

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och infrastruktur, Alva Lundqvist

Datum
2025-11-25

Beteckning
Tjänsteanteckning
Dnr: 24RS10084,
24RS2780

Strategisk hållbarhetsbedömning av länsplan 2026–2037



Förord

Region Örebro län har under hösten 2024 till våren 2025 arbetat med att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Trivector Traffic AB anlätades i slutet av 2024 för att genomföra en strategisk hållbarhetsbedömning (strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning) av länsplanen, både remissversionen och den slutgiltiga versionen. Bedömningen av den nya länsplanen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken.

Arbetet med hållbarhetsbedömningen har utgått från ett arbetssätt där bedömningskriterier används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser av infrastrukturåtgärder kan bedömas och beskrivas. Ett syfte med bedömningskriterierna är också att beskriva hur kriterierna relaterar till de transportpolitiska målen, jämställdhetsmålet, prioriterade nationella mål i länet samt regionala mål och strategier.

I en parallell process har regionen arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Ett samarbete med näringsliv, politik och tjänstepersoner i regionen har bidragit till en öppen dialog för prioritering av planens satsning.

Den nya länsplanen och tillhörande konsekvensbedömning jämförs med nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2022–2033) gäller även i kommande planperiod (2026–2037), och omfattar de åtgärder i den gällande planen som ännu inte genomförts/slutförts. I nollalternativet tas hänsyn till kostnadsökningar.

Från Trivectors sida har Lovisa Indebetou varit projektledare och utredare har varit Julia Nyberg, Malin Mårtensson, Christian Dymén och Christian Frost. I arbetet har Kristoffer Levin varit kvalitetsansvarig. Region Örebro läns kontaktpersoner för uppdraget har varit Alva Lundqvist och Jonas Eriksson.

Lund, november 2025.

Lovisa Indebetou, projektledare Trivector

Innehåll

1. Inledning	5
Länsplan för regional infrastrukturplanering	5
Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter	5
Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen	6
2. Mål.....	8
Nationella mål	8
Regionala mål	12
3. Metod och avgränsningar.....	17
Strategisk miljöbedömning	17
Social konsekvensbedömning i regional planering	17
Analysmetoder	18
Avgränsningar.....	22
4. Nuläge: befolknings- och resandeutveckling	24
Befolkning och demografi.....	24
Resande i länet.....	24
5. Nuläge: miljöaspekter.....	31
Hälsa	31
Klimat.....	35
Landskap	35
6. Nuläge: sociala hållbarhetsaspekter.....	38
Social hållbarhet och transportsystemet.....	38
Sociala knäckfrågor	45
Sociala nycklar.....	47
7. Bedömningsgrunder.....	48
Bedömningsgrunder miljöaspekter	48
Bedömningsgrunder sociala aspekter	50

Uppsummering / visualisering	52
8. Bedömda alternativ	53
Nollalternativ	53
Bedömning av alternativa planinriktningar	53
Bedömda åtgärder	54
9. Fördelning av medel i nollalternativet och planalternativet	54
10. Bedömning av åtgärder och potter	55
Större vägombyggnationer	55
Kollektivtrafik	56
Cykel, regionalt vägnät	56
Utvecklingsåtgärder	57
Statlig medfinansiering	57
11. Bedömning av länsplanen som helhet	58
Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet	60
Sociala konsekvenser i relation till nollalternativet	61
12. Slutsatser, vägar framåt och uppföljning	63
Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder	63
Bedömning av måluppfyllelse	64
Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	66
Målkonflikter	67
Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning och hälsofrämjande	68
Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning	69
Bilaga 2: Remissammanställning samråd miljökonsekvensbeskrivning	72
Bilaga 3: Bedömningsmatriser för nollalternativet och planalternativet	77

1. Inledning

Region Örebro ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Örebro län 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Örebro län är det Region Örebro län som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen delas in i större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹

Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter

För länsplanen har strategiska miljöbedömningar gjorts för såväl miljöfrågor som sociala frågor. En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt *Miljöbedömningsförordningen*² (2017:966, ändrad t.o.m. SFS 2024:981) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken³ uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas *miljöaspekter*, se Figur 1. Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och

¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional-sfs-1997-263/>

² <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomnings-forordning-2017966-sfs-2017-966/>

³ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808-sfs-1998-808>

vägas mot andra mål. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 3.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

