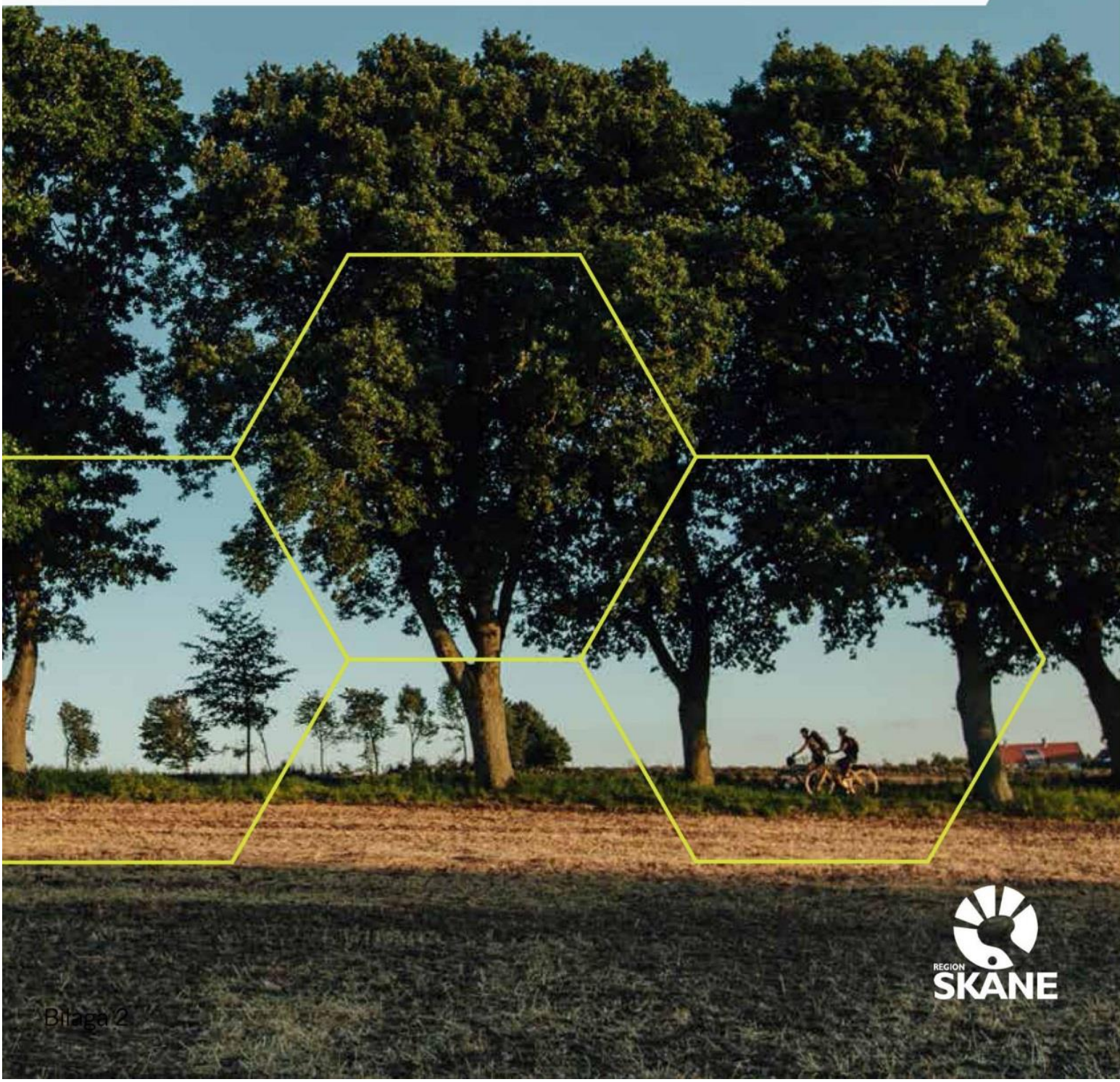


Miljökonsekvensbeskrivning av
**REGIONAL TRANSPORT-
INFRASTRUKTURPLAN FÖR
SKÅNE 2018 – 2029**



Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Syfte	3
Process.....	3
Sammanfattande redogörelse vid planens antagande.....	4
Sammanfattning av planens miljöpåverkan	6
Samlad bedömning av RTI-planen.....	7
Inledning 9	
Syfte	9
Process och tidplan.....	9
Nollalternativ och nytt planförslag.....	10
Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029	11
Förutsättningar och underlag.....	16
Utmaningar att hantera	16
Styrande mål.....	18
RTI-planen i ett sammanhang	20
Avgränsning av miljöbedömningen	20
Metod för bedömning av planens miljöpåverkan.....	22
Miljöbedömningsgrunder	22
Social hållbarhet	24
Analysmetoder	25
Bedömning i femgradig skala	26
Transporternas påverkan på miljön idag	27
Trafik och resor	27
Påverkan på klimat	29
Påverkan på hälsa	30
Påverkan på landskap	31
Nollalternativ med beslutade åtgärder.....	35
Beslutade åtgärder och analys kring den gällande planens effekter.....	35
Befolkningsprognos	37
Prognoser för trafik och- energiutveckling	38
Slutsatser – Miljöns utveckling med dagens fattade beslut och gällande prognoser ..	40
Beskrivning av planförslagets miljöpåverkan	42
Namngivna regionala (väg)objekt	42
Samfinansiering nationell plan (järnväg)	43
Kollektivtrafik	44
Cykelvägar	47
Trafiksäkerhet och miljö	49
Övrigt	50
Planförslaget i jämförelse med nollalternativet.....	51
Bedömning per miljö kvalitetsmål	51
Samlad bedömning av den regionala transportinfrastrukturplanen.....	53
Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.....	55
Bedömning av RTI-planens påverkan på social hållbarhet.....	55
Bilaga 1. Remissammanställning avgränsningssamråd	57
Bilaga 2. Samrådsredogörelse	61

Sammanfattning

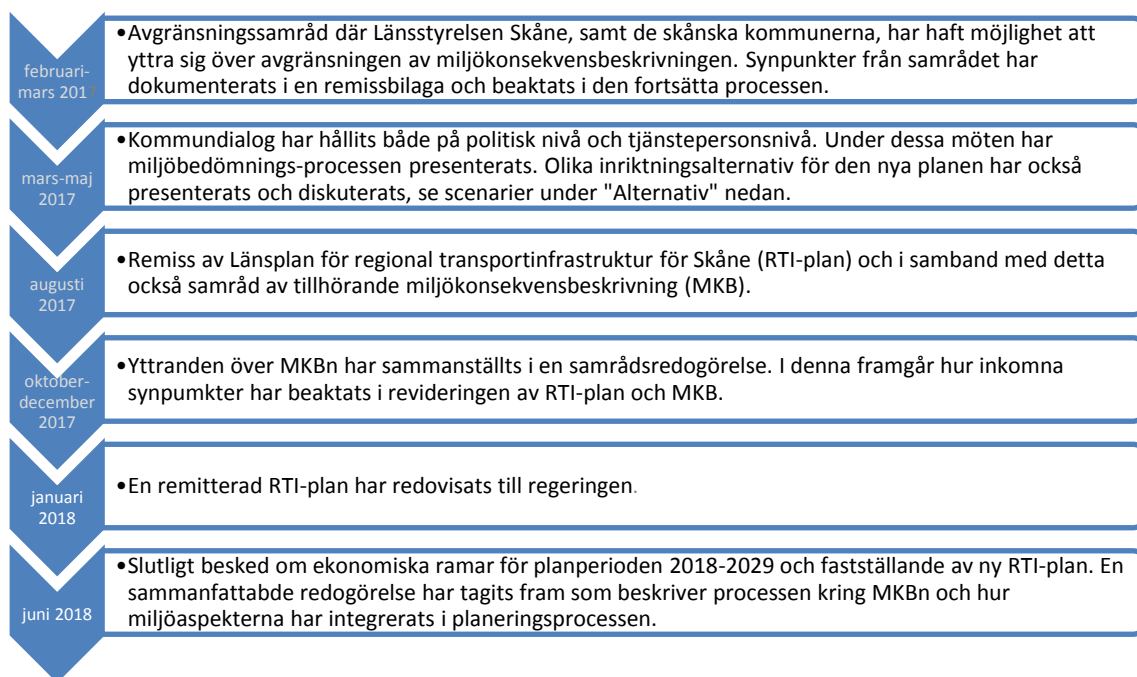
Syfte

Det övergripande syftet med en miljöbedömning av en plan eller ett program är att integrera miljöaspekterna i planeringsarbetet så att en hållbar utveckling främjas (MB 6 kap 11 § 2 stycket). Miljöbedömningen är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om den regionala transportinfrastrukturplanen (benämns RTI-plan i Skåne) kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska identifiera och redogöra för de effekter RTI-planen kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten.

Lagkraven vid en miljöbedömning av en plan eller ett program styrs av Miljöbalken 6 kapitlet.¹

Process

Regeringen ger Trafikverket och länen i uppdrag att ta fram en nationell transportplan respektive en regional transportinfrastrukturplan (RTI-plan). Den nationella transportplanen omfattar de nationella vägarna (Europavägarna) och järnvägsnätet medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Tillsammans visar den nationella och regionala transportinfrastrukturplanen vilka satsningar som ska genomföras inom den skånska infrastrukturen. Åtgärdsplaneringen sker i en gemensam tidplan och i en samordnad process på nationell nivå och i alla regioner i landet.



Region Skåne ansvarar för upprättande av en MKB för RTI-planen. Trafikverket ansvarar för att ta fram en MKB av Nationell transportplan, inklusive de delar av planen som berör Skåne.

¹ En förändring i miljöbalken, som trädde i kraft 1 januari 2018, innebär en förändring av kap 6. De ändringar som gjorts innebär bland annat begreppet miljöbedömning har tydliggjorts för att beskriva processerna med att exempelvis ta fram underlag och samråda. För miljöbedömningar av infrastrukturplaner på regional och nationell nivå innebär det nya kapitel 6 mycket små förändringar, eftersom dessa styrs av regeringens direktiv.

Sammanfattande redogörelse vid planens antagande

I samband med att den regionala transportinfrastrukturplanen fastställs ska det (enl. 6 kap. 16§ miljöbalken) finnas en redovisning av:

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).

Integrering av miljöaspekter i RTI-planen

Som grund för bedömning av betydande miljöpåverkan finns bedömningsgrunderna. Dessa tar sin utgångspunkt i Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet* (från 2012) som innehåller definitioner och avgränsningar av kriterier för när miljöpåverkan från transportsystemet är att betrakta som betydande. Bedömningsgrunderna innehåller avgränsningar av de miljöaspekter och miljömål som planförslaget kan väntas påverka. De beskriver också kopplingarna mellan miljöaspekter, miljö kvalitetsmål, regionala mål och nationella klimatmål.

Bedömningsgrunderna har sorterats in under tre olika fokusområden: klimat, hälsa och landskap. Med hjälp av en matris som visar betydande miljöpåverkan av olika åtgärdsområden i förhållande till satsad krona (se figur på sid 8) ges en överblick över RTI-planens miljöpåverkan. Matrisen har som funnits med i beslutsunderlaget för RTI-planen.

Särskild miljökompetens har anlåtats som stöd vid upprättande av MKBn. Miljökompetens har också ingått i arbetet med planens olika delar.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och samråd

MKBn har utgjort underlag för remiss och fastställelsebeslut. Samråd har hållits om avgränsningen av miljöbedömningen, med Länsstyrelsen Skåne och med de skånska kommunerna. Samråd har också hållits om miljökonsekvensbeskrivningen i samband med remitteringen av RTI-planen. En fullständig samrådsredogörelse för både avgränsningssamråd och planremiss återfinns i bilaga 2. Där beskrivs också hur yttranden har tagits om hand och vilka förändringar som gjorts i MKBn respektive innehållet i RTI-planen.

Den regionala transportinfrastrukturplanen 2018-2029 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och Länsstyrelsen Skåne. Förankring har skett på såväl tjänstepersonsnivå som på politisk nivå. Under denna dialog har även metod och fokus för miljöbedömningen och olika scenarier för planens inriktning diskuterats.

Vissa åtgärder är inte platsbestämda eller slutlig vägsträckning ej vald, varför bedömning av dessa aspekter bäst sker inom ramen för MKB för enskilda objekt eller i samband med åtgärdsvalsstudier. I åtgärdsvalsstudier ges möjlighet att analysera relevanta steg 1-till 3-åtgärder² i avvaktan på en större satsning och ger en möjlighet att integrera miljöaspekterna vid val av åtgärd.

² Steg 1- till 3-åtgärder refererar till fyrstegsprincipen som är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis: Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Steg 3, Mindre vägförbättringsåtgärder, Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Förutom innehållet i MBKn påverkar även strukturen på rapporten och visualiseringar möjligheten att tydligt beskriva planens miljöpåverkan och förmedla betydelsen av miljökonsekvensbeskrivningen som beslutsunderlag till politiker och tjänstepersoner. Därför har stor vikt lagts vid att ge MKB-dokumentet en pedagogisk struktur med visualiseringar av bedömningar i matrisform.

Skälen till att planen antagits

Enligt miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas (12 § 6 kap MB). Utrymmet för alternativgenerering har framförallt funnits i det inledande skedet av planeringen, innan remissen av RTI-planen (augusti 2017) och i samband med dialogen med kommuner, näringsliv, Trafikverket och Länsstyrelsen Skåne.

En faktor som påverkar alternativgenerering är att det är en relativt liten del av utrymmet i planen som varit föremål för revidering. RTI-planen (liksom den nationella transportplanen) omfattar en investeringsperiod på 12 år, men revideras vart 4e år. Det innebär att en stor del av åtgärderna i den befintliga planen (2014-2025) ännu inte är genomförda då den nya planperioden tar vid. För att skapa kontinuitet i planeringen finns ett politiskt ställningstagande att den gällande planen ska genomföras i sin helhet. Således är det **enbart det tillkommande ekonomiska utrymmet som revideras, vilket omfattar ungefär 30 % av hela planens utrymme**. En annan faktor som påverkar alternativgenerering är att tiden som löpt mellan regeringens uppdrag till planupprättarna och till remissen av planerna varit relativt kort.

Under processens gång har Region Skåne tagit fram olika alternativ i form av scenarier (se ruta) som politikerna har kunnat ta ställning till. En bred samsyn kring planens innehåll har därmed kunnat fastslås. Alternativens miljökonsekvenser har bedömts övergripande, dock har inte den betydande miljöpåverkan enligt de framtagna bedömningsgrunderna av tidsskäl kunnat göras på samma sätt för de olika scenarierna som för planförslaget. Scenario 3, med satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter, valdes för det tillkommande utrymmet. Det valda alternativet innebär att inga ytterligare vägobjekt tillkommer i planen, utan att det tillkommande utrymmet satsas på järnvägsobjekt och åtgärdsområden (potter). Bidraget till ekologisk och social hållbarhet har varit en viktig faktor till den utvecklingsinriktning som valts.

Alternativa inriktningar och strategiska beslut är en viktig del av den process som löper mellan revideringar av planerna. Det exakta innehållet i planens åtgärdsområden (ej namngivna objekt) kommer att fastställas i dialog mellan Region Skåne, Trafikverket och berörda kommuner i samband med genomförandet av planen. Infrastrukturplanerna har även en stark koppling till den kommunala samhällsplaneringen och den strategiska kollektivtrafikplaneringen. För att den strategiska process som ligger bakom nya planer ska kunna synliggöras i miljökonsekvensbeskrivningen är det viktigt att betydande miljöpåverkan är integrerade även i dessa processer och att de överväganden som görs dokumenteras.

Alternativ

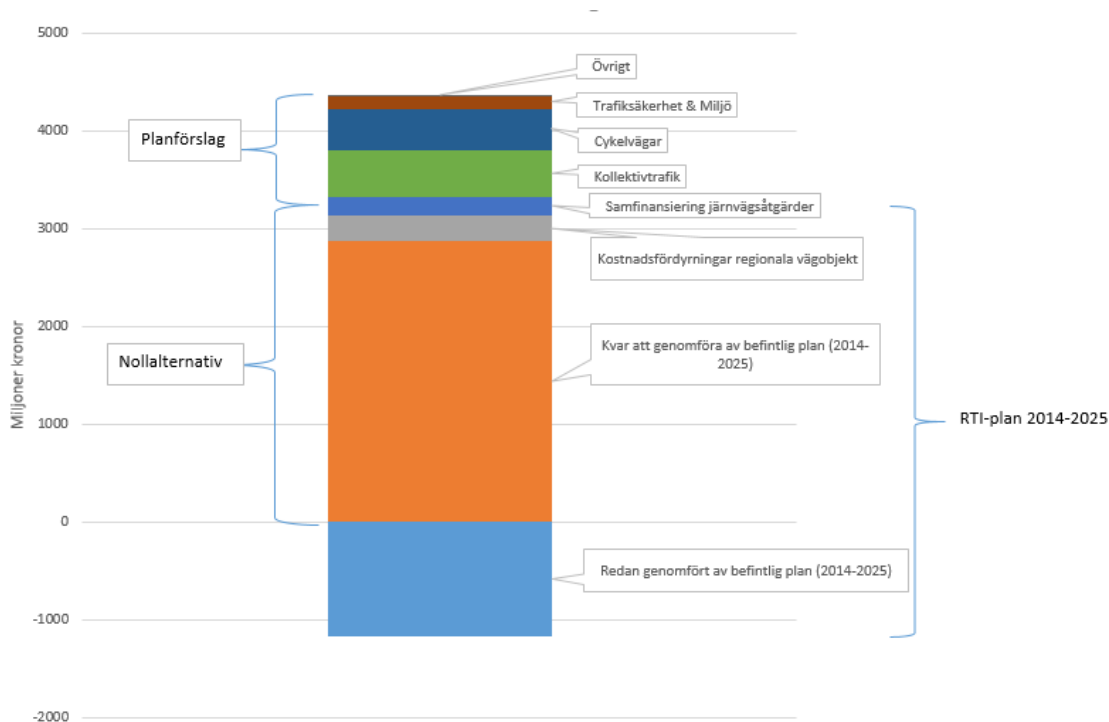
I ett första skede togs tre olika scenarier fram för prioritering av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Skillnaden mellan de tre scenarierna är främst fördelningen mellan nya regionala vägobjekt samt satsningar på cykel och kollektivtrafik:

Scenario 1 – innebär samma procentuella fördelning mellan olika åtgärdsområden som i befintlig plan.

Scenario 2 – innebär ökat utrymme för satsningar på kollektivtrafik och cykel, men också utrymme för ett nytt namngivet regionalt vägobjekt.

Scenario 3 – är det av scenarierna som innebär störst potter för kollektivtrafik och cykel. I detta scenario genomförs inga nya namngivna regionala vägobjekt.

En dialog med de skånska kommunerna har förts om de olika scenariernas för- och nackdelar. Ett beslut togs att **scenario 3 skulle utgöra det nya planförslaget**.



Figur. Nollalternativ och nytt planförslag för planperioden 2018-2029. RTI-planens totala budgetram är 4 442 Mkr. De orangea och gråa delarna av stapeln visar kostnader för åtgärder i befintlig plan (2014-2025) som ännu inte är genomförda. Eftersom en del av de namngivna regionala vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar tar den gällande planen upp cirka 70 procent av planens totala budgetram. Den översta delen av stapeln visar hur utrymmet i den nya fördelas på olika åtgärds-kategorier.

Uppföljning och övervakning

Uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför, ska ske inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsuppföljning, som årligen ska rapporteras till Region Skåne. Uppföljningen ska ske med utgångspunkt i den påverkan som planens genomförande enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms medföra och den ska omfatta all betydande miljöpåverkan, det vill säga de positiva, negativa, förutsedda och oförutsedda konsekvenser som planens genomförande kan medföra. Med oförutsedda konsekvenser avses bland annat eventuella felaktiga antaganden i miljökonsekvensbeskrivningen, till exempel om styrkan av miljöpåverkan eller oförutsedd påverkan.

Sammanfattning av planens miljöpåverkan

Effekt av nollalternativet (inklusive befintlig plan)

Den befintliga planen (2014-2025) ingår i ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas med redan beslutade åtgärder. I nollalternativet ingår också beslutade satsningar i nationell transportplan. Det beskrivs närmare i kapitel 4.

En bedömning av nollalternativet är att vägtrafiken kommer att fortsätta öka. Utvecklingen leder därför inte i riktning mot den målsättning för färdmedelsfördelning som anges i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Inte heller bedöms utvecklingen i Skåne bidra till att uppfylla det nationella klimatmålet om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxid och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske. Påverkan på buller är osäkert, då trafiken bedöms öka samtidigt. Fordonen bedöms bli tystare med större andel elektrifierade fordon men det ger inte någon större påverkan på buller förrän merparten av de tunga fordonen

blir elfordon. De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning. Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder.

Effekt av planförslaget (tillkommande utrymme)

Planförslaget innebär tillkommande ekonomiskt utrymme i nya planen jämfört med befintliga. Scenario 3 har valts, vilket innebär att det ekonomiska tillkommande utrymmet som inte äts upp av ökade kostnader läggs på kollektivtrafik och cykel. Beskrivning av planförslagets betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningförändring. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i rätt riktning för att nå styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Detta beskrivs närmare under kapitel 5.

