och där vattengenomledningen är otillfredsställande.

#### Styrande mål och lagar

- MKN yt- och grundvatten.
- Hänsynsmålet.
- Levande sjöar och vattendrag.
- Grundvatten av god kvalitet.
- Ingen övergödning.
- Hav i balans samt levande kust och skärgård.
- Myllrande våtmarker.

#### Bedömningsgrunder

- Påverkar kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv.
- Påverkar på kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synvinkel.
- Påverkar den regionala blåstrukturen.



## Hushållning med naturresurser

Aspekten omfattar, enligt Trafikverkets bedömningsmetodik, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4, 7 kap. miljöbalken om skydd av områden, samt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken gällande annan hushållning med material, råvaror och energi.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.
- Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet enligt 2 kap. miljöbalken.

### Styrande mål och lagar

- Miljöbalken 2 kap 6.
- Miljöbalken 3 och 4 kap.
- Miljöbalken 7 kap.

### Bedömningsgrunder

- Påverkar skyddsvärda områden (ex riksintressen).
- Påverkar skyddsvärda områden under driftskede.
- Påverkar uppkomsten och hanteringen av avfall.
- Påverkar andra naturresurser och funktioner (t.ex. grundvattenbildning).
- Planen präglas av ”god hushållning”.

## Jord – förorenade områden

Hållbarhetsaspekten jord utgörs av förekomst av antropogent förorenade områden. Aspekten har störst fokus på trafikslagen väg och järnväg, men även sjöfart och flygplatsverksamhet samt sedan tidigare förorenade markområden. Vidare omfattar aspekten både underhåll av infrastruktur och transporter. Fokus är på transportinfrastrukturen inklusive utveckling och förvaltning av denna.

Denna aspekt avgränsas till att inkludera följande:

- Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden.

### Styrande mål och lagar

- Giftfri miljö.

### Bedömningsgrunder

- Påverkar förorenade områden.
- Betydelse för bakgrundshalt metaller och sulfidjordar.

## Fokusområde Hälsa

Hälsa definieras av WHO som ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och inte enbart frånvaro av sjukdom eller funktionshinder. Såväl fysisk som psykisk skada omfattas i analysen. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Genom att åstadkomma mer jämlika livsvillkor ökar möjligheter för en jämlik hälsa. Hälsan påverkas av var och hur vi bor, vilken miljö vi lever i, barndomen och uppväxttiden, vår utbildning och vårt arbete. (Folkhälsomyndigheten, 2024)

Fokusområdet inkluderar effekter av samtliga trafikslag men med ett fokus på väg och järnväg. Aspekterna av hälsa med tydligast koppling till infrastrukturplanering bedöms vara buller och vibrationer, luft, fysisk aktivitet och rekreation, trafiksäkerhet och trygghet. Aspekterna studeras utifrån jämställdhet, jämlikhet (socioekonomi, barn-, äldre- och funktionshinderperspektiv).

## Buller och vibrationer

Aspekten Buller och vibrationer utgörs av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik. Negativ miljöpåverkan från buller uppstår när boende utsätts för buller från väg- eller järnvägstrafik. Riktlinjer för ljudnivåer i bostäder anges i proposition 1996/97:53. Riktvärden för övriga områdestyper anges i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Buller kan leda till bland annat koncentrationssvårigheter, sömnstörningar, hjärt- och kärlsjukdom, psykisk ohälsa och innebär stora negativa hälsoeffekter i samhället <sup>3</sup>. Barn, unga, sjuka och de som har ett natt- eller skiftarbete är särskilt känsliga.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Miljökvalitetsnormer.</li><li>• God bebyggd miljö.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än satta riktvärden.</li><li>• Antalet personer exponerade för komfortvibrationer högre än satta riktvärden.</li><li>• Påverkar känsliga verksamheter som skolor, vårdinrättningar och äldreboenden.</li></ul>