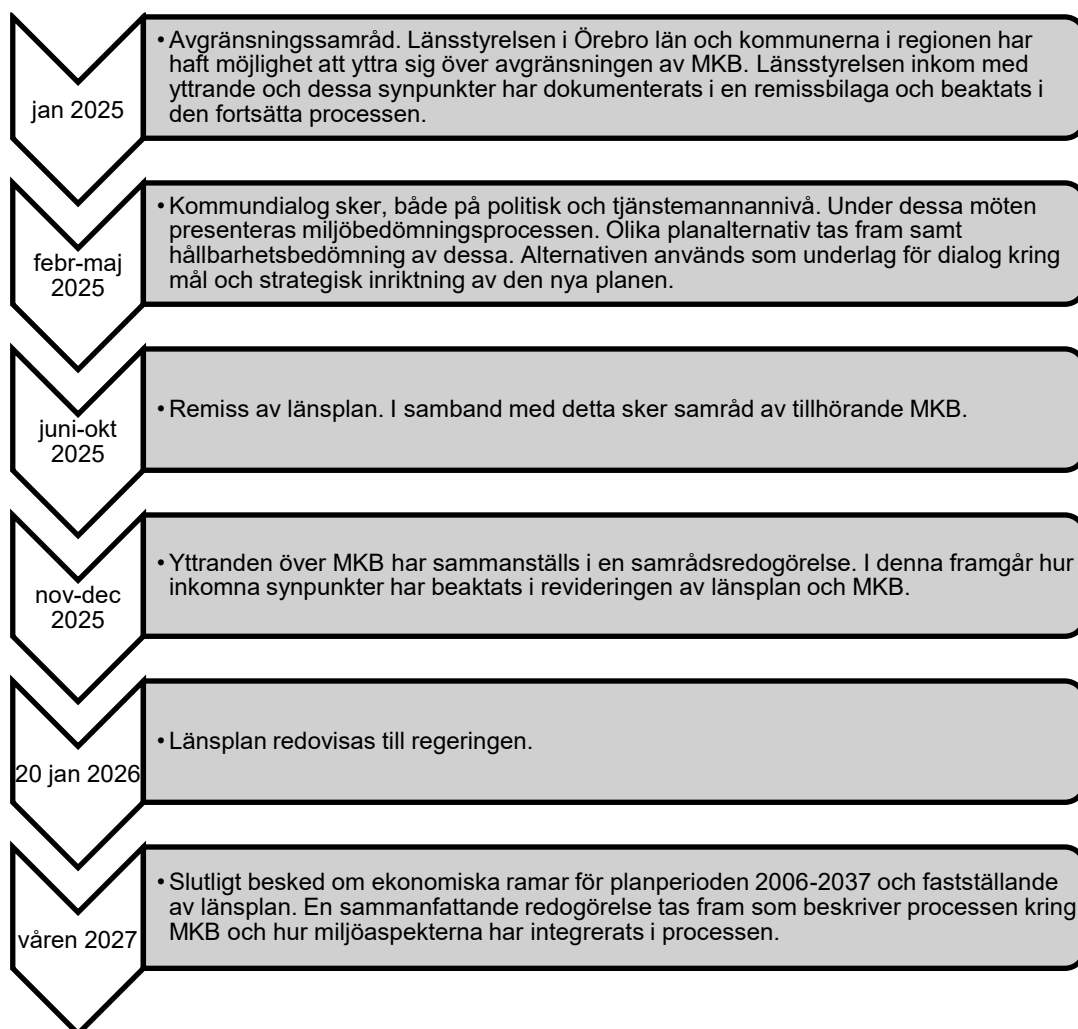
Figur 1. Utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. För Region Örebro län har en social konsekvensbedömning gjorts och presenteras i föreliggande rapport. Mer om metoden finns att läsa i kapitel 3.

Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickats på remiss har miljökonsekvensbeskrivningen samt den sociala konsekvensbedömningen av planen varit ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisades till regeringen 30 september 2025. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december 2025. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



Inkomna synpunkter under avgränsningssamrådet är sammanställda i Bilaga 1 och inkomna synpunkter på remissversionen av hållbarhetsbedömningen i bilaga 2. Av båda bilagorna framgår hur hänsyn tagits till synpunkterna och vilka eventuella revideringar som skett utifrån dem.