Tillkommande åtgärder enligt planförslaget bedöms ge en positiv riktningförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan (2014-2025). Man kan således säga att det nya planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan överbrygga är svårt att svara på. I kombination med en större satsning på hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följeffekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafiknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Samlad bedömning av RTI-planen

- Åtgärderna i planen bedöms sammantaget ge en positiv påverkan på det övergripande transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet.
- Åtgärderna i hela planen, 2018-2029, går i huvudsak till projekt som leder till ökad tillgänglighet och därmed i positiv riktning avseende funktionsmålet (transportpolitiskt mål).
- Planen har sammantaget en negativ påverkan på landskap, främst genom ökade barriäreffekter samt intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap.
- Satsningar på vägar leder i negativ riktning avseende flera delområden inom hänsynsmålet, framför allt avseende inverkan på klimat och landskap.
- Ungefär hälften av hela summan i RTI-planen satsas på åtgärder som bedöms gå i en positiv riktning avseende klimat.
- När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen skapar planen som helhet förbättrade förutsättningar för såväl bil som kollektivtrafik och cykel. Redan beslutade åtgärder innebär en ökad vägtrafik, medan satsningar på kollektivtrafik och cykel i tillkommande ekonomiskt utrymme innebär bättre förutsättningar för dessa färdmedelsslag.

Matris med bedömning

Nedan visas en matris med värdering av hur de olika åtgärderna inom länsplanen går i positiv eller negativ riktning avseende de transportpolitiska målen. Rött betyder negativ påverkan och grönt positiv påverkan. Gult betyder ingen påverkan och vitt att ingen bedömning gjorts. Ytans storlek är satt i förhållande till summan som investeras. Matrisen gäller för hela den regionala transportinfrastrukturplanen: till vänster i matrisen finns Nollalternativet som inkluderar befintlig plan/beslutade åtgärder och till höger planförslag som är tillkommande utrymme. För mer information om de olika delarna se Beskrivning av planförslagets miljöpåverkan.

Fokusområde	Nationella mål	Regionala mål	Kriterier	Nollalternativ (inkl. befintlig plan)											Planförslag (tillkommande)														
				Namngivna regionala (väg)objekt						Samfinansiering nationell plan		Kollektivtrafik			Cykelvägar		TS & Miljö		Övr	Samfinansiering		Kollektivtrafik			Cykelvägar		TS & Miljö		
				19 Bjärsby-Bräby (vägplan)	913 Bjärsby-Fålar	13 Fålar-Norrböle	908 Norrböle-Lund	11 Bjärsby-Fålar/Fålar-Norrböle (AVS)	23 Ekerö-Sandkvara (AVS)	23/13 Ö Höv/Höy-Höby	108 genom Svedala	Sjukvårslinjen Hälsohusen-Gränslunda (inkl. buss) Västmanlandens Ångpanne-åkerlinje	Persontrafik Godestråket	Tramvagnsplan	Regionalt superbusskoncept	Tillgänglighetsanpassning hållplatser	Övrig kollektivtrafik	Stadliga vägar		Bilväg kommunala vägar	Stadliga vägar	Kommunala vägar	Uppvägslinjer	Tramvagnsplan	Samfinansiering i kommunerna (sepp. 2)	Samfinansiering i kommunerna (sepp. 2)	Regionalt superbusskoncept	Tillgänglighetsanpassning hållplatser	Övrig kollektivtrafik
KLIMAT	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	Mål för medeltidsförändring 2030	System/strukturpåverkande	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Överflyttning färdmedel	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Utsläpp av koldioxid	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
HÄLSA	God bebyggd miljö		Buller - påverkan på ljudnivåer för människor	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Buller - påverkan på områden med hög ljudkvalitet	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Fysisk aktivitet i transportsystemet	[Green]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Trafiksäkerhet	[Green]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
	God bebyggd miljö, Fria luft, Bara naturlig försurning			Tillgänglighet för alla	[Green]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]
				Luft - utsläpp av NOx och andningsbara partiklar i tätort	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]
	Ingen övergödning, Giftfri miljö			Luft - risk för överskridande av MKN för luftkvalitet	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]
				Vatten - dricksvattensförsörjning	[Green]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]
LANDSKAP	Ett rikt- växt och djurliv		Betydelse för areella näringar	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande krafter och kvaliteter	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Betydelse för barmärker	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Betydelse för mortaltitet	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
			Betydelse för störmög	[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
Betydelse för förekomst av (s)miljöer				[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	
Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden				[Red]						[Green]		[Green]			[Green]		[Red]	[Green]		[Green]			[Green]		[Green]		[Green]	[Green]	

Ska uppdateras efter beslut.

Inledning

Syfte

Det övergripande syftet med en miljöbedömning av en plan eller ett program är att integrera miljöaspekterna i planeringsarbetet så att en hållbar utveckling främjas (MB 6 kap 11 § 2 stycket). Miljöbedömningen är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om den regionala transportinfrastrukturplanen (benämns RTI-plan i Skåne) kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen ska identifiera och redogöra för de effekter RTI-planen kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten.

I samband med att den regionala transportinfrastrukturplanen fastställs ska det (enl. 6 kap. 16§ miljöbalken) finnas en redovisning av:

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).

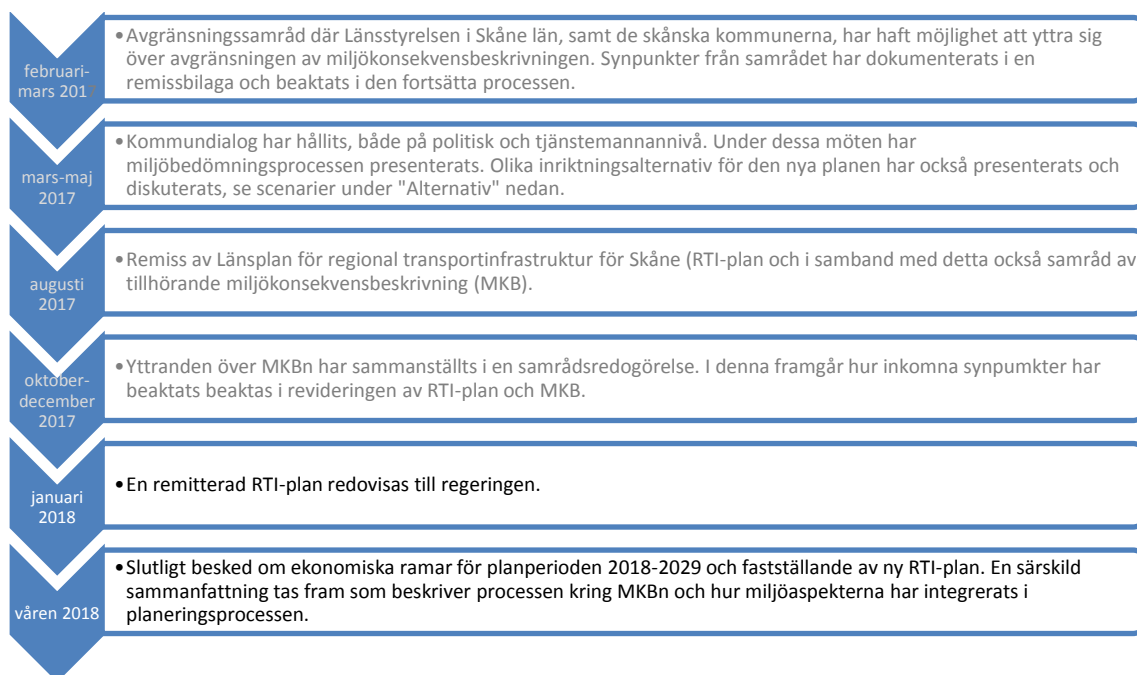
Lagkraven vid en miljöbedömning av en plan eller ett program styrs av Miljöbalken 6 kapitlet. En förändring i miljöbalken, som trädde i kraft 1 januari 2018, innebär en förändring av kap 6. De ändringar som gjorts innebär bland annat begreppet miljöbedömning har tydliggjorts för att beskriva processerna med att exempelvis ta fram underlag och samråda. För miljöbedömningar av infrastrukturplaner på regional och nationell nivå innebär det nya kapitel 6 mycket små förändringar, eftersom dessa styrs av regeringens direktiv.

Process och tidplan

Regeringen ger Trafikverket och länen i uppdrag att ta fram en nationell transportplan respektive en Regional transportinfrastrukturplan (benämns RTI-plan i Skåne). Den nationella transportinfrastrukturplanen omfattar de nationella vägarna (Europavägarna) och järnvägsnätet medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Tillsammans visar den nationella och regionala transportinfrastrukturplanen vilka satsningar som ska genomföras inom den skånska infrastrukturen. Åtgärdsplaneringen sker i en gemensam tidplan och i en samordnad process på nationell nivå och i alla regioner i landet.

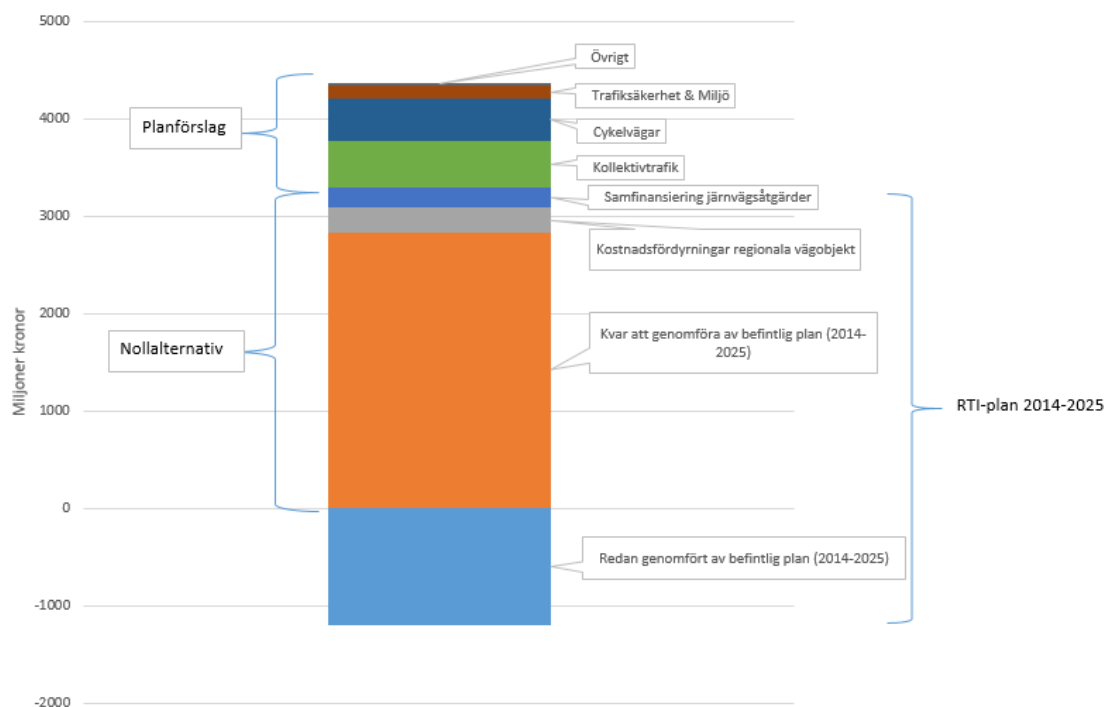
Region Skåne ansvarar för upprättande av en MKB för RTI-planen. Trafikverket ansvarar för att ta fram en MKB av Nationell transportplan, inklusive de delar av planen som berör Skåne. Miljöbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.

I samband med remitteringen av RTI-planen har miljökonsekvensbeskrivningen varit ute på samråd. En fullständig samrådsredogörelse återfinns i bilaga 2. Där beskrivs också hur yttranden har tagits om hand och vilka förändringar som gjorts i MKBn respektive innehållet i RTI-planen.



Nollalternativ och nytt planförslag

Figur 1. Nollalternativ och nytt planförslag för planperioden 2018-2029. RTI-planens totala ram är 4 442 Mkr. De orangea och grå delarna av stapeln visar kostnader för åtgärder i befintlig plan som ännu inte är genomförda. Eftersom en del av de namngivna regionala vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar tar den gällande planen upp cirka 70 procent av planens totala kaka. Den översta delen av stapeln visar hur utrymmet i den nya fördelas på olika åtgärds-kategorier. Dessa beskrivs närmare i kapitel 1.4.



RTI-planen (liksom den Nationella transportplanen) omfattar en investeringsperiod på 12 år, men revideras vart 4e år. Det innebär att en stor del av åtgärderna i den befintliga planen (2014-2025) ännu inte är genomförda då den nya planperioden tar vid. För att skapa kontinuitet i planeringen har det varit ett politiskt ställningstagande att den gällande planen ska genomföras i sin helhet. Således är det enbart det tillkommande utrymmet (2026-2029) i den nya planperioden, omfattande ca 30 % av hela planens utrymme, som är föremål för revideringar, se Figur 1. De investeringar som tillkommer under den nya planperioden jämfört med den gamla, benämns här planförslaget.

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 baseras på dagens politik och de beslut som är kända. Prognoser för befolkningsutveckling och trafikutveckling samt beslutade investeringar är exempel på faktorer som styr bedömningen av miljöns utveckling i nollalternativet.

Gällande plan ingår i nollalternativet, som beskrivs i kapitel 4. Själva planförslaget omfattar tillkommande investeringar (perioden 2026-2029) och bedöms och beskrivs i kapitel 5.

Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Möjliga åtgärder enligt förordning

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 icke-statligt finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för 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,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., 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 trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
 - byggande av flygplatsanläggning 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 personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- investeringar i sådan rullande materiell för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004-2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Åtgärds-kategorier

Den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) delas upp på namngivna objekt och smärre åtgärder som ryms inom olika åtgärdsområden/potter. Namngivna objekt är åtgärder som har investeringskostnad på minst 25 Mkr, och utgörs huvudsakligen av åtgärder på det regionala vägnätet och samfinansiering till Nationell transportplan av järnvägssatsningar. Namngivna objekt ska redovisas var för sig med uppskattad investeringskostnad. Alla namngivna objekt har också bedömts separat avseende miljöeffekter i MKBn.

Nedan listas de åtgärds-kategorier som ingår i ny RTI-plan och som ingår i miljöbedömningen:

Namngivna regionala vägobjekt

Standardhöjning av regionala statliga vägar, främst mötesseparering, breddning, säkring av sidoområden, samt i vissa fall nya vägsträckningar. För fullständiga objektbeskrivningar hänvisas till RTI-planen.

Samfinansiering nationell plan (järnväg)

Höjning av kapacitet och kvalitet på befintliga banor för att möjliggöra persontrafik samt trimningspaket med mötesspår/mötesstationer, förlängning av plattformar, nya kontaktledningar, ny räls, nya växlar, signalåtgärder och stängning av obebakade överfarter. För fullständiga objektbeskrivningar hänvisas till RTI-planen.

Kollektivtrafik

I RTI-planen är nedanstående poster uppdelade i statliga regionala vägar och statlig medfinansiering kommunala vägar. I MKB:n har dessa slagits samman då effekten av helheten bedömts.

- **Regionalt superbusskoncept.** En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept. Åtgärder på infrastrukturen behövs för att öka framkomlighet, prioriteringar i korsningar och busskörfält.
- **Tillgänglighetsanpassning.** En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på målet i Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.
- **Övrig busstrafik.** Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. En satsning görs också på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna. Dessa åtgärder innebär bland annat bussgator och busskörfält i korsningar. En satsning på stationer görs för att förbättra byten mellan transportslag och ökad komfort. Det finns hållplatser längs kommunala vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. För beskrivningar av objekt större än 25 Mkr hänvisas till RTI-planen.

Cykelvägar

Cykelvägsplanen innehåller tre pottor; **statliga objekt, statligt bidrag till kommunal infrastruktur** och **standardhöjningar på stråk**. En utgångspunkt för planeringen är Cykelstrategi för Skåne och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne. Eftersom omfattningen på dessa önskemål vida överskrider planutrymmet är prioriteringar nödvändiga.

- **Cykelvägar längs statliga vägar.**
 - **Alternativ saknas.** Det ska inte finnas några gena och trafiksäkra alternativ för dem som vill cykla i de föreslagna relationerna idag. Cykelvägar i samma relationer som befintliga vägar med höga hastighetsbegränsningar och höga trafikmängder prioriteras därför.
 - **Potential för många cyklister.** Relationen kan förväntas locka många cyklister. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här.
 - **Regional betydelse.** Brister som binder samman längre stråk prioriteras. Nationella och regionala leder för rekreation och turism hör till dessa. Även kortare cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet till sammanhållna stråk. I åtgärdsområdet ingår att fullfölja gällande regional cykelvägsplan. Cykelvägsplanen omfattar bland annat satsningar på cykelbanor och trafiksäkrare korsningar längs med större landsvägar och i tätorter, utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling, stärka kopplingar till stationer och hållplatser samt turistcykelleder.
- **Standardhöjningar på statliga cykelvägar**
 - **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder.** I första hand gäller detta prioriterade nät för cykling eller på regionala eller nationella leder. Potten är även aktuell för statliga vägar med bred vägren där det är möjligt att relativt billigt skapa en mer trafiksäker miljö för cyklister. Säkra passager ingår här.
 - **Utrustning för att mäta cykeltrafiken.** Fasta mätstationer eller annan utrustning för att följa upp cykeltrafikflödena.
 - **Belysning.** Belysningsåtgärder ingår i denna pott.
 - **Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar**
- **Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar**
 - **Kopplingar till kollektivtrafik.** För att stärka kollektivtrafiken har cykeln en viktig betydelse som anslutningsresa. Kopplingar till kollektivtrafiken är därför viktiga.
 - **Binda samman stråk.** Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Åtgärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar ingår.
 - **Olycksdrabbade sträckor.** Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade.
 - **Barn och ungas cyklande.** Kommunal cykelinfrastruktur av betydelse för barn och ungas cyklande är prioriterad.

Trafiksäkerhet och miljö

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att säkra vägar och ökad hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommer att prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter
- Ökad säkerhet genom särskilt körfält för vänstersväng
- Trafiklugnade åtgärder på genomfarter, bland annat säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter
- Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Övrigt

- **Investeringsåtgärder enskilda vägar.** En mindre summa avsätts för bidrag till enskilda vägar under planperioden. Det bedömda behovet uppgår till 20 mkr i bidrag. Hanteras av Trafikverket.
- **Driftsbidrag till flygplatser.** 40 mkr avsätts för driftbidrag till icke statliga flygplatser, i Skåne är det Kristianstad Österlen Airport. Hanteras av Trafikverket.
- **Steg 1 & 2 åtgärder.** Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet som har prioriterats i RTI-planen kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2-åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika pottorna för t ex trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

3 scenarier – 1 planförslag

Den viktigaste utgångspunkten bakom prioriteringarna i RTI-planen är den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030* och *Strategier för Det flerkärniga Skåne*. Dessa har i sin tur brutits ned i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, som syftar till att ange den strategiska inriktningen inför kommande planperioder med nationell och regional infrastrukturplan. Målen i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* ska vara vägledande för prioritering av nya objekt i RTI-planen.

I ett första skede togs tre olika scenarier fram för prioritering av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Skillnaden mellan de tre scenarierna är främst fördelningen mellan nya regionala vägobjekt samt satsningar på cykel och kollektivtrafik:

- **Scenario 1** – innebär samma procentuella fördelning mellan olika åtgärds kategorier som i befintlig plan.
- **Scenario 2** – innebär ökat utrymme för satsningar på kollektivtrafik och cykel, men också utrymme för ett nytt namngivet regionalt vägobjekt.
- **Scenario 3** – är det av scenarierna som innebär störst pott för kollektivtrafik och cykel. I detta scenario genomförs inga nya namngivna regionala vägobjekt.

En dialog med de skånska kommunerna har förts om de olika scenariernas för- och nackdelar. Ett beslut har då tagits att **scenario 3 ska gälla som nytt planförslag**. Fokus på miljö- och hälsa har varit betydande anledningar till att detta scenario har prioriterats:³

- Stort fokus på kollektivtrafik i regeringen uppdrag
- Stora behov avseende framkomlighet för kollektivtrafiken
- Regionalt superbusskoncept kan genomföras
- Hela-resan-perspektivet efterfrågas från kommunerna
- Ger möjlighet att stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel
- Ökad pott för cykel kan bidra till stora hälsovinster i Skåne
- Trimmingspaket kan genomföras för att bidra till en robustare järnväg

³ Ppt *Framtida infrastruktursatsningar i Skåne 2018-2029*. Till politiskt startmöte 2017-04-05.

Åtgärdsvalsstudier

Enligt det nya planeringssystemet som trädde i kraft 1 januari 2013 ingår åtgärdsvalsstudier som ett nytt steg i planering av transportlösningar som är avsedd att bidra till väl fungerande nya planeringsprocesser. Åtgärdsval bidrar till att skapa en länk mellan den strategiska ekonomiska planeringen å ena sidan och planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg å andra sidan. Då prövas tänkbara lösningar enligt fyrstegsprincipen och samlade effektbedömningar ska tas fram. Det innebär att betydande miljöpåverkan för en del miljöaspekter bättre hanteras i åtgärdsvalsstudier av specifika objekt än i miljöbedömningen av planen.