## Luft

Luft definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt utsläpp av slitagepartiklar. Aspekten handlar om emissioner av kväveoxid (NOx) och partiklar (avgaser respektive slitage, PM10). Det är för dessa parametrar som transportsektorns bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormer och mål är som störst. NOx kan i vissa fall användas som en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar. Barn är särskilt utsatta för luftföroreningar då de rör sig mera och har en snabbare andning samtidigt som lungorna är mindre.<sup>4</sup> Även kroniskt sjuka och gravida är särskilt utsatta grupper.<sup>5</sup>

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Miljökvalitetsnormer.</li><li>• Frisk luft.</li><li>• God bebyggd miljö.</li><li>• Bara naturlig försurning.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10).</li><li>• Antalet personer exponerade för halter över MKN för luft i tätorter.</li><li>• Antalet skolor och förskolor som exponeras för halter över halter i miljömålet Frisk luft.</li></ul>

## Fysisk aktivitet och rekreation

Fysisk aktivitet handlar om möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik).

<sup>3</sup> Naturvårdsverket, 2023

<sup>4</sup> Naturvårdsverket, 2023

<sup>5</sup> Astma- och allergiförbundet, 2024

Rekreation är avkopplande aktivitet som främjar återhämtande av krafter. Friluftsliv handlar om att vara ute i natur- och kulturmiljö. Kontakten med naturen främjar både den fysiska och psykiska hälsan. Här är det viktigt huruvida nya gång- och cykelvägar skapar möjligheter att nå viktiga områden för friluftsliv eller om nya vägar skapar barriärer för att nå samma områden.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• God bebyggd miljö</li> <li>• Friluftspolitiska mål</li> <li>• Folkhälsopolitiska mål</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidrar till bättre möjligheter att på egen hand ta sig till naturområde och rekreationsområde.</li> <li>• Förbättrar möjligheterna att överföra resande till gång och cykel.</li> <li>• Bidrar till förbättrade förutsättningar för fysisk aktivitet.</li> </ul>

### Trygghet

Trygghet handlar om hur en person upplever en trafikmiljös utformning och användning genom sinnesintryck, egna erfarenheter, andra individers eller mediers beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer.<sup>6</sup> Grupper som i större utsträckning upplever otrygghet i den offentliga miljön är kvinnor, äldre, funktionshindrade och barn.<sup>7</sup> God orienterbarhet, överblickbarhet, alternativa färdvägar, tillräckligt breda passager, god gestaltning och bra belysning av omgivningen är viktigt för upplevelse av trygghet.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Funktionsmålet.</li> <li>• God bebyggd miljö.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bidrar till ökad upplevelse av trygghet för gående och cyklister.</li> <li>• Bidrar till ökad upplevelse av trygghet för de som använder kollektivtrafiken.</li> </ul>

<sup>6</sup> Boverket (2024)

<sup>7</sup> Ceccato, Vania mfl (2019)

## Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet handlar om risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följd av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid.

Barn upp till 12 år är en grupp som särskilt bör uppmärksammas vad gäller trafiksäkerhet. Barns begränsningar gäller bland annat sådant som att identifiera varifrån ljud kommer, bedöma avstånd och hastighet på fordon, använda sitt perifera seende, skilja på höger och vänster, göra flera saker samtidigt och bedöma risker. Barn är också korta till växten och ser därför saker i sin omgivning sämre och syns sämre för andra trafikanter. Barn är impulsiva, har svårt att bedöma risker och att förstå konsekvenser av sitt handlande. De har varken den erfarenhet eller den förståelse som behövs för att klara sig själva i trafiken.

Barn kan ofta gå till skolan i måttligt trafikerade miljöer vid 9–10 års ålder och cykla i trafiken vid 11–12 års ålder. Trafikmiljön och barnets vana vid den påverkar barnets möjlighet att röra sig säkert i trafiken.<sup>8</sup>

### Styrande mål och lagar

- Hänsynsmålet.
- Etappmål för vägtrafiksäkerhet.