2. Mål

Nationella mål

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

Agenda 2030★

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2. för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.⁴



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

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3), 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2) samt 15 Ekosystem och biologisk mångfald (15.5). Inom parentes anges delmål med särskilt bärning på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens *övergripande mål* (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål som ska ses som jämbördiga, men för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.⁵ Målen är följande:

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

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁶ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

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

⁵ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁶ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

Generationsmål och miljö kvalitetsmål ★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälso-problem utanför Sveriges gränser. De 16 miljö kvalitetsmålen för Sverige⁷ måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås⁸. Miljö kvalitetsmålen är (relevanta för länsplanen är fetmarkerade):

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

Jämställdhetspolitiska målen

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

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

⁷ Proposition. 2004/05:150 svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag.

⁸ <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

⁹ Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

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

Funktionshinderpolitiska mål

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

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn¹¹, dessa är följande:

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

Diskrimineringslagen

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

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att

¹⁰ Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

¹¹ Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

¹² Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälso-sektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa¹³, däribland transportsektorn.

Av Folkhälsopolitikens målområden är det framför allt området ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.” som har bäring på transporter.¹⁴

Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet. På samma sätt som de nationella och internationella målen, är de regionala målen nedbrutna i bedömningskriterier i den metod som tillämpas och som beskrivs längre ner.

Program för hållbar utveckling 2021–2025

Program för hållbar utveckling 2021–2025 beskriver hur Region Örebro län ska arbeta internt med de globala målen i FN:s Agenda 2030. Arbetet utgår från tre mål som ska uppfyllas genom bland annat god förankring, samverkan och kontinuerlig uppföljning. Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som talar om vad vi ska arbeta med under programperioden.

Övergripande mål

De övergripande inriktningsmålen är att:

- Utveckla stödet till goda levnadsvanor genom kunskap om människors behov och förutsättningar.
- Erbjuder mat och måltider som främjar hälsa och välbefinnande och har en liten klimat- och miljöpåverkan.
- Minimera negativa miljö- och hälsoeffekter från kemikalier och läkemedel.
- Att ställa sociala och ekologiska krav vid upphandling och inköp som bidrar till omställning och hållbar utveckling.
- Att regionens finanser är socialt och miljömässigt hållbara och genererar avkastning.
- Att ta tillvara digitaliseringens möjligheter för att skapa tillgängliga och inkluderande verksamheter med låg klimat och miljöpåverkan.

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Programmet har tre mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- Att regionens inom- och utomhusmiljöer är hälsofrämjande och förvaltas på ett hållbart sätt.

¹³ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>

¹⁴ Folkhälsomyndigheten, Nationella folkhälsomål och målområden: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

- Att regionens resor och transporter är resurseffektiva och drivs med förnybara drivmedel.
- Att minimera vår materialförbrukning, minska våra avfallsmängder och skapa robusta materialflöden.

Mål som rör social hållbarhet

Programmet har sex mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Att genomföra riktade insatser för att minska ojämlikheter i hälsa.
- Att bemöta människor på ett sätt som stödjer och inkluderar.
- Att regionens information, bildspråk och kommunikation är tillgängliga, normmedvetna och inkluderande.
- Att ha nolltolerans mot alla former av våld.
- Att ge barn och unga möjlighet till delaktighet och inflytande.
- Att vara en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämlika och jämställda arbetsplatser som bidrar till en långsiktig kompetensförsörjning.

Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030

Den regionala utvecklingsstrategin uttrycker Örebro läns samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer. Den är en utgångspunkt för arbetet med hållbar regional utveckling de kommande åren och ger vägledning vid den fysiska planeringen. Det finns tre utvecklingsmål som motsvarar de tre aspekterna av hållbarhet: ekonomisk, social och ekologisk.

Övergripande mål

Det övergripande målet för ekonomisk hållbarhet gäller utveckling i balans där utvecklingsinsatser och investeringar ska leda till hög och jämlik livskvalitet för länets alla invånare och till stark konkurrenskraft. Det finns åtta effektmål kopplade till ekonomisk hållbarhet:

- Förbättrad kompetensförsörjning
- Ökad kunskapsintensitet
- Ökad innovationskraft
- Ökad entreprenöriell aktivitet
- Ökad nationell attraktionskraft
- Ökad global konkurrenskraft
- Ökad tillväxt i näringslivet
- Ökad produktion inom areella näringar

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Det övergripande målet för ekologisk hållbarhet gäller god resurseffektivitet. Det finns sex effektmål kopplade till ekologisk hållbarhet:

- Minskad klimatpåverkan
- Giftfri miljö
- Ökad biologisk mångfald
- God vattenförsörjning

- Mer bioekonomi och cirkulära flöden
- Ökad andel förnybar energi

Mål som rör social hållbarhet

Det övergripande målet för social hållbarhet gäller hög och jämlik livskvalitet för alla. Det finns sex effektmål kopplad till social hållbarhet:

- Goda uppväxtvillkor
- Goda försörjningsmöjligheter
- Ökad grad av delaktighet och inflytande
- Attraktiva boende- och närmiljöer
- God och jämlik hälso- och sjukvård
- God och jämlik folkhälsa

Örebro läns energi- och klimatprogram 2021–2025

Länets energi- och klimatprogram har tagits fram gemensamt av Länsstyrelsen i Örebro län och Region Örebro län, i dialog med länets aktörer. Länet vill genom energi- och klimatprogrammet erbjuda en plattform för samspel och samarbete på regional nivå. Programmet utgör en grund där gemensamt diskuterade mål och insatser presenteras. Mål i programmet gäller mest ekologisk hållbarhet där:

- Utsläppen av växthusgaser i Örebro län ska år 2030 vara 60 procent lägre än 2005 års nivåer. Delmål 2025: En minskning med 50 procent.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 bestå av minst 80 procent förnybar energi. Delmål 2025: minst 75 procent förnybar energi.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 vara 50 procent effektivare jämfört med 2005. Delmål 2025: En effektivisering med 45 procent.

Det finns ett specifikt insatsområde i programmet för resor och transporter där det finns tre insatsspecifika mål:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende.
- Andelen förnybara drivmedel i Örebro län ökar.
- Andelen hållbara resor i Örebro län ökar. ★

Örebro läns strategi för jämställdhet 2021–2024

Jämställdhetsstrategin som Länsstyrelsen i Örebro län har tagit fram utgår från de jämställdhetspolitiska målen inom vilka ett antal regionala målsättningar och prioriteringar har pekats ut. Målområdena inkluderar:

- En jämn fördelning av makt och inflytande
- Ekonomisk jämställdhet
- Jämställd utbildning
- Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet
- Jämställd hälsa
- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

De regionala jämställdhetspolitiska målsättningarna ska förverkligas genom följande fyra prioriterade inriktningar och arbetssätt:

- Regional samverkan och nätverksarbete
- Handlingsplaner och strategier för jämställdhetsintegrering
- Utbildning och kompetenshöjande insatser
- Ett intersektionellt och normkritiskt förhållningssätt

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022–2030★

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Detta sker med avstamp i den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

Målen för kollektivtrafiken är:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka (överställt övriga mål)
- Alla i länet ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik
- Fysisk och digital infrastruktur ska förbättras och förenkla resenärsupplevelsen
- Resenärers nöjdhet med senaste resan ska öka
- Kollektivtrafikens negativa påverkan på hälsa och miljö via luftkvalitet och buller ska minska
- Prisnivåer och bildettutbud ska hållas konkurrenskraftiga för ett ökat hållbart resande

En bättre sats Systemanalys för Stockholm-Mälardalen 2024

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på ställningstaganden och behov relaterade till transport- och infrastrukturens brister i förhållande till prioriterade funktioner och mål. För Örebro län finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen vilken inkluderar Stockholms län och länen i övriga Mälardalen som omfattar Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotlands län.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i den storregionala systemanalysen är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalen
- som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat fossilt bilresande, ökat kollektivresande, planering för ett transporteffektivt samhälle, integrerad transport- och samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

3. Metod och avgränsningar

Hållbarhetsbedömningen av länsplanen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat. Syftet med att göra en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen. För tydlighet presenteras tillvägagångssättet för respektive metod var för sig nedan.

Strategisk miljöbedömning

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande för att främja hållbar utveckling. Miljökonsekvensbeskrivningar används för att få en övergripande bild av miljöpåverkan för länsplanen och är en del av den strategiska miljöbedömningen. Den strategiska miljöbedömningen genomförs enligt Figur 3 nedan.

<p>Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse. • Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss. • Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas. • Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras. <p>Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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)
--

Figur 3. Strategisk bedömning av länsplaner.

Social konsekvensbedömning i regional planering

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

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med White Arkitekter och Trivector Traffic.¹⁵ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

¹⁵ <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transport-planering.pdf>

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

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningsgrunder som presenteras nedan i avsnitt Bedömningsgrunder.