Förutsättningar och underlag

Utmaningar att hantera

Transporter bidrar till mycket positivt och önskvärt i vårt samhälle. Och har under lång tid ökat. Samtidigt vet vi att de för med sig en rad kostnader i form av koldioxidutsläpp, luftföroreningar, buller, barriärer, olyckor etcetera. De flesta av transporternas negativa kostnader ökar med ökade transporter. I takt med en ökad medvetenhet om de negativa konsekvenserna av vår ständigt ökande rörlighet blir det mer och mer uppenbart att samhälle och transportsektor inte enbart kan tillhandahålla ökade möjligheter utan att samtidigt förhålla sig till kostnaderna förknippade med utnyttjandet av detta ökade utbud. Trafiksystemet är starkt strukturbildande vilket kan ses både som en utmaning och som en möjlighet.

För att skapa ett transportsystem med robust, tillförlitlig tillgänglighet för en hållbar utveckling som inkluderar kraftigt minskade koldioxidutsläpp krävs en ny kurs och utforskande av de bästa tänkbara åtgärderna och planering. Stern⁴ pekade redan år 2006 ut kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser som en *förutsättning* för att inte den långsiktiga ekonomiska utvecklingen ska drabbas.

Transporterna står för hälften av koldioxidutsläppen

Transporter är en av de sektorer som bidrar mest till utsläppen av koldioxid – drygt 40 procent i Sverige (år 2015).⁵ En stor del, cirka 2/3, av utsläppen kommer från vägtrafik, där i sin tur personbilstrafiken dominerar. Andelen utsläpp från transporter är i Sverige relativt stor jämfört med andra europeiska länder mycket beroende på att vi har en förhållandevis koldioxideffektiv elproduktion.

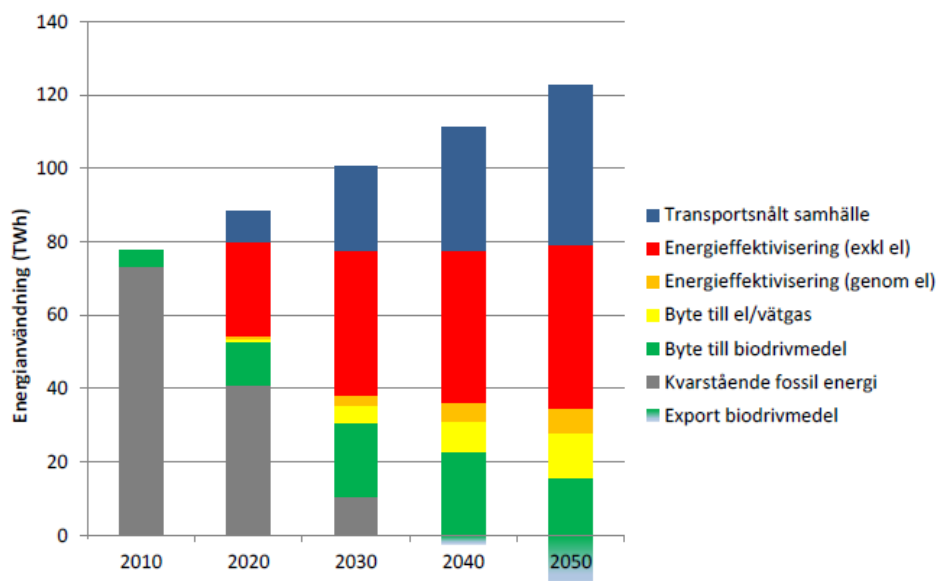
En utveckling enligt Trafikverkets klimatscenario kan bidra till klimatmål och flera andra miljömål

Den 2 februari 2017 lade regeringen fram ett förslag om en ny klimatlag. Lagen baseras på Miljömålsberedningens förslag som innebär att Sverige ska ha ett "netto nollutsläpp" av klimatpåverkande växthusgaser år 2045. Förslaget innebär ett kvantifierat mål om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Det är första gången som det har tagits fram ett kvantifierat utsläppsmål för transportsektorn. Målet skiljer sig inte mycket från Sveriges vision om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2050 och prioriteringen om fossiloberoende fordonsflotta, tolkat som 80 percents lägre användning av fossil energi i vägtrafik år 2030. Denna vision har analyserats inom utredningen *Fossilfrihet på väg* (FFF-utredningen, SOU 2013:84) och i Trafikverkets klimatscenario. Klimatscenarioet bygger på att kraftfulla åtgärder och styrmedel genomförs för att minska utsläppen, med 80 procent redan till år 2030. Det handlar om att bromsa den prognosticerade utvecklingen av vägtransporter genom en mer transportsnål samhällsplanering och effektivisering, men också att minska utsläppen från de vägtransporter som finns kvar med ny teknik. Detta illustreras i Figur 2. Observera att toppen på staplarna motsvarar utvecklingen utan åtgärder, inräknat befolkningsökning och trafikökning. Man skulle också kunna uttrycka det som att gång, cykel och kollektivtrafik måste ta hand om allt nytt resande efter år 2010. År 2040 bedöms energieffektivisering (rött) stå för en stor del, det vill säga bränslesnålare fordon. Det innebär att den återstående energin som måste klaras med förnybara bränsle och el år 2040 (grönt och gult) är mindre än hälften av den energin som används för vägtransporter år 2010.

⁴ Stern 2006, *The Stern Review on the Economics of Climate Change*.

⁵ Naturvårdsverket, 2017

En utveckling enligt Trafikverkets klimatscenario skulle inte bara bidra till de nationella klimatmålen, utan också till många andra miljö- och samhällsmål – genom täta, funktionsblandade städer med bättre tillgänglighet med kollektiv-, cykel- och gångtrafik samt ökad andel elektrifierade, tysta och emissionsfria fordon.



Figur 2. Vägtrafikens användning av fossil energi med och utan åtgärder (TWh). Toppen på staplarna motsvarar utvecklingen utan åtgärder, de gråa fälten återstående fossil energi efter åtgärder. Negativa värden avser export av bioenergi. Av staplarna kan man även se hur stor del av minskningen som åstadkoms av de olika åtgärds-kategorierna. Källa: Trafikverket, 2016, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser*, Publikationsnummer: 2016:043.

Färdmedelsval påverkar miljön

Skillnaderna mellan hur stor klimatpåverkan olika trafikslag ger är stor. Transporter med tåg ger en bråkdel av utsläppen jämfört med buss som i sin tur i genomsnitt ger mindre än hälften av klimatpåverkan än resor med bil. Både transporter med färja och flyg ger för persontransporter i snitt mer än 3 gånger så stor klimatpåverkan som bil. Inom varje enskilt trafikslag finns stora skillnader mellan sämsta och bästa teknik, drivmedel etc. År 2030, som är RTI-planens tidshorisont, kommer en större del av trafikarbetet göras med förnybara drivmedel eller el/vätgas.

Transporterna skapar barriärer

Transportinfrastrukturen och dess trafik skapar barriärer för både människor, djur och växter. Den tar mark i anspråk som skulle kunna användas för rekreation och jordbruk. Den är också utrymmeskrävande och har gjort att våra städer breder ut sig över stora ytor, vilket försämrar förutsättningarna att ta sig runt till fots eller med cykel. Ofta finns det ett starkt samband mellan transportinfrastrukturen och samhällsplaneringen. Barriäreffekter kan få sociala konsekvenser och bidra till segregation om trafikleder skärmar av olika stadsdelar. Ur en biologisk synvinkel behövs en ökad hänsyn till djurs och växters behov av habitat och livsmiljöer, så kallade ekosystemtjänster.

Påverkan på grundvatten

Utsläpp från fordon och från vägbanor, kvävedioxid, vägsalter och tungmetaller, kan påverka grundvattnets kvalitet. Framförallt finns det en betydande risk för att olyckor med farligt gods kan orsaka allvarliga skador i miljöer med goda grundvattentillgångar. Skydd av vatten är en mycket viktig aspekt vid all infrastrukturplanering.

Transporterna påverkar hälsan

Resande med gång och cykel (aktiv mobilitet) ger mycket positiva effekter på hälsa. Forskning visar att vardagsmotion har en betydande positiv effekt på många vanliga välfärdssjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och diabetes. Men motoriserade transporter kan påverka hälsan negativt. Utsläpp till luft, i form av partiklar och kvävedioxider kan på lång sikt ge allvarliga effekter på hälsan om man utsätts för detta dagligen. Trygghet och säkerhet är viktiga aspekter, den upplevda och faktiska säkerheten i trafiksystemet påverkar valet av transportmedel. Hälsosamma städer och gator kräver således en helhetssyn på hälsa som omfattar både luft, buller, fysisk aktivitet och trafiksäkerhet och trygghet.

Styrande mål

I det här stycket beskrivs mål som är styrande för miljöbedömningen och som planens miljöpåverkan följs upp mot. För en samlad bild av de mål som är styrande för infrastrukturplaneringen i stort, se RTI-planens huvuddokument.

De transportpolitiska målen

Bland nationella mål är de transportpolitiska målen de mest övergripande. Det övergripande nationella transportpolitiska målet är *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet*. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål. Dels ett funktionsmål som berör tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målsättningarna ska även vara ett stöd och inspiration för regional och kommunal planering.

Generationsmålet

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation efter att systemet infördes år 1999. I regeringens proposition 2000/01:130 "Svenska miljömål - delmål och åtgärdsstrategier" preciserades att generationsmålet skulle vara uppfyllt år 2020. Miljöpolitiken ska fokusera på att:

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljön.
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Miljökvalitetsmål

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det svenska miljömålssystemet innehåller sexton miljökvalitetsmål. Av dessa 16 miljökvalitetsmål har en avgränsning av de mål som berör transportsektorn redovisats i regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter". Bedömningen av planförslagets positiva eller negativa påverkan på miljökvalitetsmålen kommer att fokusera på dessa sju miljökvalitetsmål:

- Begränsad klimatpåverkan,
- Frisk luft,
- Bara naturlig försurning,
- Giftfri miljö,
- Ingen övergödning,
- God bebyggd miljö samt
- Ett rikt växt- och djurliv.

Klimatmål

Som tidigare nämnts (se kapitel 2.1) har regeringen tagit fram ett förslag till mål om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Ett speciellt fokus riktas i miljöbedömningen mot RTI-planens påverkan på det nationellt föreslagna målet.

Framtida färdmedelsfördelning i Skåne

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* finns mål för färdmedelsfördelningen 2030 och 2050. Målen utgår från den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, om att kollektivtrafiken marknadsandel av den motoriserade trafiken ska uppgå till minst 40 procent samt om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030.⁶ Den innebär att **Skåne ska bidra till de nationella målen och därför minska biltransportarbetet med 10 procent till 2030 och 15 procent till 2050, jämfört med 2010.**

Mål för att uppnå social hållbarhet

Enligt definitionen ur Folkhälsomyndighetens programförklaring har social hållbarhet en avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle är resilient men samtidigt förändringsbenäget, och ett samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen. Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. En stor mångfald av resenärer med olika förutsättningar och behov, till exempel barn, unga, äldre, flickor, pojkar, kvinnor och män, ställer höga krav på ett tillgängligt samhälle och det är viktigt att samtliga transportslag och trafiksystemet som helhet utvecklas och anpassas så att alla kan använda det. Transportsystemet behöver tillgodose behoven hos människor med olika bakgrund och förutsättningar, tydlig och lättillgänglig information är viktigt för alla och särskilt för nyanlända och besökare.⁷

Mål för folkhälsa

Sverige har en nationell folkhälsopolitik med elva målområden. Målområdena omfattar de bestämningsfaktorer som har störst betydelse för den svenska folkhälsan. Det övergripande målet är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa för hela befolkningen. Folkhälsomålen har delats upp i 11 sektorsspecifika områden, varav ett är att fysisk aktivitet. Målet för de samlade insatserna inom detta område ska vara att samhället utformas så att det ger förutsättningar för en ökad fysisk aktivitet för hela befolkningen. Detta ska främst ske genom insatser som stimulerar till:

- mer fysisk aktivitet i förskola, skola och i anslutning till arbetet,
- mer fysisk aktivitet under fritiden,
- att äldre, långtidssjukskrivna och funktionshindrade aktivt erbjuds möjligheter till motion eller träning på sina egna villkor.⁸

⁶ Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

⁷ Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

⁸ http://hk.wd6.se/UserFiles/Om_Hedemora_kommun/Folkhalsoarbetet/Folkhalsomal.pdf

RTI-planen i ett sammanhang

För att hantera de utmaningar och uppnå de mål som nämns i föregående stycken krävs en bred palett av åtgärder; infrastrukturinvesteringar, samhällsplanering och ekonomiska styrmedel. RTI-planen har i sammanhanget ett begränsat mandat, vilken effekt som åtgärderna i planen får är i många fall beroende av vilka beslut som tas inom andra områden:

- Förslaget till RTI-plan innebär en samfinansiering mellan regional och nationell plan för ett antal satsningar för persontrafik på järnväg i Skåne. Effekten av dessa satsningar är beroende av att de också prioriteras i den nationella transportplanen.
- Den fysiska samhällsplaneringen har stor betydelse för transportsystemets utveckling. Exempelvis, om en satsning på ny eller förbättrad persontrafik på järnväg kombineras med stationsnära bebyggelse kan potentialen för överflyttning av resor från personbil till kollektivtrafik bli större.
- Prognoserna för utveckling av nya drivmedel är osäkra. En kraftig tillväxt i förnybara drivmedel och elfordon kan innebära att de negativa klimateffekterna av nya vägar blir mindre. Å andra sidan kan nya vägar bidra till en fortsatt ökning av trafikarbetet, vilket förhindrar möjligheten att i tillräckligt hög grad minska fordonsflottans beroende av fossila drivmedel.

Gemensamt för dessa tre exempel är att de investeringar som görs i RTI-planen samverkar med flera andra planeringsprocesser, som kan förstärka, och motverka, effekterna av investeringarna. Dessa typer av så kallade kumulativa effekter är svåra att fånga upp i en MKB. Det som beskrivs är i **stället i vilken riktning som planförslaget leder, dels i förhållande till nollalternativet, dels i förhållande till de styrande målen**. Detta utvecklas närmare under avsnittet om bedömningsgrunder, se kapitel 3.1.

Avgränsning av miljöbedömningen

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan och där planförslaget har störst möjlighet att påverka. 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.

Tidsmässig avgränsning

Planen omfattar åtgärder för åren 2018-2029. Det råder stora osäkerheter i vilka miljöaspekter som påverkas av ett transportsystem i slutet av 2020-talet. Av största vikt i ett långt hållbarhetsperspektiv är ändå att bedöma systemets direkta och indirekta konsekvenser för såväl energi- som resursförbrukning och att bedöma dessa aspekter ur ett livscykelperspektiv. I praktiken är det också svårt att dra en tydlig tidsgräns för miljöeffekter av investeringar. Eftersom åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2029, behandlar miljöbedömningen effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2029.

Geografisk avgränsning

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. Trafikverket har vid tidigare miljöbedömningar vänt sig till ansvarig myndighet, Naturvårdsverket, för att diskutera frågan om samråd med andra länder enligt Esbokonventionen, vilket kan ha en betydelse för Skåne genom att åtgärder som prioriteras i Skåne kan ha påverkan på transporterna och dess effekter i Danmark. Det är oklart vad som kan antas innebära betydande miljöpåverkan i annat land. Hittills har Naturvårdsverket valt att gå ut med en underrättelse till de nordiska

grannländerna om att en miljöbedömning av planer och program genomförs och överlåtit åt det andra landet att avgöra frågan.

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.

Relaterade planer och program

Den nationella transportplanen innehåller åtgärdsområdena investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimningsåtgärder och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m m, och för medfinansiering till 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. Den nationella transportplanen innehåller sammantaget en betydligt större investeringsram än länsplanerna.

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

Metod för bedömning av planens miljöpåverkan

Miljöbedömningsgrunder

Bedömningsgrunder används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de miljöaspekter⁹ som räknas upp i miljöbalkens 6 kap 12 § punkt 6 kommer att bedömas i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt hur miljöaspekterna relaterar till relevanta miljömål (se kap 2.3 angående mål).

I samband med ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” utarbetade Trafikverket år 2012 tio miljöbedömningsgrunder. Miljöbedömningen av den regionala transportinfrastrukturplanen har i grunden utgått från Trafikverkets bedömningsgrunder, men de har anpassats till den regionala planens förutsättningar och mandat. Bedömningsgrunderna har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen, vissa kriterier har tillkommit respektive tagits bort under arbetets gång, bland annat efter synpunkter från avgränsningssamrådet. Bedömningsgrunderna ”mark” samt ”bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv” har avgränsats bort, eftersom de bedöms som mycket svåra att bedöma i det här skedet av planeringen. Vissa åtgärder är inte platsbestämda eller slutlig vägsträckning ej vald, varför bedömning av dessa aspekter bäst sker inom ramen för MKB för enskilda objekt/åtgärdsvalsstudier.

Varje miljöaspekt kan bedömas utifrån ett antal indikatorer med tillhörande kriterier och checkfrågor som används i det konkreta arbetet med att genomföra bedömningarna. För varje kriterium bedöms om påverkan av förslagen sammantaget är positiv eller negativ och om påverkan kan betraktas som betydande. I vissa fall kan man inte identifiera betydande miljöpåverkan eller tvingas konstatera att bedömningen är osäker. Exempel på kriterier är:

- Ökning eller minskning av vägtrafik,
- Överflyttning mellan trafikslag,
- Fysisk aktivitet i transportsystemet,
- Antalet personer som utsätts för buller,
- Påverkan på emissioner av kvävedioxid och partiklar,
- Barns, funktionshindrades och äldres möjligheter att ta sig fram egen hand,
- Påverkan på grundvattentäkter,
- Bevarande av skyddsvärda områden,
- Betydelsen för barriärer och störningar.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med **riktningsförändring**. 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. Det är dock aldrig möjligt att med analysmetoderna som grund kvantifiera mängden emissioner, buller eller trafiksäkerhetseffekter.

För att underlätta arbetet samt skapa en pedagogisk redovisning av planens miljöpåverkan har bedömningsgrunderna sorterats in under tre olika fokusområden: klimat, hälsa och landskap¹⁰. I Tabell 1 illustreras hur fokusområden, bedömningsgrunder, miljömål och kriterier är sammankopplade.

⁹ De 14 miljöaspekterna är människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Dessa har delvis omarbetats av Trafikverket för att vara mer anpassade till att bedöma transporterens miljöpåverkan.

¹⁰ Trafikverket har 2017 uppdaterat sina bedömningsgrunder och har lagt till ett fjärde fokusområde, ”resurser tillgängliga för människan”. Detta omfattar påverkan på naturresurser; areella näringar, mark, skyddsvärda områden, vatten mm. De omfattar både hälsa och landskap och bedömningen som gjorts för skånskt avseende är att behålla indelningen i klimat-hälsa-landskap som är väl inarbetad.

Tabell 1. Sammanställning av de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap med miljöbedömningsgrunder och därtill kopplade miljö kvalitetsmål samt de kriterier och frågor som legat som grund för miljöbedömningen.

Fokusområde	Miljöbedömningsgrunder	Nationella mål	Regionala mål och strategier	Kriterier	Checkfrågor
K L I M A T	Klimatfaktorer	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	Mål för färdmedelsfördelning 2030	System/strukturpåverkande	Minskar efterfrågan på biltransporter?
				Överflyttning färdmedel	Ökar andelen gång-, cykel- eller kollektivtrafik?
				Utsläpp av koldioxid	Minskar koldioxidutsläppen?
H Ä L S A	Människors hälsa	God bebyggd miljö		Buller	Minskar ljudnivåerna för människor? Ökar områden med hög ljudkvalitet "tysta områden"?
				Fysisk aktivitet i transportsystemet	Understöds fysisk aktivitet, dvs gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?
				Trafiksäkerhet	Minskar antalet svårt skadade och döda ?
	Befolkning	God bebyggd miljö		Tillgänglighet för alla	Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad trygghet?
	Luft	Frisk luft, Bara naturlig försurning		Luft	Minskar utsläppen av NOx och inandningsbara partiklar i tätort? Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?
	Vatten	Ingen övergödning Giftfri miljö		Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt	Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor? Påverkas betydande vattentäkter och vattenskyddsområden av utbyggnader?
	Materiella tillgångar	God bebyggd miljö		Betydelse för areella näringar	Påverkas möjlighet för effektiv resursutvinning från skogs- och jordbruksmark (eller rennäring eller yrkesfiske)?
L A N D S K A P	Landskap	Inbördes förhållande mellan olika miljömål*		Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär 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?
	Biologisk mångfald, växt- & djurliv	Ett rikt växt och djurliv		Betydelse för barriärer	Ökad eller minskad risk för barriärer eller fragmentering
				Betydelse för mortalitet	Ökad/minskad störning i områden för riksintresse för Naturvård eller Natura 2000-områden eller för Natura 2000-arter med störningskänsligt habitat?
				Betydelse för störning	
				Betydelse för förekomst av livsmiljöer	
Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden					

* Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarhetsdimensionen handlar om rättvisa, rättigheter, makt, välbefinnande och kan beskrivas på två olika sätt.¹¹ Det första är välfärdsperspektivet som handlar om att människor ska ha en hygglig standard och leva i en trivsamt miljö samt att fördelningen av livets goda ska vara någorlunda rättvis. Det andra är problemlösningskapaciteten som handlar om sociala systems förmåga att lösa problem och hantera intressen. Utifrån dessa två perspektiv kan en idealt hållbar situation beskrivas som där välfärden är god och rättvist fördelad och där man kan hantera problem och intressen på ett konstruktivt sätt.