### Bedömningsgrunder

- Trafiksäkerhet för bilister. Förväntad effekt på antalet omkomna eller allvarligt skadade för denna trafikantgrupp.
- Trafiksäkerhet för gående, cyklister och mopedister. Förväntad effekt på antalet omkomna eller allvarligt skadade för dessa trafikantgrupper.
- Barn ska kunna röra sig självständigt i trafiken.

## Fokusområde Jämlika livsvillkor

Jämlika livsvillkor handlar om hur väl länstransportplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och livskraftiga samhällen. Det måste vara lätt att nå och röra sig mellan målpunkter i vardagen för att vardagen ska fungera. Människor har olika förutsättningar varför tillgänglighet och rörlighet måste ses ur ett individuellt perspektiv.

De aspekterna av jämlika livsvillkor med tydligast koppling till infrastrukturplanering bedöms vara tillgång, mobilitet och minskade socioekonomiska klyftor. Dessa analyseras utifrån jämställdhet och jämlikhet. Jämställdhet och jämlikhet är begrepp som syftar till att skapa rättvisa och lika villkor för alla människor och är en förutsättning för ett socialt hållbart samhälle. Det innebär att undanröja diskriminering och skapa förutsättningar för att alla ska kunna delta och bidra på lika villkor i samhället. Jämställdhet handlar om lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter mellan kvinnor och män, flickor och pojkar.<sup>9</sup>

Jämlikhet tar avstamp i diskrimineringsgrunderna ålder, kön, könsidentitet eller könsuttryck, funktionsvariation, socioekonomi, etnisk tillhörighet, sexuell läggning,

<sup>8</sup> NTF, (2024)

<sup>9</sup> Jämställdhetsmyndigheten (2024a)

religion eller trosuppfattning. Dessa diskrimineringsgrunder kan påverka olika grupper och individers behov och förutsättningar till ett liv på lika villkor.

Genom kunskap om och beakta olika perspektiv kan diskriminering synliggöras och motverkas.

Jämlikhet och jämställdhet vad gäller transportinfrastruktur kan handla om hur resurser fördelas geografiskt i relation till faktiska behov och ibland utifrån ett kompensatoriskt tänk. Till exempel utbyggnad, ombyggnation och gestaltning av vägar, gång- och cykelvägar, satsning på trygghetsåtgärder och tillgänglighetsåtgärder. Intersektionalitet handlar om hur olika diskrimineringsgrunder och maktordningar kan påverka varandra, och ibland till och med kan förstärka varandra.<sup>10</sup> Olika aspekter så som till exempel ålder, funktionsnedsättning eller socioekonomi kan påverka varandra, förstärka varandra och göra vissa grupper och individer särskilt utsatta.



Figur 2. Ibland behövs olika insatser till olika grupper för att skapa jämlikhet.<sup>11</sup>

För att skapa likvärdiga möjligheter för en bredare grupp av människor är det nödvändigt att vara medveten om och anpassa åtgärder efter människors och gruppers olika förutsättningar och behov. Det betyder att vi inte kan göra lika för alla, utan att vi behöver göra olika utifrån olika behov, och förändra strukturer så de passar fler.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Jämställdhetsmyndigheten (2024b)

<sup>11</sup> Region Gävleborg, (2023)

<sup>12</sup> Region Gävleborg (2024)

## Tillgång till målpunkter

Tillgång är möjligheten att nå någonting önskvärt, Det vill säga att kunna få tillgång till arbete, utbildning, kultur med mera. Detta studeras med fokus på barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan- och bygglagen.</li><li>• Funktionsmålet.</li><li>• God bebyggd miljö.</li><li>• Barnkonventionen.</li><li>• Diskrimineringslagen.</li><li>• Jämställdhetspolitiska mål.</li><li>• Funktionshinderpolitiska mål.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tillgången ökar till viktiga målpunkter inom och utanför regionen (utbildning, arbetsplatser, större bytespunkter för kollektivtrafik)</li><li>• Bidrar till ett fungerande vardagsliv (närhet till service och handel) vilket är särskilt viktigt för kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.</li></ul>