De olika stegen ovan utgår från fyra *sociala aspekter* som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet.

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

Analysmetoder

Geografiska analyser

Som underlag till bedömningarna har geografiska analyser använts för bedömningar av den sociala hållbarheten. Geografiska lager för socioekonomi, ohälsotal samt kvinno- och mansdominerade arbetsplatser tagits fram och analyserats utifrån var de föreslagna åtgärderna finns i geografin. Generella bedömningar har gjorts utifrån framtaget kartmaterial och var åtgärderna planeras i geografin. Underlaget kommer från Region Örebro län.

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i nationell transportplan och i länsplaner. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas monentärt) 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.

Den del av de samlade effektbedömningarna som primärt använts som underlag till hållbarhetsbedömningen är den transportpolitiska måluppfyllelsen, som utgår från liknande fokusområden som ovan nämnda bedömningskriterier. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat.

De samlade effektbedömningarna är en värdefull hjälp i den sociala konsekvensbedömningen. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras bland annat utifrån ålder och funktionsnedsättning. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning finns tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärds kategoris betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts.

För namngivna objekt görs samlade effektbedömningar som bedömer åtgärdernas effekt under en prognosperiod till 2045, som utgår från Trafikverkets basprognos. Prognosperioderna är ett sätt att hantera osäkerheten kring tidsperspektiv och att ge alla åtgärder gemensamma förutsättningar för att kunna bedömas. Ställningstagandet i den strategiska miljöbedömningen är att det inte är möjligt att ta hänsyn till hur tidsperspektiv och framtida förutsättningar påverkar bedömningarna av en viss typ av åtgärd. Det görs inga bedömningar i absoluta tal för olika miljöeffekter utan det är rikttningsförändringen i förhållande till uppsatta mål som är i fokus.

Miljökonsekvenser

Klimat

Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2026–2037 att tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn - det handlar om fordonet, drivmedlet och trafikmängden. Transportsektorns klimatomställning är central i arbetet med att nå Sveriges åtagande om att minska utsläppen inom ESR med 50 procent till 2030 (jämfört med 2005). I Regeringens handlingsplan ”Hela vägen till nettonoll” framkommer att omställningen inom transportsektorn främst bör ske genom:

- Elektrifiering av transportsektorn
- Ökad användning av fossilfria drivmedel
- Ökat transporteffektivitet

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en länsplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik,

lastbilstrafik och flygresande.¹⁶ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter¹⁷ och även IPCC¹⁸ och OECD¹⁹ drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala håll-barhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förut-sättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

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

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

Relativ attraktivitet

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

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljö kvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på luft.

¹⁶ Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.

¹⁷ IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

¹⁸ Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

¹⁹ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

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

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedomningar har gjorts.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Även utbyggnad till mittseparerade vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter. Varken nollalternativ eller studerat planalternativ innehåller dock sådana vägar i nya vägsträckningar och heller inga åtgärder för mittseparering av vägar.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har baserats på de SE-Bar som genomförts. Denna typ av påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, åtgärdsvalsstudie eller väg- och järnvägsplan.

Sociala konsekvenser

I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor och onyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Många studier har undersökt olika gruppers behov, förutsättningar, värderingar, upplevelser, beteenden med mera i förhållande till transportsystemet. Det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som studerat effekter av åtgärder.²⁰ Bedömningarna av social hållbarhet har gjorts baserat på den kunskap som finns både baserat på olika grupper i transportsystemet samt effektantaganden.

²⁰ Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O. & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

Avgränsningar

För att få till en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan. Avgränsningen för den sociala konsekvensbedömningen har gjorts med utgångspunkt i aspekter som lyfts fram i styrande mål (se avsnitt 2).

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

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

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB). Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

Avgränsning i tid och rum

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

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

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget

rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen 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. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut och omfattar de objekt i gällande plan som ännu inte är genomförda, inklusive kostnadsökningar för dessa. I nollalternativet har de potter som fanns med i den förra planen minskats ner med en tredjedel eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattade nu har gått. Utifrån den kostnadsökning som skett sedan den förra planen togs fram har dock också en uppräkningsgjorts med 30 procent. Så sammantaget är pottorna i nollalternativet ungefär lika stora som de var när planen antogs.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar gentemot gällande plan med beslutade och ännu ej slutförda objekt, men där gällande plan reviderats så till vida att pottorna omräknats till två tredjedelar av tidigare summa men uppräknade till kostnadsökningar på 30 procent.