Infrastrukturplaneringen kan på olika sätt bidra till välfärd och problemlösningskapacitet genom att utgå från principen om social rättvisa¹². Social rättvisa handlar dels om en rättvis fördelning av resurser men också om att fördelningen bygger på en förståelse och respekt för de behov olika grupper av människor har, avseende exempelvis tillgänglighet. Transportinfrastrukturen ska bidra till olika gruppers behov av tillgänglighet kopplat till betalt arbete, obetalt arbete (exempelvis vård och omsorg av anhöriga, hämta och lämna barn på dagis etcetera), fritid, och service. Det transportpolitiska funktionsmålet, genom fokusområdet tillgänglighet, och hänsynsmålet, genom fokusområdet hälsa, beaktar social hållbarhet framförallt utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning.

Två begrepp som dock bör beaktas då konsekvensbedömning av transportinfrastruktur genomförs, är det *sociala kontraktet* och *socialt kapital*. Det sociala kontraktet är ett kontrakt mellan individer i samhället och samhällets institutioner och den upplevda rättvisan vad gäller fördelning av resurser. Man pratar också om det överbryggande sociala kapitalet som graden av tillit, både mellan olika grupper av människor och mellan samhällsinstitutioner och grupper av människor. Om infrastrukturplaneringen bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, i så fall kan den utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten¹³.

Vidare är det relevant att beakta att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar när andelen etniska svenskar minskar. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och generellt har en hög andel invånare med utländsk bakgrund. De som inte har tillgång till bil eller inte har körkort är förpassade till gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter¹⁴.

Det finns ett antal övergripande ansatser för att bedöma huruvida RTI-planen bidrar till en ökad social hållbarhet. Dessa ansatser kan också sägas vara bedömningsgrunder för övergripande konsekvensbedömning av social hållbarhet. Bedömda åtgärder och planer leder generellt till ökad jämlikhet om de främjar:

¹¹ Olsson (2012) Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv

¹² Reardon, M., Dymén, C. (2015). Towards the just city: Addressing poverty and social exclusion in the Stockholm Region. *Local Economy*, 30:7, 838–856

Young, I. (1990). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

¹³ Winter, K. (2015) Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen

Region Skåne (2016) planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering

¹⁴ Winter, K. (2015)

Reardon, M., Dymén, C. (2015)

Lilja, E., & Perner, M. (2010). Boendesegregation – orsaker och mekanismer. En genomgång av aktuell forskning. I: Boverket, ed. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt (Appendix 1). Karlskrona.

- Att behov hos alternativen till biltrafik stöds och prioriteras, och så att en mer transportsnål tillgänglighet främjas.
- En omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik.
- En transportsnål tillgänglighet.
- En planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov.
- Ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.
- Ökad tillgänglighet för alla grupper i samhället.
- Ökad upplevd och faktisk trygghet.

Analysmetoder

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell transportplan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO₂-ekvivalenter, partiklar, NO_x samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.¹⁵ Detta har dock inte sammanställts för planen som helhet, eftersom endast cirka hälften av planens samlade utrymme binds upp genom namngivna objekt. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden, det vill säga ej namngivna objekt. Erfarenheter säger att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och därför är det missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i en konsekvensbedömning av den sociala hållbarheten. 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 vissa grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt (väg- och järnvägsobjekt) har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärds-kategori betydande miljöpåverkan. Exempel på kvalitativa analysmetoder är:

- Vid ny- och ombyggnader av vägar är restid, ökad hastighet och vägens förlängning/förkortning en viktig betydelse för ökning eller minskning av vägtrafiken. Här har inte beaktats i vilken mån förändringar i fordonsflottan (förnybara drivmedel eller elfordon) påverkar de emissioner som skapas av en vägåtgärd.
- Bedömning av överflyttning mellan transportslag beroende på den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag.
- Uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transport-flöden i de större tätorternas centrala delar, där det bland annat finns en NO_x-problematik.

¹⁵ Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

- Generella bedömningsgrunder för ökning av cykling vid ny- eller ombyggnader av cykelbanor.
- Ny- eller ombyggnader i tätbebyggt område respektive landsbygd.
- Positiv miljöpåverkan kan ske genom miljöåtgärder längs befintlig infrastruktur.
- Koppla åtgärdsgrunder för infrastrukturen och bedöm deras påverkan på habitat/miljöer/landskap.

Bedömning i femgradig skala

För varje åtgärdskategori som bedöms i planen redovisas positiv eller negativ betydande miljöpåverkan utifrån samtliga kriterier (enligt Tabell 1). Omfattningen av den betydande miljöpåverkan graderas i 5 nivåer;

- stor negativ påverkan,
- liten negativ påverkan,
- ingen påverkan,
- liten positiv påverkan samt
- stor positiv påverkan.

Ett av de viktigaste kriterierna för att bedöma om påverkan är stor eller liten är en bedömning av hur **den relativa attraktiviteten** mellan olika trafikslag påverkas av en åtgärd. Exempelvis, om en åtgärd innebär högre hastigheter för biltrafiken utan förbättringar för andra trafikslag påverkas sannolikt den relativa attraktiviteten till bilens fördel, vilket innebär stor negativ påverkan. Om en liknande åtgärd också innehåller parallella gång- och cykelvägar eller förbättrade kopplingar till hållplatser är det sannolikt att koldioxidutsläppen fortfarande ökar, men i mindre omfattning. Då bedöms påverkan som svagt negativ.

Transporternas påverkan på miljön idag

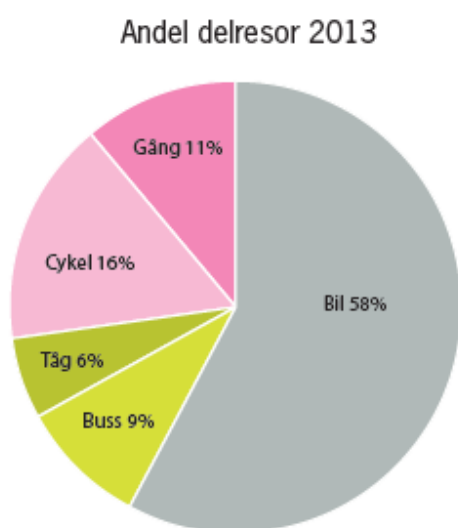
Trafik och resor

Vägtrafik

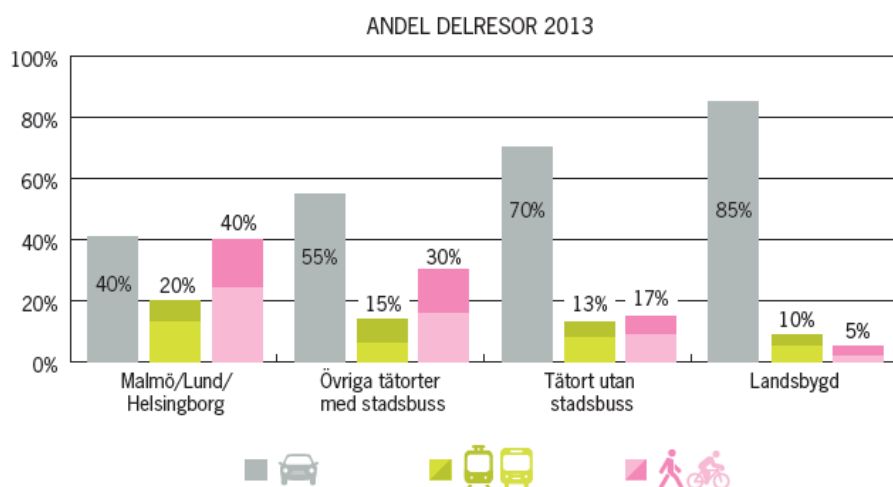
Den största delen av trafikarbetet (fordonskilometer) är personresor. Och den helt övervägande delen går på väg. År 2015 var trafikarbetet på väg i Skåne 6 967 miljoner fordonskilometer, med 12 procent tunga fordon¹⁶.

Persontransporter

Skåningarna gör 2,3 resor under en dag (mätt på delresenivå) och den genomsnittlige skåningen reser 44 kilometer under en dag. Majoriteten av resorna görs med bil. Näst vanligast är cykeln. Lika vanligt som cykeln är att resa med kollektivtrafik när andelarna för buss och tåg slås samman (se Figur 3)¹⁷.



Figur 3. Färdmedelsfördelning i Skåne 2013 (RVU Skåne 2013)



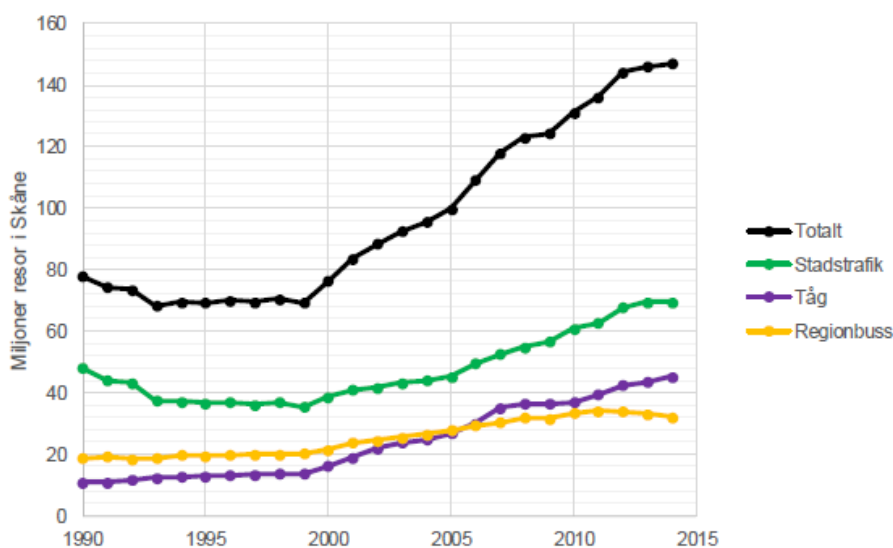
Figur 4. Färdmedelsfördelning i Skåne 2013 beroende på ortskategori (RVU Skåne 2013).

¹⁶ Trafikverket, *Trafikarbetet 2015*. Publikation: 2016:164.

¹⁷ Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Rapport 2014-06-14.

I Skåne finns det olika förutsättningar för val av färdmedel, både geografiska och fysiska. På landsbygden är kollektivtrafiken mycket mindre utbyggd än i storstäderna och avståndet är längre, vilket medför att cykeln oftast inte är ett alternativ som huvudfärdmedel. Närheten till en tillväxtmotor eller regional kärna spelar också stor roll i förutsättningarna och för de orter som ligger längs ett starkt kollektivtrafikstråk (se Figur 4).

Kollektivtrafikresandet i Skåne har mer än fördubblats sedan millennieskiftet. I synnerhet tågresandet har haft en mycket stark utveckling. Till en mindre del har det skett på bekostnad av regionbussresandet. De senaste åren har resandeökningstakten mattats av. Sedan år 2006 (basår för branschens mål för fördubbling) har resandet ökat med 35 procent. Skåne är den region i Sverige där kollektivtrafikresandet ökat mest de senaste 10 till 20 åren.¹⁸



Figur 5. Antal resor med kollektivtrafik i Skåne 1990–2014. Källa: Trivector, 2014, *Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne*. Rapport 2015:86.

Cykelns färdmedelandelar i Skåne har varit relativt konstanta under de senaste 15 åren (RVU Skåne, 2013) och ligger på cirka 15 procent av alla resor (avser cykeln som huvudfärdmedel vid delresa). Cyklingen har ökat, men i samma takt som resandet totalt med alla färdmedel i Skåne.¹⁹

Godstransporter

Cirka 30 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer från godstransporter medan majoriteten på 70 procent kommer från persontransporter (mätt i andel av inrikes transporter).²⁰ En generell trend sedan många år är att transportererna blir längre och antalet sändningar blir fler. På Skånes överordnade vägnät har antalet tunga fordon därför ökat kraftigt 2003–2013. Vid flera mätpunkter har antalet tunga fordon ökat med 50–60 procent trots att den transporterade godsmängden ”enbart” ökat med 10 procent.²¹

¹⁸ Trivector, 2014, *Ökad marknadsandel för kollektivtrafiken i Skåne*. Rapport 2015:86.

¹⁹ Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Rapport 2014-06-14.

²⁰ RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

²¹ Region Skåne, *Analys av godsflöden i Skåne -kortversion*

I en kartläggning av godstransporterna²² från Vägverket år 2006 är det totala antalet lastbilstransporter genom Skåne på ett år cirka 1 750 000. Någon liknande senare uppskattning saknas, men antalet är sannolikt fler idag. 80 procent av de gränsöverskridande lastbilstransporterna i Skåne är transittransporter (som har start- och målpunkt utanför Skåne) och dessa använder nästan uteslutande E6/E20 och E4 vid färd genom Skåne.

Kapacitetsutnyttjande i infrastrukturen

Kapacitetsutnyttjandet är stort på flera av de skånska järnvägarna, framförallt enkelspåriga banor som Ystadbanan, Skånebanan Hässleholm-Kristianstad och Västkustbanan Helsingborg-Ängelholm. Men även Södra stambanan har ett högt kapacitetsutnyttjande.

Även i vägtransportsystemet finns det flera vägar med högt kapacitetsutnyttjande, främst E6 mellan Malmö och Helsingborg, orsakat delvis av en ökad pendling, men framförallt av en kraftig ökning av lastbilstrafiken. Längs det mest belastade snittet av E6 överskrider nu flödena 6 000 tunga fordon per dygn (ÅDT).²³

Påverkan på klimat

I Sverige står inrikes transporter för knappt 30 % och utrikes transporter för ca 15 % av växthusgasutsläppen. Under de senaste 5 åren har utsläppen från transportsektorn minskat. Dess andel av de totala utsläppen i landet har dock ökat något, på grund av en minskning från sektorerna industri och uppvärmning. Framförallt är det utsläppen från den internationella flygtrafiken som ökar.²⁴

Tabell 2. CO₂-utsläpp från inrikes transporter i Skåne 1990-2014, mätt i 1 000-tal ton CO₂. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>.

Transportslag	1990	2000	2005	2010	2014	Andel 2014
Vägtrafik	2 232	2 286	2 453	2 373	2 084	96%
personbil	1 612	1 594	1 630	1 519	1 352	63%
lastbil	507	585	707	746	640	30%
buss	108	97	104	96	81	4%
övrigt	5	9	11	12	11	1%
Inrikes civil sjötrafik	44	46	44	42	29	1%
Inrikes flygtrafik ²⁵	13	13	13	9	11	0%
Övriga transporter	186	91	55	41	39	2%
Totalt	2 475	2 437	2 564	2 465	2 163	100 %

I Skåne står transporterna för en större andel av växthusgasutsläppen än nationellt, ca 50 %, utrikes transporter exkluderat. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 %, varav personbilen står för nästan två tredjedelar. Även i Skåne har utsläppen minskat under de senaste åren (se Tabell 2).²⁶

²² Vägverket, 2006, *Kartläggning av godstransporter genom Skåne och Blekinge*, Publikation, 2006:109.

²³ Region Skåne, 2017. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen i Skåne*.

²⁴ <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-nationella-utslapp-och-upptag-1990-2015/>

²⁵ Utsläppen av flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

²⁶ RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

Påverkan på hälsa

Buller

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. 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.

Utsläpp av NOx, partiklar och överskridande av MKN

Sedan 1990 har utsläppen av luftföroreningar, såsom kvävedioxider och partiklar, från transportsektorn gradvis minskat. Vägtrafiken stod 2014 för 25 procent av utsläppen av kväveoxider i Skåne år 2014, att jämföra med 40 procent år 2000. Av partiklar stod vägtransporterna 2014 för 17 procent av utsläppen. Övriga transporters andelar av utsläppen är mycket små, se Tabell 3 och Tabell 4.²⁷

Tabell 3. Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990-2014. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014
Vägtrafik	17 898	13 477	10 318	7 293	5 861
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	43 %	40 %	35 %	28 %	25 %
Civil sjöfart	724	646	669	635	451
Inrikes flygtrafik	53	43	42	27	30
Övriga transporter	1 095	643	460	330	229
Totalt transporter	19 770	14 809	11 489	8 284	6 571

Tabell 4. Utsläpp (ton) av partiklar från transportsektorn 1990-2014. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus

	1990	2000	2005	2010	2014
Vägtrafik	1 370,1	1 262,7	1 158,7	988,8	850,8
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	21 %	23 %	21 %	18 %	17 %
Civil sjöfart	56,2	47,0	62,4	69,4	45,7
Inrikes flygtrafik	3,2	2,8	2,5	1,7	2,0
Övriga transporter	81,2	53,3	43,7	38,2	30,6
Totalt transporter	1 511	1 366	1 267	1 098	929

Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar från kontinenten 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.

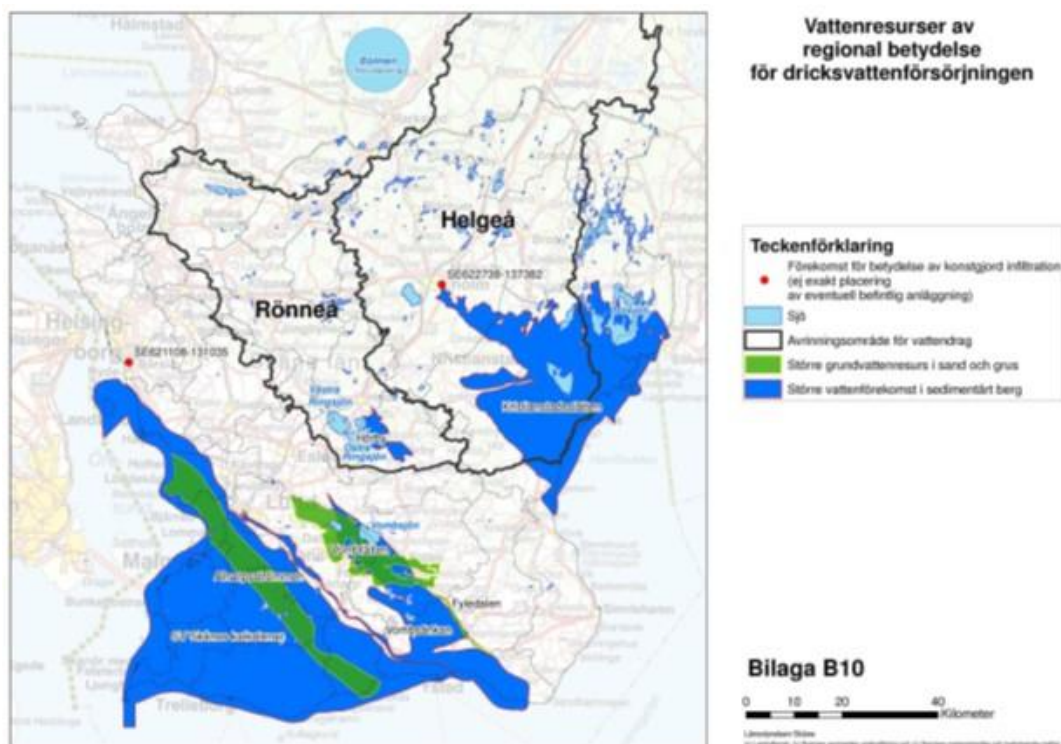
I flera tätorter i Skåne i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga. Malmö och Helsingborg har åtgärdsprogram för kvävedioxider som syftar till att minska halterna. Dessa har gett goda resultat med minskade utsläpp av NOx i båda städerna. I Helsingborg överskrids i dagsläget inte längre miljö kvalitetsnormerna.²⁸

²⁷ RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

²⁸ <http://www.mynewsdesk.com/se/helsingborg/pressreleases/helsingborg-klarade-miljoekvalitetsnormen-foer-luft-1132564>

Dricksvatten

Ungefär tre fjärdedelar av Skånes allmänna dricksvattentäkter saknar enligt Länsstyrelsen (2011:26) ett tillräckligt skydd. Oftast behöver ytan som omfattas av skyddet utökas väsentligt och föreskrifterna skärpas. Det är möjligt att inom en generation skapa förutsättningar för att nå miljökvalitetsmålet om ytterligare åtgärder vidtas. Länsstyrelsen i Skåne har tagit fram en regional vattenförsörjningsplan som ett underlag till det kommunala arbetet. De viktigaste dricksvattentäkterna bör beaktas vid planläggning. Dessa är Kristianstadslätten, Vombfältet, Alnarpssänkan och Bolmentunneln, se Figur 6.



Figur 6. Vattenresurser av regional betydelse för dricksvattenförsörjningen. Källa: Kartbild från Länsstyrelsen, 2012:2, Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län.

Påverkan på landskap

Barriäreffekter för djur och människor

Såväl infrastrukturanläggningen som sådan och dess trafik påverkar möjligheten för både djur och människor 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. Effekten av vägar och järnvägar som barriär beror på vilken djurart och infrastruktur som avses. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högt trafikerade områden.

I Figur 7 visas de mest väsentliga barriärerna av vägar och järnvägar för friluftslivet och/eller den biologiska mångfalden i västra Skåne. Det är i västra Skåne som en stor del av barriärerna återfinns. Sedan kartan togs fram har ännu fler barriärer tillkommit.

Växtliv

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.

Biologisk mångfald och skyddsvärda miljöer

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag²⁹ som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer³⁰. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

Vägar, särskilt äldre vägar, kantas ofta av vegetationsridåer, trädrader eller alléer som har stor betydelse för den biologiska mångfalden genom att de fungerar som spridningskorridorer för de djur (till exempel insekter och fladdermöss) och växter (svampar, lavar, mossor och kärlväxter) som har de stora och gamla träden som sin boplats.³¹ Vegetationsridåer fungerar ju tex också ofta som skydd dagtid för större djur. I Skåne finns omkring 570 alléer utmed det statliga vägnätet.³²

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.