## Mobilitet

Mobilitet handlar om människors möjlighet att förflytta sig och på så vis få tillgång till målpunkter som arbete och service. En god transportplanering tar hänsyn till och stödjer olika behov genom god tillgång till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet och smidiga byten mellan olika trafikslag. Mobiliteten påverkas av vilka resurser en har till förfogande och detta varierar beroende på var en bor och mellan olika grupper. Barn, personer med funktionsnedsättning och personer med sämre socioekonomiska förhållanden har i högre utsträckning låg tillgång till resurser som pengar, cykel eller bil eller att de inte kan använda sig av dessa.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan- och bygglagen</li><li>• Funktionsmålet</li><li>• Hänsynsmålet</li><li>• God bebyggd miljö</li><li>• Folkhälsomål</li><li>• Barnkonventionen</li><li>• Diskrimineringslagen</li><li>• Jämställdhetspolitiska mål</li><li>• Funktionshinderpolitiska mål</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ökar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns behov och förutsättningar.</li><li>• Ökar möjligheten för äldre att nå olika målpunkter utifrån behov och förutsättningar.</li><li>• Ökar möjligheten för funktionshindrade att nå olika målpunkter utifrån behov och förutsättningar.</li><li>• Ökar möjligheten att resa med cykel och till fots och att resa med kollektivtrafik, vilket ger grupper som annars har bristande ekonomi och tillgänglighet till funktioner i samhället mer likartade villkor.</li><li>• Ökar möjligheten för både kvinnor och män att nå olika målpunkter.</li></ul>

## Minskade socioekonomiska klyftor

Socioekonomiska parametrar som studeras är utbildningsnivå, inkomst, förvärvsarbete och tillgång till bil. Ojämlighet i hälsa skapas av att olika grupper i samhället, till exempel kvinnor och män eller olika socioekonomiska grupper, har systematiskt olika livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor.<sup>13</sup>

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Funktionsmålet.</li><li>• Barnkonventionen.</li><li>• Diskrimineringslagen.</li><li>• Jämställdhetspolitiska mål.</li><li>• Funktionshinderpolitiska mål.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tillgången till målpunkter som till exempel arbetsplatser, skola och sjukvård ökar för delar av regionen som idag har låg tillgång eller har sämre förutsättningar socioekonomiskt.</li><li>• Hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del exempelvis beroende på socioekonomisk status (inkomst, sysselsättning och utbildning).</li></ul>

## Fokusområde Sammanhållen region

En sammanhållen region kännetecknas av hur väl transportsystemet kopplar samman olika områden i regionen och regionen med andra regioner. Det kännetecknas även av hur väl barriärer överbyggs eller undviks. Det vill säga hur funktionella sambanden är. Förutsättningarna för rörlighet skiljer sig ofta mellan olika geografiska områden som mellan stad, tätort och landsbygd. En sammanhållen region kännetecknas också av starka sociala samband. Här har människor med olika geografier och med olika socioekonomi anledning och möjlighet att se varandra och mötas. Fokusområdet sammanhållen region har delats in i aspekterna sammankoppling av områden, barriärer och möjlighet att mötas.

### Sammankoppling av områden

Sammankoppling av olika geografiska områden i olika skala, lokalt, regionalt och mellanregionalt.

