

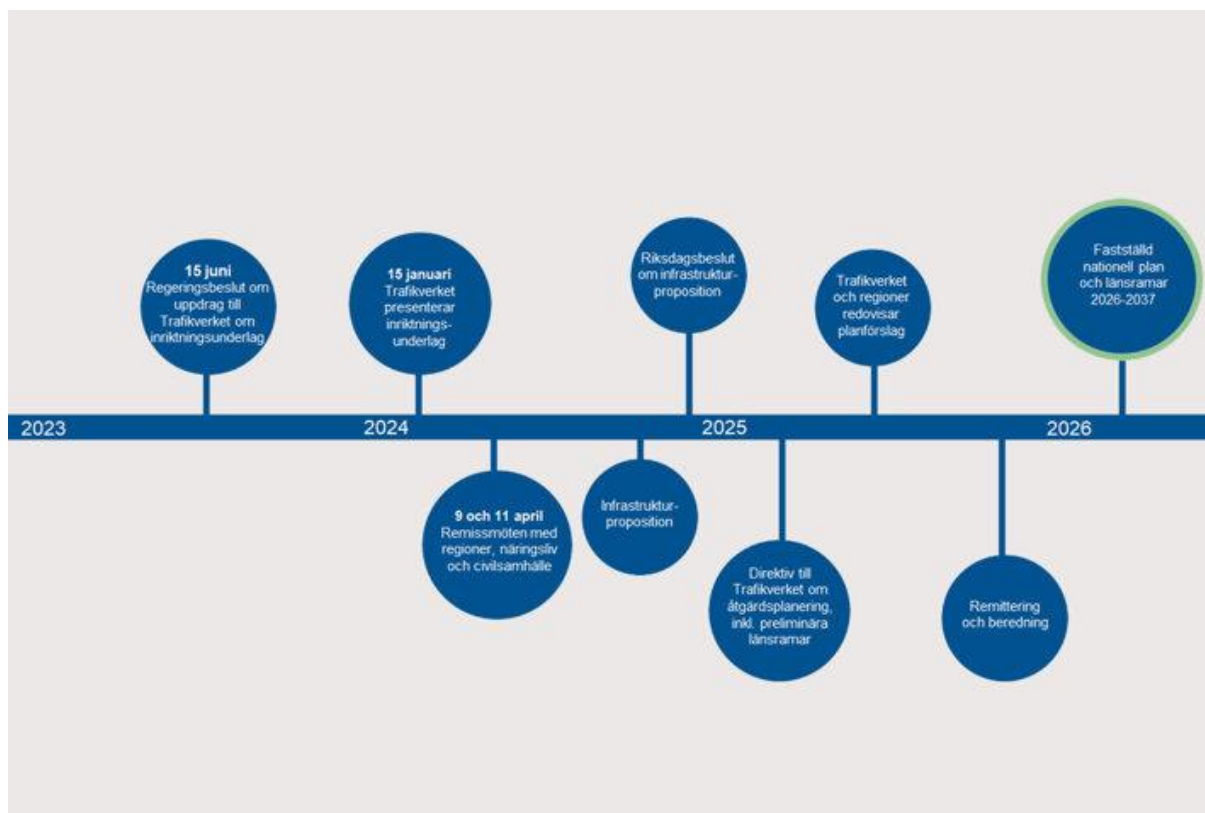
Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning i Strategisk hållbarhetsbedömning för Östergötlands länsplan 2026-2037

1. 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 Östergötland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2026-2037.

I juni 2023 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden, 2026-2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 15 januari 2024. Den 3 oktober presenterade regeringen en ny infrastrukturproposition. Ett riksdagsbeslut om denna väntas i slutet av 2024. I början av 2025 kommer ett direktiv att tas fram till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering. Då presenteras också de preliminära ramarna för länsplanerna, se tidplan nedan.