Mark och resurser

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 Figur 8 visas klassningen av jordbruksmarken och skogsmarken i Skåne. Som framgår av kartan är den mest produktiva jordbruksmarken koncentrerad till västra och södra Skåne, där också intrång från infrastruktur är som störst (se Figur 9 för karta över hur stor andel landyta som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur i de skånska kommunerna). 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 till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap.

²⁹ Trafikverket, *Samlat planeringsunderlag Miljö inkl. delunderlag Landskap m.fl.* Trafikverkets publikation 2012:169.

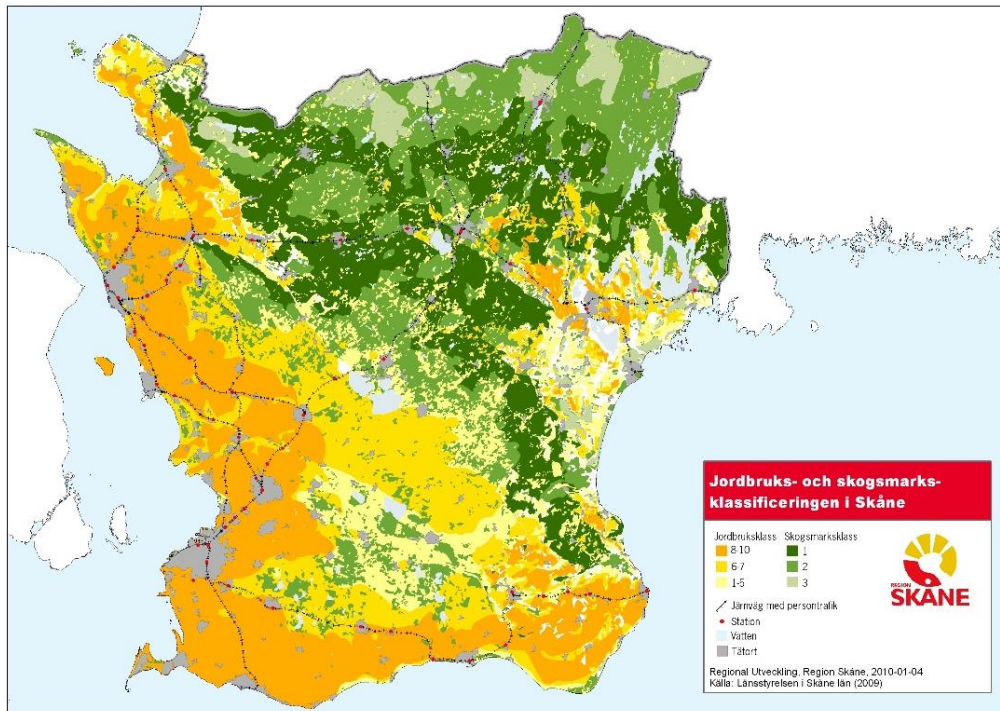
³⁰ Region Skåne, 2004

³¹ <http://www.corren.se/nyheter/motala/de-vill-radda-vara-vagnara-trad-om4547844.aspx>

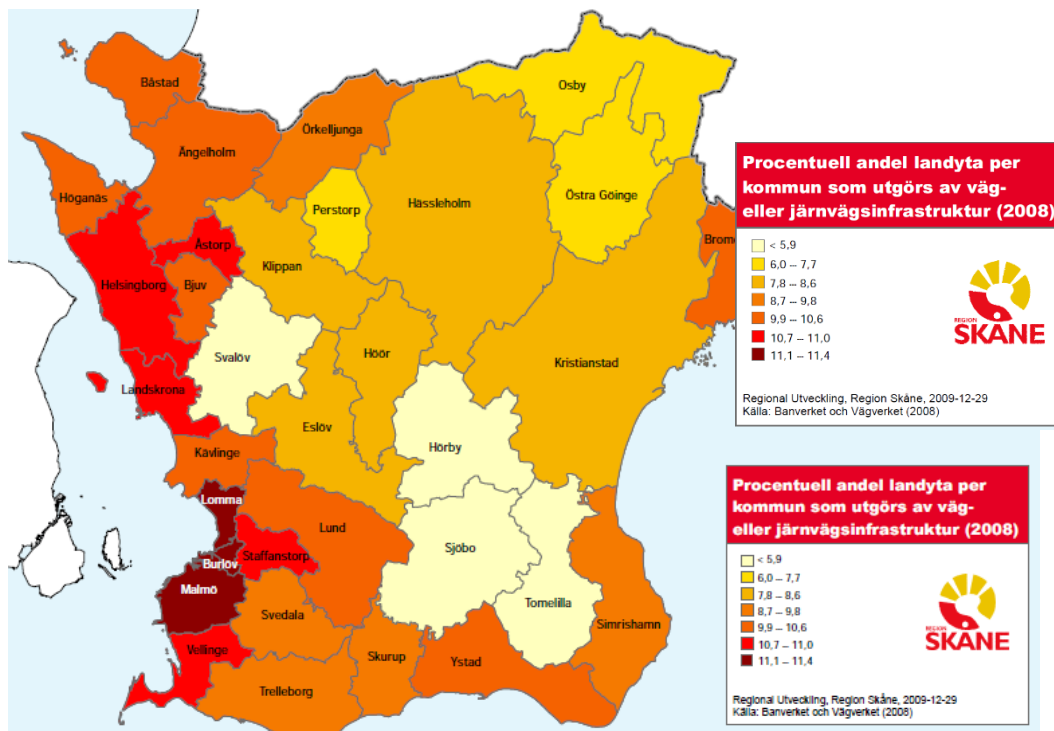
³² Vägverket Region Skåne, 1996



Figur 7. Karta över de mest väsentliga barriärerna av vägar och järnvägar för friluftslivet och/eller den biologiska mångfalden i västra Skåne (Källa: Kartbild från Banverket, Vägverket, Åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar, Remissversion 2005, Publikation 2005:61)



Figur 8. Jord- och skogsbruksklassificeringen i Skåne. Jordbruksmarken graderas i klasserna 1-10 där 1 är lägsta kvalitet och 10 av högsta. Skogsmarken redovisas i klasserna 1-3, där 1 har högsta kvalitet och 3 har lägsta. Källa: Kartbild från Länsstyrelsen i Skåne Län, 2009).



Figur 9. Procentuell andel landyta som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur (Källa: Kartbild från Region Skåne, Regional Utveckling, 2009-12-29.)

Nollalternativ med beslutade åtgärder

I detta kapitel beskrivs den väntade utvecklingen av transporternas påverkan på miljön utan ett nytt planförslag (planförslaget beskrivs i kapitel 5). Nollalternativet baseras på de beslut och den politik som idag är kända. Här ingår både den gällande RTI-planen för Skåne samt de objekt i den nationella planen som berör Skåne och som ännu inte är genomförda. En bedömning görs också av vilken betydelse som prognoser för befolkningsutveckling, transportarbete, energiförbrukning och alternativa drivmedel kan komma att få.

Beslutade åtgärder och analys kring den gällande planens effekter

De namngivna väg- och järnvägsobjekt som ingår i nollalternativet är:

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne

- Samfinansiering nationell plan
 - Mötesspår på Skånebanan
 - Västkustbanan Ängelholm- Maria
 - Persontrafik på godsstråket i Skåne
- Namngivna regionala vägobjekt
 - E6.02 Lund-Fjelle
 - 19 Bjärlöv- Broby
 - 913 Bjärred-Flädie
 - 13 Förbi Assmåsa
 - 108 Staffanstorp-Lund
 - 23 Ekeröd-Sandåkra
 - 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby
 - 100 Höllviken-Vellinge
 - 108 Genom Svedala

Nationell transportplan

- Väg
 - E22 Trafikplats Ideon
 - E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd
 - E22 Trafikplats Lund S
 - E22 Fjälkinge–Gualöv (ytterligare satsning i Skåne)
 - E6 Trafikplats Flädie (Lund-Flädie)
 - E65 Svedala-Börtinge
 - Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur
- Järnväg
 - Åstorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
 - Kontinentalbanan, miljöskademål
 - Kapacitetsåtgärder i Skåne
 - Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim
 - Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår
 - Lund (Högevall) - Flackarp, fyerspår
 - Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)
 - Malmö-Ystad, mötesstationer

I matrisen nedan illustreras den gällande RTI-planens (2014-2025) påverkan på de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap. Färgmarkeringarna illustrerar bedömningen i en femgradig skala, från mycket positiv påverkan (mörk grönt) till mycket negativ påverkan (mörk rött). Noteras bör att matrisen innehåller den delen av planen som ännu inte är genomförd och att indelningen i åtgärdsgrupper baseras på den nya indelning som gäller för miljökonsekvensbeskrivningen av den nya planen (2018-2029).

Figur 10. Bedömning av den gällande planens (nollalternativet) effekter på klimat-hälsa-landskap, uppdelat på olika åtgärds paket. Kolumnbredden visar ungefärlig fördelning i kronor mellan de olika åtgärds paketen. Röd=mycket negativ påverkan, ljusröd=negativ påverkan, gul=ingen påverkan, ljusgrön=positiv påverkan, mörkgrön=mycket positiv påverkan.

			Nollalternativ (inkl. befintlig plan)																
Fokus-område	Nationella mål	Regionala mål och strategier	Namngivna regionala (väg)objekt					Samfinansiering nationell plan		Kollektivtrafik		Cykelvägar		TS & Miljö		Övr			
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan	Mål färdmedelsfördelning 2030	[Light Red]					[Yellow]	[Light Green]	[Dark Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Yellow]	[Red]
	Nationellt utsläppsmål för transportsektorn		[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Red]	[Light Green]	[Dark Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
H Ä L S A	God bebyggd miljö		[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
	God bebyggd miljö		[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
	Frisk luft, Bara naturlig försurning		[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
	Ingen övergödning, Giffri miljö		[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
	God bebyggd miljö		[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]	[Light Green]
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God		[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	
	Ett rikt- växt och djurliv		[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	
			[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]
			[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]	[Light Red]

För fokusområde Klimat bedöms, som framgår av Figur 10, drygt hälften av summan sätts på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Vägobjekten bedöms dock innebära och ökad andel bilresor i de flesta fall. Några undantag finns, exempelvis väg 100 Höllviken-Vellinge som innebär ökad framkomlighet för busstrafiken och därmed ger en busstrafik en förbättrad restid relativt bil, men de flesta regionala vägobjekt väntas stärka bilens relativa attraktivitet.

För fokusområde Hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdsgrupperna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär högre hastighetsgränser. Påverkan på luftkvaliteten för dessa vägobjekt är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. En högre hastighet bedöms också leda till att fler människor blir bullerutsatta. Påverkan på buller mildras dock av att bullerskyddande åtgärder genomförs i samband med breddning av väg och utbyggnad till dubbelspår. Påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort. Eftersom kraven vid nybyggnad är högre än vid ombyggnad bör det med bulleråtgärder innebära att antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minskar och därmed bör antalet bullerstörda minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning, vilket främst rör väg 23 Ö Höör/Höör-Hörby. När det gäller kvaliteten på dricksvatten utgår bedömningen från att skyddande åtgärder genomförs där viktiga vattentäkter finns, vilket då kan ge en svagt positiv effekt.

I vilken mån som de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt GC-nät eller inte. Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet om de tar resor från biltrafiken (och därmed ökar antalet anslutningsresor med gång eller cykel). Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet.

För fokusområde Landskap är bedömningen att majoriteten av de namngivna vägobjekten ger negativ påverkan avseende landskapsbild, barriärer och mark. Nya och breddade vägar och dubbelspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärda områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspecifika MKB.

Trafiksäkerhetseffekterna är mycket positiva för merparten av åtgärderna i planen.

För objekt i den gällande nationella transportplanen (2014-2025) som berör Skåne har ingen separat miljöbedömning för skånskt avseende genomförts. Däremot kan konstateras att merparten av satsningarna görs på järnvägsåtgärder som ger ökad kapacitet för person- och godstrafik samt kortare restider. Denna del bedöms ge positiv påverkan på klimat och hälsa. Däremot ingår också satsningar på nya och ombyggda trafikplatser för att öka kapaciteten i vägsystemet, vilket motverkar de positiva effekterna av järnvägssatsningarna.

Befolkningsprognos

Skåne hade vid årsskiftet 2015/2016 1 324 565 invånare. Det är en av Sveriges tre storstadsregioner och Skåne utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen med cirka 3,9 miljoner invånare. Skåne har sedan flera år haft en stark befolkningsökning, liksom övriga storstadsregioner i Sverige. En långsiktig vision för 2030, angiven i den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, är att befolkningen ökar till 1,5 miljoner, en vision som kommer att uppnås med rådande utveckling. Folkökningen beror främst på invandring och naturligt folkökning, medan det inrikes flyttningsnettot är litet.³³

³³ Region Skåne, *Skåneanalysen*, februari 2017.

Skåne har en relativt ung befolkning, med en medelålder på 41 år, att jämföra med 42,4 år för Sverige som helhet. Skånes åldersstruktur kommer att förändras ganska markant enligt prognoserna. Det är framförallt barn och personer i åldrarna 80 år och äldre som förväntas öka mest.³⁴

Skillnaderna inom Skåne är stora. Den starka folkökningen gör att merparten av de skånska kommunerna ökar. I förhållande till sin folkmängd ökar dock både sydvästra och nordvästra Skåne snabbare än den östra delen av länet. Av Skånes folkökning under 2016 var 55 procent i sydvästra Skåne och 28 procent i nordvästra Skåne.³⁵

Demografins påverkan på transporterna

Av naturliga skäl väntas den fortsatta befolkningstillväxten bidra till ökade transporter i Skåne. Framförallt innebär en fortsatt koncentration av människor i de västra delarna av länet, och i större städer, en ökad trafik i dessa delar och en ökad belastning på trafiksystemet, både för bil- och kollektivtrafik.

Fler äldre och fler unga ställer nya krav på transportsystemet. Framförallt när andelen äldre av länets befolkning ökar blir frågan om äldres resande särskilt intressant. En åldrande befolkning innebär att fler kommer att ha körkort och att de kommer att köra bil vid en högre ålder.³⁶ Framtidens äldre kommer förmodligen också totalt sett att vara mera mobila och resa mera än dagens äldre, inte minst vad gäller fritidsresor. Samtidigt har yngre generationer andra vanor och preferenser än äldre generationer. Yngre idag har till exempel i lägre utsträckning körkort. Alla storstadsområden i Sverige utmärker sig med en låg andel körkortsinnehav av 20-åringarna.³⁷

Prognoser för trafik och- energiutveckling

Trafikverkets basprognoser

Trafikverket tar årligen fram basprognoser för person- och godstrafiken, med modellberäknade prognosscenarier för 2040 och 2060. Basprognoserna bygger på beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen. Det innebär bland annat att det är gällande Nationella och Regionala infrastrukturplaner som ska ligga till grund för vilken framtida infrastruktur som ska finnas med i prognoserna, samtidigt som enbart beslutade styrmedel i form av skatter, avgifter med flera ingår i prognosförutsättningarna.³⁸

Tabell 5. Basprognos för Skåne 2040 – Trafikarbete för fordonstrafik, ÅMD, Miljoner fordonskilometer. Källa: Ramböll, PM – Basprognoser i Skåne, Rapport 2016-09-03.

Trafikarbete vägfordon	2014	2040	Utveckling 2014-2040	Årlig tillväxt	Årlig tillväxt 2014-2040
Skåne län	24,6	35,3	44 %	1,41 %	1,56 %
Malmö kommun	2,6	3,8	44 %	1,41 %	1,92 %
Huvudvägnät	16,7	23,8	43 %	1,38 %	1,53 %
Övrigt vägnät	7,9	12,6	47 %	1,48 %	1,61 %

³⁴ Region Skåne, *Skånes befolkningsprognos år 2015-2024*.

³⁵ Region Skåne, *Skåneanalysen*, februari 2017.

³⁶ Frändberg, L., & Vilhelmsson, B, 2011. *More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort*. *Journal of Transport Geography*, 2011(19).

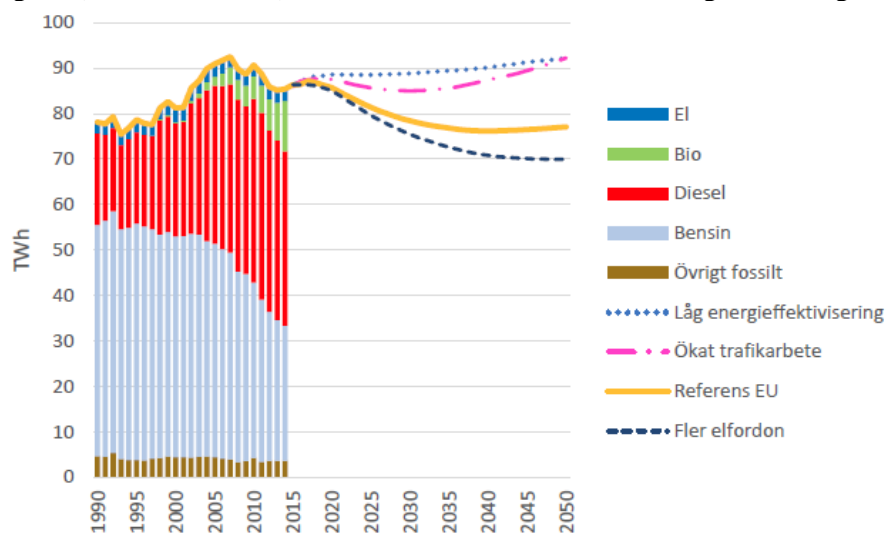
³⁷ Trivector, 2012. *Trender med påverkan på samhällsplanering – Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse*. Rapport nr: 2012:69.

³⁸ Trafikverket, *Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016-04-01*. Publikationsnummer: 2016:059.

Genom en utveckling av Trafikverkets trafikprognosmodell har prognoser för trafiktillväxt i Skåne tagits fram.^{39,40} I Tabell 5 redovisas de översiktliga resultat över trafikarbete som genereras av den regionala modellen. Basprognosen innebär för Skånes del en fortsatt kraftig trafikutveckling, både personbils- och lastbilstrafik. Den årliga trafiktillväxten uppskattas till 1,4 procent.

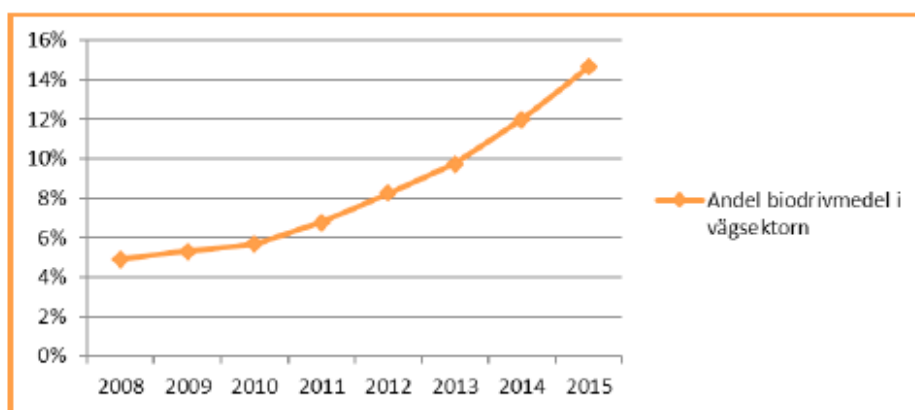
Energi och förnybara drivmedel

Energimyndigheten har tagit fram långsiktiga scenarier över energianvändningen 2040, redovisade Figur 11. De konstaterar att det scenario som motsvarar Trafikverkets basprognos (ökat trafikarbete) innebär en relativt oförändrad energitvättning fram till 2040.



Figur 11. Energianvändning inrikes transporter 1990-2014, samt scenarier (TWh). Källa: Energimyndigheten, *Scenarier över Sveriges energisystem 2016*, 2017: 6.

Gällande den tekniska utvecklingen är det utan tvekan graden av förnybara drivmedel i fordonsflottan som har störst betydelse för transporternas miljöpåverkan. Andelen biodrivmedel i transportsektorn i Sverige uppgick 2015 till 13,1 TWh, vilket utgör cirka 15 procent av all energianvändning, 2008 var motsvarande andel endast 5 procent, se Figur 12,.



Figur 12. Utveckling av antalet biodrivmedel i vägtransporter 2008-2015 Källa: Energimyndigheten, *Transportsektorns energianvändning under 2015*. ES 2016:03.

³⁹ Mellan Region Skåne, Trafikverket Syd och Malmö Stad sker ett samarbete avseende förvaltning och utveckling av den trafikprognosmodell som framförallt används vid analys av stora infrastrukturinvesteringar i Sverige (Sam-pers/- Samkalk). Samarbetet avser den delmodell som berör Skåne och Själland, Skåne- TASS. Sedan 2015 ansvarar Ramböll för förvaltningen av modellen.

⁴⁰ Ramböll, PM – Basprognoser i Skåne, Rapport 2016-09-03.