Styrande mål och lagar	Bedömningsgrunder
<ul style="list-style-type: none"><li>• Funktionsmålet.</li><li>• Hänsynsmålet.</li><li>• God bebyggd miljö.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bidrar till minskad skillnad i tillgänglighet mellan olika geografier när det gäller tillgänglighet till målpunkter, service och kollektivtrafik.</li><li>• Bidrar till stärkta funktionella samband inom tätorter och mellan tätorter.</li><li>• Bidrar till stärkta funktionella samband med andra regioner.</li></ul>

<sup>13</sup> Folkhälsomyndigheten, (2023)



## Barriärer

Väguttransportssystemet överbygger barriärer som finns genom till exempel broar och tunnlar eller annan utformning. Befintliga vägar kan utgöra barriärer. Nya vägar som föreslås kan öka barriäreffekten mellan områden där det finns ett behov eller en önskan att passera. Nya gång- och cykelvägar kan öka möjligheten att ta sig mellan olika områden.

### Styrande mål och lagar

- God bebyggd miljö.

### Bedömningsgrunder

- Tillkommer eller minskar barriärer inom och mellan olika geografiska områden.

## Möjlighet att mötas

Nya möjligheter att röra sig mellan områden med olika socioekonomiska förhållanden och till viktiga målpunkter som utgör mötesplatser för människor kan skapa nya möten mellan människor.

### Styrande mål och lagar

- Diskrimineringslagen.

### Bedömningsgrunder

- Bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socio-ekonomiska grupper i regionen.

## Fokusområde Inkludering

Inkludering och möjlighet till deltagande handlar om aspekterna maktförhållanden och delaktighet i både beslutsfattande och i processen för transportplanering. Människor vill känna sig delaktiga i samhället och ha kontroll över beslut som påverkar samhället i stort och ens egna livsvillkor. Faktisk makt och känsla av delaktighet varierar mellan olika grupper i samhället. Gemensamma normer är en förutsättning för att mycket av samarbetet mellan människor ska fungera. Samtidigt styr normer vad som anses vara normalt i en situation och de kan begränsa eller diskriminera människor. Traditionellt har transportområdet ansetts vara en manlig domän.

Grupper som generellt sett har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är barn, äldre, människor med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund och socioekonomiskt svaga grupper. Resultatet blir en ojämn fördelning av makt och känsla av delaktighet i transportplaneringen. Det är viktigt att jämnare fördela makt och öka delaktigheten hos människor, särskilt de grupper som är underrepresenterade. Det görs bäst genom att bjuda in till samtal och dialog med kommuner, Trafikverket, organisationer, allmänheten och näringslivet och uppmuntra en bred representation.

Detta analyseras utifrån perspektiven jämlikhet (barn-, äldre- funktionshinder-perspektiv samt utifrån socioekonomi) samt jämställdhet.



## **Inkludering**

Inkludering handlar om transparens i processen, möjligheten att få information och komma med synpunkter på länstransportplanen.

### **Styrande mål och lagar**

- Barnkonventionen.
- Diskrimineringslagen.
- Jämställdhetspolitiska mål.
- Funktionshinderpolitiska mål.

### **Bedömningsgrunder**

- Representation i samråd.
- Representation i inkomna remissvar.

## 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 som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till ickestatliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga före regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera vilket innefattar följande områden:
  - byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikantens behov vid regionalt kollektivt resande,
  - byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
  - åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
  - byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
  - investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställs för 2004–2015 så länge det finns anslagna medel för ändamålet.

## **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.”

Analysen av miljöeffekter omfattar hela stockholmsregionen. 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.

## **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 påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

## **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.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Stockholm hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

## Visualisering av den strategiska miljöbedömningen

En visualisering av den strategiska miljöbedömningen inklusive sociala aspekter, och hur länsplanen påverkar de nationella transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta mål görs i en matris. Utöver redovisning i matrisen görs bedömningar i löpande text av varje aspekt där det går att följa resonemang. Matrisen visualiserar dels hur de transportpolitiska målen och de regionala målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. De bedömningskriterier som visualiseras i matrisen ska återspegla de kriterier som analyseras i den strategiska miljöbedömningen.