Figur 1. Tidslinje som visar en översiktlig plan för processen att ta fram en nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Källa: Regeringskansliet

Region Östergötland arbetar enligt tidplanen att en remissversion av länsplanen ska vara klar och skickas ut på remiss i september 2025. Remisstiden pågår under september-december 2025. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras under i början av 2026 och sammanställs i en samrådsredogörelse. Under våren 2026 fattar Region Östergötland beslut om ett förslag till länsplan för redovisning till regeringen. Efter att regeringen fastställt planramar för planperioden kan regionen göra eventuella mindre ändringar innan länsplanen fastställs.

Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Enligt 6 kap. 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, varför 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.

Enligt 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §).

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. Detta lagkrav omfattar enbart miljökonsekvensbeskrivningen och inte hållbarhetsbedömningen som helhet, även om Region Östergötland bedriver processen med hållbarhetsbedömningen samlat.

Hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen är det samlade konceptet för den konsekvensbedömning som ska göras av länsplanen. I hållbarhetsbedömningen ingår, förutom en bedömning av betydande miljöpåverkan (se ovan) också en social konsekvensbedömning som omfattar grundläggande sociala aspekter (Inkluderande, Sammanhållande, Tillgänglighet och Hälsobefrämjande) och utgår från ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv med fokus på kön, ålder, funktionsförmåga samt socioekonomi och stad-land utifrån ett rumsligt perspektiv.

2. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera den strategiska miljöbedömningen på de miljöfrågor som har störst betydelse 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 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 ny plan. Detta förutsätter ett nollalternativ som är en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från dagens politik och de beslut som är kända vilket innebär att samtliga investeringar i gällande plan ingår i nollalternativet.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningförändring. 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.

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:

- **Miljö kvalitetsmål.** Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljö kvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljö kvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- **Transportpolitiska mål.** Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. I funktionsmålet ingår bland annat att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. 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.
- **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

Regional utvecklingsstrategi (RUS) innehåller flera målformuleringar som är relevanta för hållbarhetsbedömningen, främst inom målen *Skapa ett grönnare Östergötland*, *Skapa attraktiva livsmiljöer* och *Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget*.

Mer specificerade målformuleringar finns också i den nyligen antagna rumsliga strategin, där framförallt några av de regionala och närgeografiska principerna är relevanta i sammanhanget:

Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom

- En utvecklad digital infrastruktur
- Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
- Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats

Utveckla samhällsplaneringen och stärka Östergötland i sin flerkärnighet genom:

- Att prioritera utveckling i noder, i stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- En förstärkning av befintlig funktionalitet
- Att verka för att livsmiljöer utformas utifrån omsorgsfull gestaltning och miljömässig och social hållbarhet
- Att stärka noder och orter genom hållbar platsutveckling

Kriterier för bedömning av betydande miljöpåverkan

Nedan redovisas förslag på aspekter och kriterier för bedömning av betydande miljöpåverkan. Miljöaspekterna är indelade i tre fokusområden, Klimat, Hälsa samt Landskap och naturresurser.

Fokusområden		Miljöaspekter		
Klimat	Trafikens klimatpåverkan	Infrastrukturens klimatpåverkan	Robust planering	
Hälsa	Buller	Fysisk aktivitet	Trafik-säkerhet	Luft
Landskap och naturresurser	Vatten	Naturresurser	Landskap och kulturmiljö	Biologisk mångfald

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- **Trafikens klimatpåverkan.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik samt energianvändning per fordonskilometer
- **Infrastrukturens klimatpåverkan:** Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur

- **Robust planering:** Hur väl **infrastrukturen passar in i ett möjligt framtida transportsystem** där vägtrafiken minskar.

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

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 ljudmiljö kvalitet.
- **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.
- **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- **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.

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 på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller uttradering, 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.
- **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

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.¹

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, 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 MKB:n föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026-2029)
- medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037) lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Östergötland. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. 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, eftersom 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.

¹ förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och nationella vägar
- åtgärdsområden (potter) för trimningsåtgärder och miljöåtgärder på det statliga vägnätet
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar
- forsknings- och utvecklingsmedel.

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

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