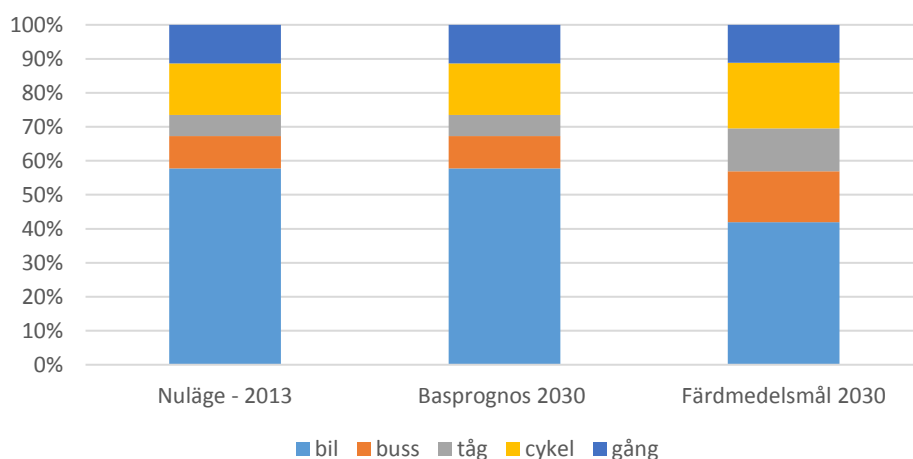
De senaste åren har andelen förnybar energi gradvis ökat, delvis på grund av en ökad låginblandning av HVO i fossila drivmedel. Den procentuella ökningen är en följd av ökad biodrivmedelsproduktion snarare än minskad energianvändning.⁴¹

Prognoserna för drivmedelsutvecklingen är osäkra och är till stor del beroende av ekonomiska styrmedel. De förslag som presenterades av regeringen i mars 2017, om Bonus-Malus och Reduktionsplikten, kan om de realiseras få stor effekt på andelen fossiloberoende fordon i nybilsförsäljningen respektive andel förnybart i tanken på den befintliga och nya fordonsflottan. Dessa är inte med i redovisade prognoser. Det finns en viss gräns för hur stor energiförbrukning som kan ske med el, vätgas och biodrivmedel, varför andelen förnybara drivmedel i transportsektorn också är beroende av hur mycket som trafikarbetet ökar. Enligt utredning Fossilfrihet på väg (FFF), som kom 2013, uppskattades potentialen för eldrift till 9-20 procent av transportarbetet för personbilar och lättlastbilar till år 2030 och till 35-60 procent år 2050. Dessa andelar bygger dock på att trafikutvecklingen begränsas och på ett mer transportsnålt samhälle.⁴² Med energimyndighetens scenarier enligt ovan blir det alltså svårt att i tillräckligt hög grad ersätta fossila med förnybara bränslen.

Slutsatser – Miljöns utveckling med dagens fattade beslut och gällande prognoser

Fokusområde klimat

De trafikutvecklingstal som prognosticeras i Trafikverkets klimatscenario innebär en ökning av personbilstrafiken i Skåne. Resandet ökar även med övriga trafikslag, men färdmedelsandelarna antas vara relativt oförändrade (se Figur 13, jämförelse mellan nuläge och basprognos). **En utveckling enligt prognoserna leder således inte i riktning mot den målsättning för färdmedelsfördelning** som anges i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* (se den högre stapeln i Figur 13). Inte heller bedöms utvecklingen i Skåne bidra till att uppfylla det nationella klimatmålet om att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Satsningarna som finns i regionala och nationella planer leder i stort sett i positiv riktning, men har en rätt så liten effekt i sammanhanget.



Figur 13. Färdmedelsandelar i Skåne för nuläge, basprognos respektive färdmedelsmål 2030. Basprognosen är omräknad från 2040 till 2030 genom att anta en genomsnittlig årlig utvecklingstakt. Källor: Ramböll, *PM – Basprognoser i Skåne*, Rapport 2016-09-03. Sweco, 2014. *Resvaneundersökning i Skåne 2013*. Rapport 2014-06-14, Region Skåne, 2016, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

⁴¹ Energimyndigheten, *Transportsektorns energianvändning under 2015*. ES 2016:03.

⁴² Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser med fokus på transportinfrastrukturen*, 2016:043

Nuvarande utveckling tyder på att kollektivtrafiken kommer att fortsätta öka, men befolkningsökningen skapar hårt tryck på kapacitetsbehovet. Nuvarande investeringsbehov kommer inte att räcka till för att möta de behov som finns om uppsatta mål för färdmedelsandelar ska infrias. Detta kommer troligtvis också att i negativ riktning påverka överflyttning från bil till kollektivtrafik.

Fokusområde hälsa

Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad av om trafiken ökar eller inte. Ett ökande transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halvcentrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxid och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske.

Påverkan på vatten är i nollalternativet mycket svår att uppskatta. Regeringen avser föreslå ändringar i miljöbalken så att grundvattenförekomster kan klassas som riksintressen och därmed ges större tyngd vid fysisk planering och samhällsplanering. Om så blir fallet förbättras möjligheterna avsevärt för att vi i framtiden ska ha tillräckligt med grundvatten av god kvalitet.

Den sociala hållbarheten i nollalternativet påverkas av hur tillgängligheten stärks med kollektivtrafik, gång och cykel. Här kan det konstateras att merparten av medlen till redan beslutade stannningar gynnar järnväg och kollektivtrafik. Samtidigt kan det konstateras att ökade transporter väntas leda till ökad belastning på transportsystemet och ökad störningskänslighet, inte minst i kollektivtrafiken. Detta kan också innebära längre pendlingstider med negativa konsekvenser på social hållbarhet, när allt fler pendlar längre och får svårare rå tid till återhämtning.

Fokusområde Landskap

De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning. Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder. Det finns ett starkt samband mellan trafikmängd och viltolyckor, vilket innebär att de förväntade trafikökningarna ställer högre krav på viltåtgärder för att viltolyckorna inte ska öka. Utan sådana åtgärder kommer ökade viltolyckorna i högre grad påverkadjurpopulationerna.

När det gäller skyddsvärda miljöer bedömer Trafikverket i nollalternativet till den nationella planen att det sker en fortsatt minskning av antalet alléer och vägträd, artrika vägkanter, artrika järnvägsmiljöer och andra viktiga miljöer för djur och växter i anslutning till infrastrukturen. Av de arter vilka främst har sina livsmiljöer i det urbana landskapet och i jordbrukslandskapet kommer under planperioden ytterligare ett antal att vara hotade.

Utvecklingen utan plan innebär att kulturresevat och byggnadsminnen påverkas i liten utsträckning, men antalet kulturhistoriska betydelsebärare, som till exempel alléer, riskerar att minska. Ofta innebär detta också en förlust för växt- och djurlivet eftersom sådana miljöer har en hög art- och djurrikedom.

Beskrivning av planförslagets miljöpåverkan

Här beskrivs effekterna av det nya planförslaget, det vill säga tillkommande ekonomiskt utrymme motsvarande den nya planperioden på fyra år (ca 30 %, jämfört med befintlig plan med beslutade åtgärder). Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan beskrivs för varje åtgärdskategori uppdelat per fokusområde (klimat, hälsa, landskap).

Som nämnts i kapitel 1 har arbetet med åtgärdsplaneringen utgått från tre olika scenarier för hur det tillkommande utrymmet i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) ska prioriteras. Det scenario som utgör det nya planförslaget innebär att inga nya satsningar görs på namngivna regionala vägobjekt.

Namngivna regionala (väg)objekt

Inga nya satsningar.

Samfinansiering nationell plan (järnväg)

Åtgärds-kategorin innebär höjning av kapacitet och kvalitet på befintliga banor för att möjliggöra persontrafik samt trimningspaket med mötesspår/mötesstationer, förlängning av plattformar, nya kontaktledningar, ny räls, nya växlar, signalåtgärder och stängning av obevakade överfarter. De objekt som ingår i kategorin är:

- Skånebanan
- Västkustbanan Ängelholm- Maria
- Persontrafik Godsstråket
 - Marieholmsbanan
 - Åstorp-Teckomatorp etapp 3
 - Lommabanan etapp 1
- Trimningspaket
- Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)
- Västkustbanan Helsingborg-Maria station

Nedan visas en matris med bedömningarna: *Rött betyder negativ påverkan (mörkrött mycket negativ) och grönt positiv påverkan (mörkgrönt mycket positiv). Gult betyder ingen påverkan och vitt att ingen bedömning gjorts. Ytans storlek är satt i förhållande till summan som investeras. Ska uppdateras efter beslut.*

Fokusområde	Nationella mål	Kriterier	Samfinansiering nationell plan				
			Trimningspaket	Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)	Skånebanan Hässleholm-Kristianstad	Västkustbana Helsingborg-Maria station	
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande					Persontågssatsningarna är mycket positiva avseende påverkan på klimat genom att andelen resor med kollektivtrafiken ökar på bekostnad av bilresor då tågtrafikens konkurrenskraft stärks.
		Överflyttning färdmedel					
		Utsläpp av koldioxid					
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller					Om en större andel väljer att resa kollektivt istället för att ta bilen förbättras folkhälsan, eftersom de som åker kollektivt rör sig mer än de som åker bil (på grund av fler anslutningsresor med gång eller cykel). Minskade emissioner av luftföroreningar bidrar också till bättre hälsa. Avseende buller ökar bullret från tågtrafiken men bullret från vägtrafiken minskar något. I de fall utbyggnad sker till dubbelspår förutsätts att bullerdämpande åtgärder vidtas för bullerutsatt bostadsbebyggelse och viktiga rekreationsområden närmast spåren. Åtgärden ökar också tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet					
		Trafiksäkerhet					
	God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla					
	Frisk luft, Bara naturlig försurning	Luft					
	Ingen övergödning Gifrfri miljö	Vatten					
God bebyggd miljö	Betydelse för areella näringar						
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kultur lämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktår och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär					Eftersom åtgärderna i planen inte innebär byggnad av helt ny järnväg ger de i sig mycket liten negativ inverkan på landskapet och naturmiljön. Markåtkomst krävs dock för byggande av nytt dubbelspår Hässleholm-Kristianstad.
		Betydelse för barriärer					
	Betydelse för mortalitet						
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för störning					
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden						

Kollektivtrafik

I RTI-planen är nedanstående poster uppdelade i statliga regionala vägar och statlig medfinansiering kommunala vägar. I MKB:n har dessa slagits samman då effekten av helheten bedömts. Ett antagande har gjorts om att summan för medlen inom kollektivtrafik fördelas lika på de tre posterna.

- Regionalt superbusskoncept
- Tillgänglighetsanpassning hållplatser
- Övrig busstrafik

Regionalt superbusskoncept

En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept. Åtgärder på infrastrukturen behövs för att öka framkomlighet, prioriteringar i korsningar och busskörfält.

Fokusområde	Nationella mål	Kriterier	Kollektivtrafik	
			Regionalt superbusskoncept	
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande		Superbusskonceptet ger generellt en förbättrad konkurrenskraft gentemot bilen vilket förväntas ge ökat kollektivt resande och minskat resande med bil.
		Överflyttning färdmedel		
		Utsläpp av koldioxid		
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller		Hälsan påverkas positivt genom ökad motion då fler väljer att resa med kollektivtrafik (på grund av fler anslutningsresor med gång eller cykel). Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet		
		Trafiksäkerhet		
	God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla		
		Luft		
	Frisk luft, Bara naturlig försurning	Vatten		
	Ingen övergödning Giftfri miljö	Betydelse för areella näringar		
God bebyggd miljö				
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kultur lämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande krakttär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär		Åtgärderna innebär i vissa fall breddning av vägar, busskörfält med mera utanför tätort, vilket skapar en liten negativ påverkan på landskapsbild och barriärer. Påverkan på skyddsvärda områden går ej att bedöma, utan bör prövas i kommande projektspecifika MKB.
		Betydelse för barriärer		
	Betydelse för mortalitet			
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för störning		
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer		
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden			

Tillgänglighetsanpassning hållplatser

En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på målet i Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.

Fokus-område	Nationella mål	Kriterier	Kollektivtrafik	
			Tillgänglighetsanpassning hållplatser	
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande		Åtgärden väntas förbättra kollektivtrafiken vilket förväntas ge ökat kollektivt resande och minskat resande med bil.
		Överflyttning färdmedel		
		Utsläpp av koldioxid		
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller		Ökat resande med kollektivtrafiken gynnar hälsa genom ökad fysisk aktivitet till/från hållplats.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet		
		Trafiksäkerhet		
	God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla		
	Frisk luft, Bara naturlig försurning	Luft		
	Ingen övergödning Gifrfri miljö	Vatten		
	God bebyggd miljö	Betydelse för areella näringar		
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär		Ingen inverkan på landskapsbild, naturvärden etc.
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för barriärer		
		Betydelse för mortalitet		
		Betydelse för störning		
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer		
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden		

Övrig busstrafik

Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. En satsning görs också på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna. Dessa åtgärder innebär bland annat bussgator och busskörfält i korsningar. En satsning på stationer görs för att förbättra byten mellan transportslag och ökad komfort. Det finns hållplatser längs kommunala vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar, åtgärder för att förbättra tillgängligheten ingår också i potten. Namngivna åtgärder i potten är:

- Drottninggatan Helsingborg
- Stockholmsvägen Malmö

Fokus-område	Nationella mål	Kriterier	Kollektivtrafik	
				Övrig busstrafik
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande		
		Överflyttning färdmedel		
		Utsläpp av koldioxid		
				Bussgator och busskörfält är effektiva åtgärder för att öka bussarnas medelhastighet och förbättra restiden. Det gör att bussen blir mer attraktiv (restidsmässigt) jämfört med bilen. Åtgärden förväntas ge ökat kollektivt resande och minskat resande med bil, förutsatt att inga åtgärder samtidigt görs för att korta restiden för bil. Åtgärden syftar också till att öka kollektivtrafikresandet genom att förbättra möjligheten för kombinationen bil-kollektivtrafik och cykel-kollektivtrafik.
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller		
		Fysisk aktivitet i transportsystemet		
		Trafiksäkerhet		
	God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla		
	Frisk luft, Bara naturlig försurning	Luft		
	Ingen övergödning Gifrfri miljö	Vatten		
	God bebyggd miljö	Betydelse för areella näringar		
				Tillgängligheten för alla ökar med förbättrad kollektivtrafik. Hälsoeffekten är svår att bedöma. Eftersom många åtgärder görs i tätort/stadsmiljö finns en risk att korta resor med gång och cykel överförs till kollektivtrafik, vilket ger negativ effekt. Å andra sidan innebär den ökade möjligheten för kombinationsresor ett totalt ökat resande med såväl cykel som kollektivtrafik.
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande krakttår och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär		
		Betydelse för barriärer		
	Betydelse för mortalitet			
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för störning		
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer		
	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden			
				Beroende på var pendlarparkeringarna anläggs kan de lokalt ge en viss negativ effekt på landskapsbild och naturvärden, men sammantaget bedöms effekten bli mycket liten eller försumbar.

Cykelvägar

Cykelvägsplanen innehåller tre pottar. Statliga regionala cykelvägar, standardhöjning på statliga cykelvägar och statlig medfinansiering på kommunala cykelvägar. En utgångspunkt för planeringen är Cykelstrategi för Skåne och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne. Eftersom omfattningen på dessa önskemål vida överskrider planutrymmet är prioriteringar nödvändiga.

Statliga regionala cykelvägar

- **Alternativ saknas.** Det ska inte finnas några gena och trafiksäkra alternativ för dem som vill cykla i de föreslagna relationerna idag. Cykelvägar i samma relationer som befintliga vägar med höga hastighetsbegränsningar och höga trafikmängder prioriteras därför.
- **Potential för många cyklister.** Relationen kan förväntas locka många cyklister. Det betyder att brister i närheten av stora målpunkter prioriteras. Statliga vägar genom tätorter ingår även här.
- **Regional betydelse.** Brister som binder samman längre stråk prioriteras. Nationella och regionala leder för rekreation och turism hör till dessa. Även kortare cykelvägar som binder samman det lågtrafikerade blandtrafikvägnätet till sammanhållna stråk. I åtgärdsområdet ingår att fullfölja gällande regional cykelvägsplan. Cykelvägsplanen omfattar bland annat satsningar på cykelbanor och trafiksäkrare korsningar längs med större landsvägar och i tätorter, utbyggnad av cykelvägar för arbets- och skolpendling, stärka kopplingar till stationer och hållplatser samt turistcykelleder.

Standardhöjningar på statliga cykelvägar

- **Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder.** I första hand gäller detta prioriterade nät för cykling eller på regionala eller nationella leder. Potten är även aktuell för statliga vägar med bred väggren där det är möjligt att relativt billigt skapa en mer trafiksäker miljö för cyklisterna. Säkra passager ingår här.
- **Utrustning för att mäta cykeltrafiken.** Fasta mätstationer eller annan utrustning för att följa upp cykeltrafikflödena.
- **Belysning.** Belysningsåtgärder ingår i denna pott.
- **Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar**

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

- **Kopplingar till kollektivtrafik.** För att stärka kollektivtrafiken har cykeln en viktig betydelse som anslutningsresa. Kopplingar till kollektivtrafiken är därför viktiga.
- **Binda samman stråk.** Längre stråk går ofta på både statligt och kommunalt vägnät. Åtgärder på det kommunala vägnätet i stråk prioriteras därför i denna pott. Även upprustning av kommunala banvallar ingår.
- **Olycksdrabbade sträckor.** Sträckor med många olyckor eller med otrygg cykelupplevelse är prioriterade.
- **Barn och ungas cyklande.** Kommunal cykelinfrastruktur av betydelse för barn och ungas cyklande är prioriterad.

Fokus-område	Nationella mål	Kriterier	Cykelvägar			
			Statliga regionala cykelvägar	Standardhöjningar på statliga cykelvägar	Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande				Nya eller förbättrade cykelvägar samt förbättrad framkomlighet för cyklister bidrar till att fler väljer att cykla. Detta minskar trafkarbetet med bil. Framförallt bedöms bidrag till kommunala cykelvägar ge en mycket positiv påverkan på klimat, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort, där potentialen för ökad cykling är stor.
		Överflyttning färdmedel				
		Utsläpp av koldioxid				
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller				Nya cykelvägar bidrar till att öka trafiksäkerheten något, främst utanför tätort där nya cykelvägar byggs längs med trafikerade vägar. I tätort är effekten svårbedömd, det kan finnas en något ökad risk för trafikolyckor när fler ovana väljer att cykla. Hälsan påverkas mycket positivt genom ökad fysisk aktivitet, en effekt som är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister. Hälsan gynnas också av minskade luftföroreningar och minskat buller tack vare minskad bitrafik.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet				
		Trafiksäkerhet				
	God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla				
	Frisk luft, Bära naturlig försurning	Luft				
	Ingen övergödning Giftrfri miljö	Vatten				
God bebyggd miljö	Betydelse för areella näringar					
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande krakitär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär				Nya cykelvägar kan, beroende på var de anläggs, ge påverkan på stadsbild/landskapsbild, växt- och djurliv, areella näringar och intrång. Hur stor denna påverkan blir avgörs av var de nya cykelvägarna anläggs och naturens/landskapsbildens känslighet och värde i aktuellt område. Effekten provas då bäst i de miljökonsekvensbeskrivningar som utarbetas inom respektive projekt.
		Betydelse för barriärer				
		Betydelse för mortalitet				
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för störning				
	Betydelse för förekomst av livsmiljöer	Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden				

Trafiksäkerhet och miljö

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att säkra vägar och ökad hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommer att prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter
- Ökad säkerhet genom särskilt körfält för vänstersväng
- Trafiklagnade åtgärder på genomfarter, bland annat säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

Fokusområde	Nationella mål	Kriterier	TS & Miljö		
			Statliga vägar	Kommunala vägar	
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande			De minskade hastigheter för vägtrafiken som uppnås med åtgärderna kommer att öka restiden för bilister inom tätort och därmed öka de andra färdmedlens relativa attraktivitet. I kombination med att det blir lättare att ta sig fram som gående och cyklist innebär det att fler kan komma att välja andra färdmedel än bilen.
		Överflyttning färdmedel			
		Utsläpp av koldioxid			
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller			Åtgärderna kommer att påverka trafiksäkerheten positivt, både på landsbygd och i tätort. Sänkta hastigheter uppmuntrar till att fler går eller cyklar vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och positiva folkhälsovinster. Effekten kommer dock främst att märkas i tätorter, de åtgärder som görs utanför tätort bedöms främst leda till ökad trafiksäkerhet för biltrafiken och inte öka cyklandet.
		Fysisk aktivitet i transportsystemet			
		Trafiksäkerhet			
	God bebyggd miljö Frisk luft, Bara naturlig försurning Ingen övergödning Giftfri miljö	Tillgänglighet för alla			
		Luft			
		Vatten			
God bebyggd miljö	Betydelse för areella näringar				
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär			Åtgärden ger mycket liten inverkan på natur, växt- eller djurliv. Däremot kan landskapsbilden/stadsbilden påverkas något om bullerskyddande åtgärder i form av plank eller vallar anläggs utmed vägar. Sådana bullerskydd kan också öka vägars/gators barriäreffekt.
		Betydelse för barriärer			
	Betydelse för mortalitet				
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för störning			
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer			
		Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden			

Övrigt

Investeringsåtgärder enskilda vägar

En mindre summa avsätts för bidrag till enskilda vägar under planperioden.

Driftbidrag till flygplatser

36 mkr avsätts för driftbidrag till icke statliga flygplatser, i Skåne är det Kristianstad Österlen Airport.

Steg 1- och 2-åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet som har prioriterats i RTI-planen kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2-åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika pottorna för t ex trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.

Fokusområde	Nationella mål	Kriterier	Övrigt			Enskilda vägar	Driftbidrag flygplatser	Steg 1- och 2-åtgärder	
			Investeringer	Driftbidrag	Steg 1- och 2-åtgärder				
K L I M A T	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	System/strukturpåverkande							
		Överflyttning färdmedel				Ökad framkomlighet för biltrafiken ger en negativ påverkan på klimat, dock liten eftersom trafiken på de berörda vägarna är liten. Effekten mildras av att åtgärderna också förbättrar för oskyddade trafikanter.			
		Utsläpp av koldioxid					Då flyg är det sämsta färdmedlet avseende klimatpåverkan är alla åtgärder som gynnar flygtrafiken starkt negativ ur klimatsynpunkt, till exempel driftbidrag till flygplatser. Att öka tillgängligheten till flygplatser genom att förbättra kollektivtrafiken dit är det visserligen positivt ur klimatsynpunkt om befintliga resor till flygplatserna sker kollektivt istället för med bil, men troligtvis kan då det totala resandet med flyg komma att öka och sammantaget bedöms en negativ påverkan på klimat.		Steg 1- och 2-åtgärder syftar till att på olika sätt minska resorna med bil antingen genom att minska behovet av att resa, använda bilen mer effektivt (bilpool eller samkörning) eller till förmån för gång, cykel eller kollektivtrafik. På så sätt minskar åtgärderna en positiv påverkan på klimat.
H Ä L S A	God bebyggd miljö	Buller							
		Fysisk aktivitet i transportsystemet							
		Trafiksäkerhet				Framkomligheten för bil blir bättre med åtgärderna. Men det bör finnas bättre möjligheter att gå och cykla med bättre drift- och underhåll, därav bedöms åtgärderna ge en neutral påverkan. Mycket positiva effekter på trafiksäkerhet. Ingen påverkan på luft i tätort, eftersom åtgärderna uteslutande är på landsbygd.			
	God bebyggd miljö Frisk luft, Bara naturlig försurning Ingen övergödning Giftfri miljö God bebyggd miljö	Tillgänglighet för alla							
		Luft					Om flygtrafiken ökar är det negativt för hälsan eftersom bullerstörningen från flygtrafiken ökar, liksom bullerstörningen ökar med ökande trafik till/från flyget. Den ökade trafiken leder också till ökade luftföroreningar.		Hälsan påverkas positivt genom ökad motion då fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik. Denna effekt är många gånger större än den negativa effekten på trafiksäkerheten som uppstår vid övergång från resor från bil till gång och cykel. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna. Bullernivåerna minskar också något när biltrafiken minskar.
		Vatten							
		Betydelse för areella näringar							
L A N D S K A P	Inbördes förhållande mellan Biologisk mångfald, Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö samt Forn- och kulturlämningar och annat kulturarv.	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande kraktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär							
		Betydelse för barriärer				Försumbar påverkan på landskap.			
	Ett rikt- växt och djurliv	Betydelse för mortalitet							
		Betydelse för störning							
		Betydelse för förekomst av livsmiljöer							
Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden							Om inga nya järnvägsförbindelser anläggs till flygplatserna fås liten inverkan på landskap och natur.	Eftersom Mobility Management-åtgärder inte innebär några fysiska åtgärder påverkas inte landskapsbilden, natur etc.	

Planförslaget i jämförelse med nollalternativet

Den sammantagna bedömningen av det nya planförslaget är att merparten av utrymmet satsas på åtgärder med en positiv påverkan på klimat. **Riktningförändringen** i den nya planen bedöms därför som positiv i jämförelse med miljöns utveckling i nollalternativet. Det är framförallt satsningarna på järnväg, regionalt superbusskoncept samt kommunala cykelsåtgärder som bedöms ge den mest positiva effekten. Undantaget gäller driftbidrag till flygplatser som har en starkt negativ påverkan på klimat, men som är en jämförelsevis begränsad satsning.

För fokusområdena hälsa och landskap bedöms påverkan från det nya planförslaget vara relativt neutral. Utbyggnad av busstrafik kan ge viss negativ påverkan på landskap. Påverkan på luftkvalitet i tätort bedöms som positiv för merparten av åtgärderna.

I stycket nedan beskrivs planförslagets påverkan på respektive miljö kvalitetsmål (av de som pekats ut som relevanta för miljöbedömningen, se kap 2).

Bedömning per miljö kvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

Som indikator på planens påverkan på klimatet har en expertbedömning gjorts om åtgärderna kan påverka bilresandet och andelen gång, cykel och kollektivtrafik enligt principer om inducerad trafik och relativ attraktivitet mellan färdmedel. Sammantaget innebär åtgärderna en positiv påverkan på klimat, eftersom det nya planförslaget inte innehåller några satsningar på regionala vägobjekt. Koldioxidutsläppen bedöms öka för flyg, men minska för övriga åtgärds kategorier.

God bebyggd miljö

Bebyggelse. Planförslaget bedöms sammantaget ge en positiv påverkan. Satsningar på järnväg, gång, cykel och kollektivtrafik ger möjlighet till mer transportsnål samhällsplanering.

Buller. Som indikator på buller används en kvalitativ bedömning av om antalet bullerstörda människor påverkas. Generellt utgår bedömningarna från att bullerskyddande åtgärder genomförs i samband med järnvägsåtgärder. Järnvägsåtgärderna bedöms därför, trots ökad trafik, inte ge någon negativ påverkan på buller. Övriga åtgärder har en försumbar inverkan på buller.

Materiella tillgångar. Av de tillkommande satsningarna är enbart ett fåtal som innebär intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap, eller högklassig åkermark. De som påverkar dessa aspekter är snabbcykelstråket Malmö-Lund samt en del av de åtgärder som ingår i åtgärdsområdet Superbuss.

Landskapsbild. Superbuss satsningen innebär utbyggnad av busstrafik på landsbygd, delvis breddning av vägar och smärre nya vägsträckningar. Därför bedöms denna ge liten intrång i landskapet. Inverkan beror i hög grad på hur vägen placeras, om den placeras nära sammanhållen bebyggelse och i naturliga lägen kan påverkan bli mycket liten.

Frisk luft

Indikatorer för luft är utsläppsmängder av kväveoxider och partiklar i tätort, samt hur miljö kvalitetsnormerna påverkas. Ett par större städer i Skåne har problem med att kväveoxidhalten överskrider miljö kvalitetsnormerna. Planförslaget bedöms inte leda till en ökning av biltrafiken i de städer som berörs av överskridanden. Satsningar på kollektivtrafik och cykling i större pendlingsrelationer kan leda till minskat bilresande vilket är positivt för luftkvaliteten. Någon samhällsekonomisk värdering avseende hälsa för järnvägsobjekten och

icke namngivna åtgärder i pottorna är inte gjord. Sannolikt leder dessa åtgärder till positiva hälsoeffekter genom en överflyttning till cykel och kollektivtrafik, med god samhällsnytta.

Bara naturlig försurning

Grundvattnets kvalitet. Som indikator har valts att undersöka om åtgärder ligger inom områden för viktiga vattentäkter och om åtgärden påverkar dricksvattnets kvalitet. En annan indikator är påverkan på utsläpp av kvävedioxider som kan orsaka försurning. Hur satsningar på järnvägar och åtgärder för busstrafik påverkar vattentäktsområden för dricksvatten har inte gått att bedöma i detta skede. Däremot ger åtgärderna generellt en positiv påverkan på utsläpp till vatten. Åtgärderna bedöms inte leda till ökad vägtrafik och därmed inte heller ökad påverkan från vägsalt och spill/olyckor som leder till förorening av vatten. Minskade utsläpp till luft bedöms också ha en positiv påverkan på minskad försurning.

Ett rikt växt- och djurliv

Biologisk mångfald. Som indikator för biologisk mångfald har använts en bedömning av om objekten kan leda till ökade barriärer eller ökad fragmentering. En noggrann bedömning har inte kunnat göras utifrån befintliga objektsbeskrivningar. Cykelvägar bedöms inte påverka detta. Breddning av vägar på grund av busstrafikåtgärder kan innebära ökad trafik och därmed ökade barriärer. Effekterna av det har bedömts som försumbara, men kan inte helt uteslutas.

Djur- och växtliv. Järnvägssatsningar innebär generellt inga nya sträckningar utan åtgärder sker på befintliga järnvägar, vilket gör effekterna på djur- och växtliv små. Specifika projekt-MKBer bör utreda om det är några speciella arter som berörs. Regionala superbussar innebär i några fall ökade barriärer och ökad fragmentering.

Samlad bedömning av den regionala transportinfrastrukturplanen

I detta avsnitt gör en sammanfattande bedömning av den regionala transportinfrastrukturens betydande miljöpåverkan samt påverkan på de transportpolitiska målen. **Här görs bedömningen på hela planen, 2018-2029, det vill säga både redan beslutade och nyttillkommande åtgärder.** Bedömningen illustreras i Figur 14.

Åtgärderna i planen bedöms sammantaget ge en positiv påverkan på det övergripande transportpolitiska målet att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet*. Åtgärderna bidrar positivt till både medborgarnas och näringslivets resor och ger ökad tillgänglighet med gång cykel och kollektivtrafik. För de flesta åtgärdsgrupper finns ingen tydlig målkonflikt mellan funktions- och hänsynsmålet. Undantaget gäller kategorin ”Regionala vägobjekt” där ökad tillgänglighet måste vägas mot negativ påverkan avseende flera delområden inom hänsynsmålet, framför allt avseende inverkan på klimat och landskap.

Avseende hänsynsmålet har planen sammantaget en negativ påverkan på landskap, främst genom ökade barriäreffekter samt intrång i skogsmark och/eller odlingslandskap. Mer än hälften av summan i RTI-planen satsas dock på åtgärder som bedöms gå i en positiv riktning avseende klimat.

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen skapar planen goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Den positiva riktningförändringen sker dock först i slutet av planperioden. Under de inledande åren väntas planen bidra till ökad vägtrafik.

Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktningförändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följeffekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Som tidigare beskrivits (se kapitel 2.3) är påverkan på klimatmål och färdmedelsandelar i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på både vägar och järnvägar. RTI-planens satsningar kan inte ensamma skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta skånska målen för färdmedelsandelar visar. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen samt den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel. De skånska målen för färdmedelsandelar innebär att Skåne ska bidra till de nationella målen och därför minska biltransportarbetet med 10 procent till 2030 och 15 procent till 2050, jämfört med 2010. Om inte infrastrukturinvesteringar och samhällsplanering kan leda till en tillräckligt stor minskning av biltrafiken innebär det att omställning mot förnybara drivmedel, el och vätgas måste ske ännu snabbare.

Figur 14. Värdering av hur de olika åtgärderna inom länplanerna går i positiv eller negativ riktning avseende de transportpolitiska målen. Rött betyder negativ påverkan (mörk rött mycket negativ) och grönt positiv påverkan (mörkgrönt mycket positiv). Gult betyder ingen påverkan och vitt att ingen bedömning gjorts. Ytans storlek är satt i förhållande till summan som investeras. Matrisen gäller för hela den regionala transportinfrastrukturplanen: till vänster i matrisen finns Nollalternativet som inkluderar befintlig plan/beslutade åtgärder och till höger planförslag som är tillkommande utrymme.

Fokusområde	Aspekt	Nationella mål	Regionala mål och strategier	Kriterier	Regionala vägobjekt							Samfinansiering järnväg			Kollektivtrafik			Cykelvägar		TS & Miljö		Övr									
					913 914 915	13744	1002/1001/1000	11 (916)	12 (917)	13 (918)	14 (919)	15 (920)	16 (921)	17 (922)	18 (923)	19 (924)	20 (925)	21 (926)	22 (927)	23 (928)	24 (929)		25 (930)	26 (931)							
TILLGÅNG	Medborgarnas reor			Trygghet																											
	Mångfaldiga transporter			Trygghet & bekvämlighet																											
	Tillgänglighet regionala ländar			Tillgänglighet																											
	Jämsbördighet			Möjlighet & kvalitet																											
	Personer med funktionsnedsättning			Pending																											
Barn och unga				Tillgänglighet storstad																											
Kollektivtrafik, gång och cykel				Tillgänglighet till interregionala resor																											
KLIMAT				Uta påverkan																											
				Kollektivtrafikens användning för personer med funktionsnedsättning																											
				Skolorna går inte ofta på egen hand																											
				Andra gång & cykel																											
				Andra kollektivtrafik																											
				Mål för förmedelsfördelning 2030																											
				Begränsad klimatpåverkan																											
				Nationellt utsläppsmål för transportsektorn																											
				God bebyggd miljö																											
				God bebyggd miljö																											
HALS	Befolkning			Luft																											
	Vatten			Vatten - dricksvattenleverans																											
	Materiella ting			Behållning för återbruk																											
LANA	Landskap			Behållning för upprätthållande och utveckling av landskapsutvecklingskvalitet och kvalitet - avseende delsystemets skala, struktur eller visuella karaktär																											
	Biologisk mångfald, växt- & djurliv			Behållning för biotyper																											
					Behållning för ekosystem																										
DP				Behållning för förekomst av lavar																											
SK				Behållning för utrustning																											
				Behållning för utrustning																											

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

Mer än hälften av den summa som satsas i hela den regionala planen går till åtgärder som förebygger eller hindrar en betydande miljöpåverkan avseende fokusområdena klimat, hälsa och landskap. Hit hör åtgärdskategorierna järnväg, cykelvägar, busstrafik, Steg 1- och 2-åtgärder samt Trafiksäkerhet & Miljö. Samtliga av dessa åtgärder leder till minskad restid för kollektivtrafikresenärer och/eller cyklister och ökar dessa transportslags relativa attraktivitet gentemot personbil.

Många av de regionala vägobjekten ger en negativ påverkan på klimat och hälsa. Vilken typ av påverkan denna typ av åtgärder får på klimat och hälsa beror till stor del på i hur stor utsträckning som samhällsplaneringen anpassas efter de restidsvinster som skapas för personbilstrafiken. För att motverka den negativa påverkan av planen är det viktigt att en uppföljning av planen sker för att säkerställa att kompensatoriska åtgärder genomförs. Uppföljningen är viktig i samband med att MKB för enskilda objekt eller åtgärdsvalsstudier i de fall de ska genomföras. Exempelvis är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik och busstrafik. Likaså kan en noggrannare bedömning göras i samband med projekteringen som leder till en negativ miljöpåverkan för landskap, vilket framförallt skapas av intrång i mark- och vatten, barriäreffekter och påverkan på materiella tillgångar samt växt- och djurliv.

En stor del av planens utrymme satsas på åtgärder som innebär ökad cykeltrafik. Hit hör inte bara satsningar på nya cykelvägar utan också stationsåtgärder för att stärka kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Ökad cykling kan ge negativa trafiksäkerhetseffekter, men då främst genom fler singelolyckor. Utökat och förbättrat drift- och underhåll kan motverka en sådan effekt och påverka trafiksäkerheten i positiv riktning.

Nya regionala vägobjekt leder till helt nya barriärer och har därför en negativ påverkan inom fokusområde landskap. Inom detta område beror påverkan i hög grad av placeringen av vägen och det är därför svårt att göra en bra bedömning i detta övergripande skede. Gällande påverkan på landskap finns det en lång rad kompensatoriska åtgärder som främst finns med i andra planer eller program. Miljöåtgärder längs det statliga vägnätet ingår i den Nationella planen och kan leda till förmildrande eller positiv påverkan på miljön genom vattenskydd, bullerskydd, passager för djurliv och det rörliga friluftslivet mm. Denna typ av åtgärd bedöms kunna ha en positiv effekt. Förmildrande åtgärder som genomförs i anslutning till de namngivna vägobjekten är utbyggnad av gång- och cykelvägar samt busskörfält för att förbättra den relativa attraktiviteten för dessa färdmedel. En bibehållen eller sänkt hastighetsgräns (till exempel 90 istället för 100 km/h) kan innebära att negativ påverkan på klimatmålet kan undvikas.

Bedömning av RTI-planens påverkan på social hållbarhet

Grunderna för hur konsekvenserna av hur infrastrukturåtgärder bedöms bidra till social hållbarhet har beskrivits i kapitel 3. Här görs en bedömning av:

- RTI-planens påverkan på ökad tillgänglighet utifrån aspekterna kön, ålder, och funktionsnedsättning (se aspekter markerat med grönt i Figur 14),
- I vilken mån planen bedöms bidra till en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik och
- I vilken mån åtgärderna i planen bedöms öka tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning.

Avseende jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan, alltså både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sätt är det fler män än kvinnor som kör bil. Järnvägsåtgärder, busstrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. Som tidigare nämnts går mer än hälften av de satsade medlen på åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag.

Det sker en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik, men den sker främst under den senare delen av planperioden. Andel kollektivtrafik gynnas (se kriterium under funktionsmålet) av järnvägs- och bussåtgärder. Precis som för planens påverkan på klimat- och färdmedelsmål kan det konstateras att det framförallt är de tillkommande åtgärderna i den nya planperioden som bedöms leda till en ökad social hållbarhet. Under de inledande åren kommer cirka hälften av utrymmet att fortsatt gå till utbyggnad av regionala vägar.

Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller för personer med funktionsnedsättning bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det nya planförslaget innebär en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning samt för barn och ungdomar påverkas i hög grad av utformningen av respektive objekt. Det handlar till exempel om hur tillgängligheten till hållplatser förstärks och om det byggs parallellt GC-nät.

Ovan nämnda slutsatser utgår från ett övergripande regionalt perspektiv. Emellertid behöver den sociala hållbarheten analyseras på en mer lokal nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa olika områden får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet är viktigt att studera, men har inte ingått i framtagna bedömningsgrunder. Återigen finns här en betydande koppling till den kommunala samhällsplaneringen som behöver uppmärksammas.

Bilaga 1. Remissammanställning avgränsningssamråd

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
Helsingborgs stad	Utsläpp till luft är en för snäv avgränsning. Även utsläpp till vatten är av betydande omfattning. Till exempel ger vägtrafiken upphov till stora volymer förorenat dagvatten, oljehaltiga föroreningar avrinner från väg- och parkeringsytor och partiklar från däck är den största källan till mikroplaster i dagvatten (IVL).	Förtydligande har gjorts av bedömningsgrunderna avseende: <ul style="list-style-type: none"> - att utsläpp omfattar utsläpp till både luft och vatten, - att mark också omfattar barriäreffekter, att naturvård är ett brett begrepp som omfattar barriäreffekter, påverkan på skyddsvärda områden och ekosystemtjänster, - att fysisk aktivitet i transportsystemet avser omfattningen av gång- eller cykelresor.
	Transporter tar mark i anspråk för infrastruktur, vilket utöver påverkan på natur- och kulturmiljö inklusive skyddade områden (miljöbalken kap. 7) även ger barriäreffekter.	
	Miljöaspekten "Landskap" bör även omfatta naturvård.	
	Vad indikatorn "Fysisk aktivitet i transportsystemet" avser behöver förtydligas. Anspelar den på färdmedelsfördelning och styrning mot fler gång-, cykel- och kollektivtrafiktrafikanter eller vad avses?	
	Vi vill också understryka vikten av att spegla indirekta konsekvenser såsom till exempel hur nya vägar, och vägar som får väsentlig kapacitetshöjning, inducerar ny trafik som kan påverka färdmedelsfördelningen i en ohållbar riktning.	
Planen omfattar åtgärder för åren 2018-2029. Det råder stora osäkerheter i vilka miljöaspekter som påverkas av ett transportsystem i slutet av 2020-talet. Av största vikt i ett långt hållbarhetsperspektiv är ändå att bedöma systemets direkta och indirekta konsekvenser för såväl energi- som resursförbrukning och att bedöma dessa aspekter ur ett livscykelperspektiv.	I praktiken är mycket svårt att dra gränsen för när effekter uppstår. Så långt som det är möjligt ha effekter även efter planperiodens slut hanteras, exempelvis det strukturpåverkande perspektivet. Tidsperspektivet har förtydligats i avgränsningen av miljöbedömningen.	
Örkelljunga kommun	Se yttrande från Helsingborgs stad	
Hörs kommun	Har inget att erinra.	
Landskrona stad	Miljöförvaltningen har lämnat ett svar som lyder: Miljöförvaltningen har inget att erinra avseende miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Det framgår att man avser att ta hänsyn till miljö-, hälso- och naturvårdsaspekter i en framtida regional och nationell trafikplanering. I vilken omfattning som dessa aspekter kommer att beaktas framgår inte eftersom olika intressen påverkar infrastrukturbyggnaden. I tidigare planer har miljö-, hälso- och naturvårdsintressen inte prioriterats. Miljönämnden	Synpunkterna noteras. De frågor som tas upp i yttrandet är främst kopplad till prioriteringarna av själva planförslaget och inte avgränsningen.

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	<p>menar dessa intressen bör få en mer framträdande roll i kommande trafikplanering.</p> <p>Det framgår inte i planen hur den framtida trafikplaneringen kommer att påverka Landskrona stad och i vilken omfattning berörda kommuner kan påverka en nationell och regionala trafikplaneringen.</p>	
Lomma kommun	Miljö- och byggnadsnämnden har inget att erinra.	
Lunds kommun	Det är viktigt att beakta utvärderingen av RTI-planen för Skåne 2014-2025. Vilka ställningstaganden som tas i samband med utvärderingen bör påverka det nya dokumentet?	Synpunkten noteras. En dialog förs med Trafikverket om hur uppföljning av miljöeffekter av gällande plan följs upp.
	Olyckor och risk för olyckor med farligt gods bör belysas ut ett miljö- och hälsovårdsperspektiv.	Det finns en viktig koppling till skydd av vattentäkter och grundvattenförsörjning. Föranleder ingen åtgärd då detta fångas upp via bedömningsgrunden vatten.
	Kapacitetsbrister och underhållsbrister bör belysas vad gäller olägenheter ex köbildning, ersättningstrafik.	Kapacitetsbrister ingår i bedömning av måluppfyllelse av det transportpolitiska funktionsmålet. Drift- och underhåll hanteras inte specifikt inom RTI-planen.
	Tillförlitlighet och punktlighet påverkar färdmedelsfördelning.	Dessa aspekter ingår i bedömning av måluppfyllelse av det transportpolitiska funktionsmålet.
	Transportsystemets robusthet vid extremväder.	Denna aspekt hanteras inte i en RTI-plan.
	Ekosystemtjänster	Ingår till större del i utformning och byggande av vägar, plats för diken, bullerreducering etc. Men det har också kopplingar till barriäreffekter, som fångas upp via bedömningsgrunden Biologisk mångfald, växt och djurliv.
Naturvårdsverket	Naturvårdsverket vill betona vikten av att avgränsningen av miljöbedömningen inte endast handlar om de miljöaspekter som har störst betydelse eller där planen har störst möjlighet att påverka, utan framförallt ska identifiera de miljöaspekter där planförslag och alternativ ger upphov till betydande miljökonsekvenser.	Rent formellt är det skillnad mellan "miljöaspekter som har störst betydelse" och "betydande miljökonsekvenser". Den praktiska betydelsen för avgränsning av miljöaspekter blir dock mycket liten. I kap 3 betonas vad som anses vara betydande miljöaspekter
	Vill understryka vikten av att arbeta med alternativ i miljöbedömningsprocessen. Vid identifiering av rimliga alternativ bör syftet med miljöbedömning särskilt uppmärksammas, dvs. hur miljöaspekter kan integreras i planen så att en hållbar utveckling främjas.	I framtagandet av förslag till RTI-plan har tre scenarier, med olika alternativ för inriktning, tagits fram. Fokus på miljö- och hälsa har varit betydande anledningar till val av scenario. Dock har inte de olika scenarierna bedömts i MKBn utan enbart det scenario som gäller som planförslag. Generellt är det svårt att hantera alternativ i planeringsprocessen för nya infrastrukturplaner, på det sätt som Miljöbalken föreskriver. En stor del av den gamla planen följer med in i den nya planperioden. Planeringssystemet innebär en kontinuerlig uppdatering av planinnehållet och det är en relativt liten del av utrymmet som kan bli föremål för alternativa inriktningar.
	Om Region Skåne bedömer att betydande miljöpåverkan kan förväntas uppkomma i annat land till följd av åtgärder i Skånes regionala	Bedömningen är att ingen sådan miljöpåverkan finns.

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	transportinfrastrukturplan önskar Naturvårdsverket så snart som möjligt bli informerat om detta och vi kan även delta i denna bedömning.	
	Naturvårdsverket anser att det ökar tydligheten i miljökonsekvensbeskrivningen om ett år anges för när långsiktiga miljöeffekter bedöms. Ett sådant år skulle kunna vara år 2045 eller 2050. Det kan vara lämpligt att välja ett år som också används i andra planeringsunderlag för Skåne län.	I praktiken är mycket svårt att dra gränsen för när effekter uppstår. Så långt som det är möjligt ha effekter även efter planperiodens slut hanteras, exempelvis det strukturpåverkande perspektivet. Tidsperspektivet har förtydligats i avgränsningen av miljöbedömningen.
	Naturvårdsverket efterfrågar en motivering till att miljöaspekterna mark och vatten avgränsats bort i den uppräknade miljöaspekter som planen bedöms påverka i betydande omfattning.	Dessa aspekter har inte avgränsats bort. Olika aspekter har slagits samman till gemensamma bedömningsgrunder, enligt Trafikverkets metod. Detta förtydligas i kapitel 3.
	Vi vill också tillägga att vid bedömning av den betydande miljöpåverkan för de enskilda aspekterna behöver positiv respektive negativ påverkan redovisas var för sig för varje indikator. Det går inte att kvitta negativ påverkan mot positiv påverkan vid en sammantagen bedömning.	Negativ och positiv påverkan kvittas inte utan redovisas var för sig. Detta var något otydligt i avgränsningen, men har tydliggjorts i MBKn.
	Naturvårdsverket noterar en felskrivning i underlaget när det gäller vilka miljö kvalitetsmål som redovisats i regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter". Målet Frisk luft saknas i uppräknningen.	Justering har gjorts enligt synpunkt.
	När det gäller nytt klimatmål för transportsektorn så är målet formulerat som att utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 års nivå.	Justering har gjorts enligt synpunkt.
Trelleborgs kommun	I handlingarna visas vilka av miljöaspekterna i miljöbalken som planen bedöms påverka i betydande omfattning. Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det är viktigt att i detta sammanhang även ta med hur ytvatten, sjöar, våtmarker, vattendrag m.m. kommer att påverkas av den regionala infrastrukturplanen.	Påverkan på vatten nämns i tillståndsbeskrivningen, men det är riktigt att det inte har tagits upp såväl i avgränsningen eller i metodbeskrivningen att denna aspekt ingår i bedömningarna. Förtydligande görs i bedömningsgrunderna avseende vad de innebär för de aspekter som kommunen tar upp.
Ängelholms kommun	Ängelholms kommun har inget att erinra mot avgränsningen.	
Hässleholms kommun	Ett syfte med avgränsningen är att koncentrera miljöbedömningen och MKBn på de miljöfrågor som har störst betydelse. Region Skåne (RS) nämner 4 punkter som MKBn ska göras rimlig med hänsyn till, vilket stadsbyggnadskontoret (SBK) bedömer som bra. SBK önskar särskilt lyfta fram punkten om "att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt" Här pointerar SBK att det är mycket viktigt att RS även följer intentionerna i kommunala planer och att detta skrivs in sist i RSs samrådsdokument. I Hässleholm gäller det främst FÖ-Pen för Hässleholms stad med bland annat målet att staden ska vara en nationell knutpunkt och till-växtmotor, den befintliga och kommande ÖPn för hela kommunens yta, Tra-	Synpunkter från Hässleholms kommun inkom för sent för att kunna beaktas i framtagandet av MKB, men kommer att beaktas i den fortsatta processen inför fastställande av RTI-plan.

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i Miljöbedömningen
	fikstrategin, Trafikplanen, Grönstrategin, Grönplanen, Riktlinjerna för bostadsförsörjningen, kommande FÖPar för stationsorter med flera tunga kommunala strategiska plane-ringsdokument. Det är vidare viktigt att kommunledningskontoret ser till att de strategidokumentet tas upp för antagande i kommunfullmäktige så att de får den tyngd som behövs i regionala och statliga sammanhang.	
	Det finns en vägledning, i Trafikverkets utarbetade metod för miljöbedömning för planer och program inom transportsystemet, som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap. SBK är eniga i att detta är mycket viktiga aspekter för de kommande infrastrukturplanerna och dess MKBar.	
	Här lyfter RS fram bland annat den mark som infrastrukturen tar i anspråk, infrastrukturens strukturbildande funktion samt den inverkan infrastrukturen har på våra invånares livsmiljö. Detta är frågor som SBKs planavdelning arbetar med varje dag. Här önskas särskilt framhållas de statliga vägarnas påverkan på kommunens tätorters markanvändning och de livsmiljöer detta ger. Dessa vägar, med sitt ofta centrala läge, är mycket strukturbildande i dessa tätorter. Att de ligger centralt behöver inte vara en nackdel, det kan bidra till tätorternas vitalitet. Men det är oerhört viktigt hur de utformas. De behöver omgestaltas utifrån moderna transportinfrastrukturideal för att miljö- och klimatmålen och de skånska målen för färdmedelsfördelningen ska kunna nås. Detta innebär bland annat breda cykelvägar och gångvägar för attraktiv omfördelning och planteringar som klarar framtidens klimatförändringar samt ger en tilltalande livsmiljö i dessa tätorter.	
	RSs bedömningsgrunder inkluderande indikatorerna och de kvalitativa analysmetoderna bedömer SBK som relevanta.	
	Det kommande RTI-dokumentet kommer att innehålla de investeringar och förbättringar som regionalt planeras göras i trafikinfrastruktursystemet. Numera ingår även i RTIn att avsätta pengar för Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) vilka är avsedda att bidra till väl fungerande nya planeringsprocesser. Vilka åtgärder som tas med eller inte tas med i RTI-dokument blir mycket viktiga frågor för Hässleholms kommun i vilka BNs synpunkter bör väga mycket tungt.	
	Kommunen bör även passa på att framföra att miljö- och klimatmålen och de Skånska målen för färdmedelsfördelningen inte bedöms kunna nås om inte fler tåg stannar vid Pågatågstationer i bland annat Hässleholms kommun.	
	Det är viktigt att BN/SBK får ta del av kommunstyrelsens slutliga yttrande till Region Skåne eftersom detta ärende till största delen berör planering vilket är BNs ansvar.	

Bilaga 2. Samrådsredogörelse

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i revidering av miljökonsekvensbeskrivningen	Hur synpunkter har beaktats i revidering av planförslaget
Familjen Helsingborg. Samtliga kommuner inom Familjen Helsingborg ställer sig bakom det gemensamma yttrandet.	Förslaget till RTI-plan tar utgångspunkt i ett antal strategier, mål och visioner från övergripande strategiska dokument samt regionala och nationella mål. Det är en ambitiös målsättning inte minst utifrån klimat- och miljömålen samt mål om färdmedelsfördelning vilket vi i Familjen Helsingborg tycker är rätt inriktning. Vi saknar dock en mer komplett analys av planförslaget – leder de utpekade satsningarna oss verkligen närmare målen? Enligt hållbarhetsbedömningen i förslaget nås de största effekterna via de nationella objekt som RTI-planen medfinansierar samt satsningarna på kollektivtrafik och cykel.	Det är mycket svårt att bedöma exakt i vilken mån planförslaget bidrar till uppsatta mål. I MKBn redovisas i vilken riktning som satsningar går. Ett förtydligande har gjorts angående de mest övergripande slutsatserna kring hela planens miljöpåverkan, alltså planförslag och nollalternativ inräknat.	
	Familjen Helsingborg har förståelse för att en miljökonsekvensbeskrivning av enbart den regionala transportinfrastrukturplanen är svår avseende såväl avgränsning som genomförande då många åtgärder och objekt hänger intimt ihop med omgivande planering som till exempel nationell infrastrukturplanering och kommunal stads- och bebyggelseutveckling. Det framtagna dokumentet hade vunnit på ytterligare genomgång av struktur och pedagogiskt upplägg då det upplevs som svårtillgängligt och med dålig koppling till föreslagen RTI-plan.	En tydligare sammanfattning har författats. I kapitel 5 har beskrivningarna av påverkan på klimat-hälsa-landskap för varje åtgärdskategori exemplifierats med en bedömningsmatris.	
Malmö-Lund-regionen Samtliga kommuner inom Malmö-Lund-regionen ställer sig bakom det gemensamma yttrandet.	Inga synpunkter		

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i revidering av miljökonsekvensbeskrivningen	Hur synpunkter har beaktats i revidering av planförslaget
<p>Sydöstra Skånes kommuner</p> <p>Samtliga kommuner i Sydöstra Skåne ställer sig bakom det gemensamma yttrandet.</p>	<p>Sydöstra Skånes kommuner kan konstatera att Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2019 har genom satsningar på kollektivtrafik och cykel istället för vägobjekt, en positiv riktningförändring avseende miljön jämfört med befintlig plan.</p>	<p>Synpunkten noteras.</p>	
<p>Skåne Nordost</p> <p>Samtliga kommuner inom Skåne Nordost ställer sig bakom det gemensamma yttrandet.</p>	<p>MKBn är ett bra underlag som komplement till själva huvudplanen. Det är viktigt att det synliggörs att vägtrafiken även under de kommande åren kommer att öka, men att det i underlaget framkommer att det genom en ökad andel icke fossila drivmedel likväl sker en minskning av kväveoxider och partikelmängder. Det är också viktigt att det lyfts fram i MKBn att de tillkommande åtgärderna i den nya planen bedöms ge en positiv riktningförändring avseende miljö, jämfört med befintlig plan.</p>	<p>Ett förtydligande har gjorts om att den positiva riktningförändringen avseende klimat väntas i slutet av planperioden och att planen under de första åren väntas bidra till ökad vägtrafik.</p>	
<p>Naturskyddsföreningen</p>	<p>Miljökonsekvensbeskrivningen ger en positiv bild av utbyggnadens konsekvenser enligt modellen "som man frågar får man svar". Den visar enbart på följderna på kort sikt av det ena eller andra alternativet, men berör inte de långsiktiga konsekvenserna av ökade trafikvolymerna. I miljökonsekvensbeskrivningen upprepas vanlig missuppfattning att merparten av lastbilstransporterna i Skåne skulle vara transittrafik (sid 26). Så är det inte om man läser dåvarande Vägverkets publikation 2006:109 noggrant. RTI-planen skriver mer korrekt (sid 27) att transittrafiken för vägtransporter ligger runt 24 %. Det är av största vikt att notera den stora mängden lokal trafik där enligt andra undersökningar uppåt en tredjedel av den tunga trafiken är relaterad till byggande.</p>	<p>Det är sant att effekterna av det nya planförslaget bedömts som övervägande positiva. Ett tillägg har gjorts avseende de viktigaste slutsatserna kring hela planens miljöpåverkan och det faktum att den bidrar till vissa negativa effekter, som inte redovisats tillräckligt transparent i remissversionen.</p> <p>Gällande transittransporterna är påpekandet korrekt. 80 % de gränsöverskridande lastbilstransporterna är transittransporter, men inte i andel av samtliga transporter. Detta har justerats.</p>	

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i revidering av miljökonsekvensbeskrivningen	Hur synpunkter har beaktats i revidering av planförslaget
	<p>Naturvårdsverket anser att planens inriktning på förbättrade förutsättningar att resa med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik är positiv och angelägen som viktig förutsättning för att klimat- och miljömålen ska kunna nås. Men i planförslaget anges att de namngivna vägobjekten i planen bedöms "stärka bilens relativa attraktivitet och kan innebära ökad andel bilresor". Detta innebär således att planförslaget i själva verket riskerar att bidra till ökat biltrafikarbete och att det motverkar klimat- och miljömål. Investeringarna i utbyggd vägkapacitet medför ökad biltrafik – vilket inte bidrar till den minskade biltrafik som anges vara nödvändig för att klara klimatmålen.</p> <p>Naturvårdsverket anser att planförslaget behöver justeras så att det säkerställs att det sammantaget bidrar till en minskad klimat- och miljöpåverkan. Detta genom att planens budget fördelas till sådana satsningar på investeringar och åtgärder som innebär ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle där biltrafikarbetet minskar.</p>	<p>Det är korrekt att de namngivna vägobjekten i befintlig plan stärker biltrafikens relativa attraktivitet. Tillsammans med planförslaget (det nyttillkomna utrymmet), med fokus kollektivtrafik och cykel, minskar dock denna skillnad.</p>	<p>Ingen revidering av planförslaget i remissversionen, men förtydligande om hur hänsyn tagits tidigare i processen: För att skapa kontinuitet i planarbetet finns ett politiskt beslut om att redan beslutade åtgärder i befintlig plan ligger kvar. Flera av dessa åtgärder är redan påbörjade. För det nyttillkomna ekonomiska utrymmet (som motsvarar ytterligare fyra års budget) har dock beslut fattats om att välja scenario 3 som innebär fokus på kollektivtrafik och cykel.</p>
LRF Skåne	<p>Vid alla utbyggnader och kapacitetsförstärkningar på väg- och järnvägsnätet är det viktigt att största möjliga hänsyn tas till naturresursen åker- och skogsmark. Delar av Skåne räknas till Sveriges bördigaste jordbruksområden. Det är därför av stor vikt att man i första hand väljer att utföra nybyggnationer i redan befintliga stråk, för att minimera inspråktagandet av natur- och jordbruksmark.</p> <p>Cykelleder skall anläggas vid befintliga vägar eller vid naturliga barriärer.</p>	<p>Landskapsaspekterna finns med som bedömningsgrunder. Det är korrekt att många nya vägobjekt, och även järnvägsobjekt har en negativ påverkan på barriäreffekter och intrång i jord- och skogsbruk. Detta har förtydligats i MKBn.</p>	

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i revidering av miljökonsekvensbeskrivningen	Hur synpunkter har beaktats i revidering av planförslaget
	<p>Under anläggningstiden kommer betydande areal mark att nyttjas med tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt. Beroende på vad marken kommer att användas till, transporter, upplag mm så kan det uppkomma långvarig skada t ex markpackning och det kommer att ta lång tid innan marken återgår till normal avkastning.</p>	<p>Denna aspekt har inte beaktats. Det kommer att vara svårt att i det här skedet av processen införliva denna i bedömningsgrunderna, men den är viktigt att ha med sig i framtida planeringsprocesser.</p>	
	<p>Länsstyrelsen menar att det saknas beskrivning och motivering till att objekten i gällande plan för åren 2014-2025 har prioriterats att ingå i kommande transportinfrastrukturplan. Med tanke på de långa planprocesserna kan nya förutsättningar ha framkommit. De transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för analyser och förslag till åtgärder. Utan denna analys riskeras att beslut fattas utifrån en förlegad syn på vilka problem som ska lösas och vilka möjligheter som infrastrukturinvesteringar innebär. Det vill säga att en annan åtgärd än den som listas kan vara lämpligare att genomföra för att bidra till att nå nu gällande mål. Länsstyrelsen menar därför att även om det finns en bred samsyn bakom RTI-planens prioritering, måste prioriteringen motiveras med utgångspunkt från Regeringens direktiv.</p>		<p>Det gällande planeringssystemet, som beslutades 2012, innebär att planerna revideras vart 4e år. Syftet är skapa kortare processer i samband med varje revidering och att ge ökad kontinuitet. Eftersom infrastrukturplaneringen ska vara styrande för samhällsplaneringen är det betydelsefullt att inte gällande beslut rivs upp för snabbt.</p>
	<p>Bland planeringsunderlagen saknas Skånska åtgärder för miljömålen - Regionalt åtgärdsprogram för miljökvalitetsmålen 2016-2020 utgiven av Länsstyrelsen Skåne, vilket bör läggas till som en angelägen utgångspunkt för processen.</p>	<p>Miljökvalitetsmålen ingår som styrande mål för miljöbedömningen.</p>	
	<p>Länsstyrelsen finner att det är av RTI-planen svårt att avgöra om och i så fall hur hållbarhets-/effektbedömningarna har påverkat prioriteringen och fördelningen mellan åtgärds-kategorier.</p>		<p>Synpunkterna noteras. Det är helt riktigt att alternativa åtgärdsinriktningar inte har tagits fram på det sättet som åsyftas enligt Miljöbalken. Däremot har miljöhänsyn varit en bidragande faktor till den utvecklingsinriktning som valts, där en</p>

Remissinstans	Synpunkter	Hur synpunkter har hanterats i revidering av miljökonsekvensbeskrivningen	Hur synpunkter har beaktats i revidering av planförslaget
	<p>Regeringen skriver i sitt direktiv att "Trafikverket och länsplaneupprättarna i åtgärdsplaneringen ska tillämpa 6 kapitlet miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas". Länsstyrelsen anser att det inte är tydligt hur miljökonsekvensbeskrivningen har använts som beslutsunderlag under processen. En miljökonsekvensbeskrivning bör innehålla flera alternativ för att fullt ut kunna nyttja dess potential som beslutsunderlag och detta skulle därtill medföra att bortprioriterade objekt redovisas vilket ökar transparensen i processen. Med hänvisning till miljöbalken är syftet med alternativ i planeringen att hitta olika lösningar på brister i transportsystemet, exempelvis bristande målpåfyllelse.</p>		<p>stor del det tillkommande utrymmet i planen satsas på gång, cykel och kollektivtrafik. En bedömning på ett mycket generellt plan visar att de regionala vägsatsningarna leder i negativ riktning avseende flera miljömål. Detta är en vetskap som funnits hos planupprättaren och även förmedlades till kommunerna i kommundialogen.</p> <p>Avseende alternativgenerering har också tidplanen varit en begränsande faktor. Det var mycket kort tid från att direktivet anlände till att ett nytt planförslag skulle vara framtaget.</p>
	<p>Länsstyrelsen föreslår, för att öka kunskapsunderlaget, att en GIS-analys görs av de föreslagna namngivna objekten med avseende på bland annat skyddade områden och riksintressen. Miljökonsekvensbeskrivningen bör även kunna möjliggöra ekologisk kompensations i ett större perspektiv än för det enskilda objektet. Den nyligen färdigställda utredningen "Ekologisk kompensations – Åtgärder för att motverka nettoförluster av biologisk mångfald och ekosystemtjänster, samtidigt som behovet av markexploatering tillgodoses", SOU 2017:34, kan vara en inspirationskälla för detta strategiska arbete. Cykelvägarnas miljöpåverkan på landskapsfrågorna är bedömd som ingen eller liten negativ påverkan och Länsstyrelsen vill därför framhålla att även en cykelväg kan få negativ påverkan om den dras genom känsliga områden.</p>		