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

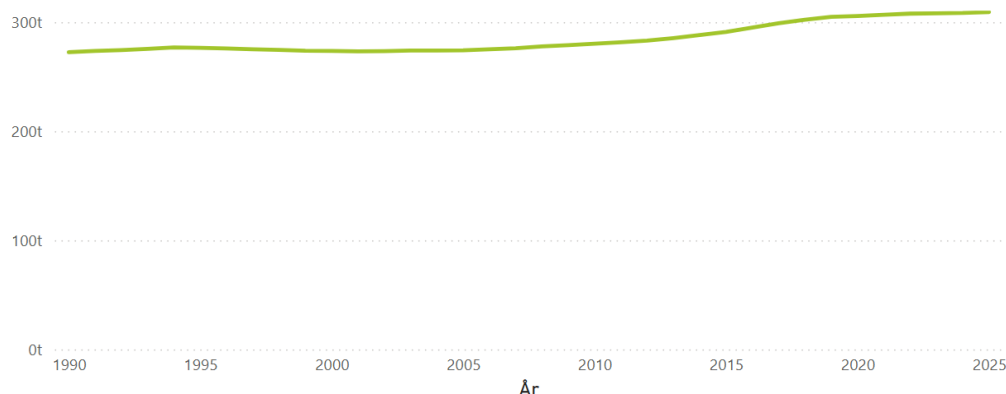
Avgränsning av miljöaspekter

När det gäller vilka miljöaspekter som studeras och bedöms inom ramen för hållbarhetsbedömningen så visas dessa i kapitel 7 Bedömningsgrunder.

4. Nuläge: befolknings- och resandeutveckling

Befolkning och demografi

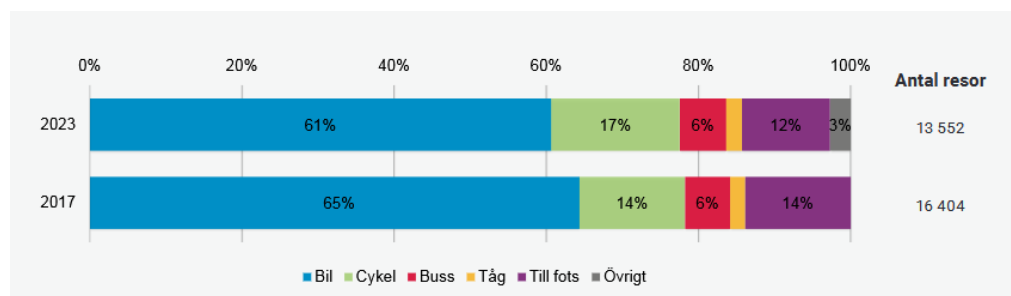
Befolkningen i Örebro län låg relativt konstant mellan 1990 och fram till cirka 2005 då folknämnden började öka fram till idag. SCB:s prognos visar på en fortsatt ökning.²¹



Figur 4. Befolkningsutveckling i Örebro län 1990-2025. Källa: <https://utveckling.regionorebrolan.se>

Resande i länet

Resvaneundersökning Örebro län 2023²² är en uppföljning av en resvaneundersökning från 2017 och inkluderar Örebro län med tillhörande kommuner. Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor visas i Figur 5. Bilen används vid 61 % av de resor som länsinvånarna gör, man går vid 12 procent av resorna och cyklar vid 17 procent av resorna. Kollektivtrafiken används vid 8 procent av resorna, varav buss står för 6% och tåg för 2%.



Figur 5. Färdmedelsfördelning Örebro län 2023 och 2017. Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2023, Region Örebro Län

Pendling i länet

Kartläggningen av pendlingsmönster enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet visar att de största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och

²¹ <https://utveckling.regionorebrolan.se> (uttag 20250415)

²² Resvaneundersökning Region Örebro län 2023, Region Örebro Län

övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapar underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken. Dock bidrar detta till minskande utbud av service och kollektivtrafik vid mindre orter. De två största pendlingsströmmarna går från Kumla till Örebro och från Hallsberg till Örebro, se Figur 6.

Störst potential för cykling (avstånd mindre än 5 km mellan bostad och arbetsplats) för förvärvsarbetande finns i Hällefors, Örebro och Karlskoga där 2 av 3 boende har mindre än 5 km till sin arbetsplats.²³

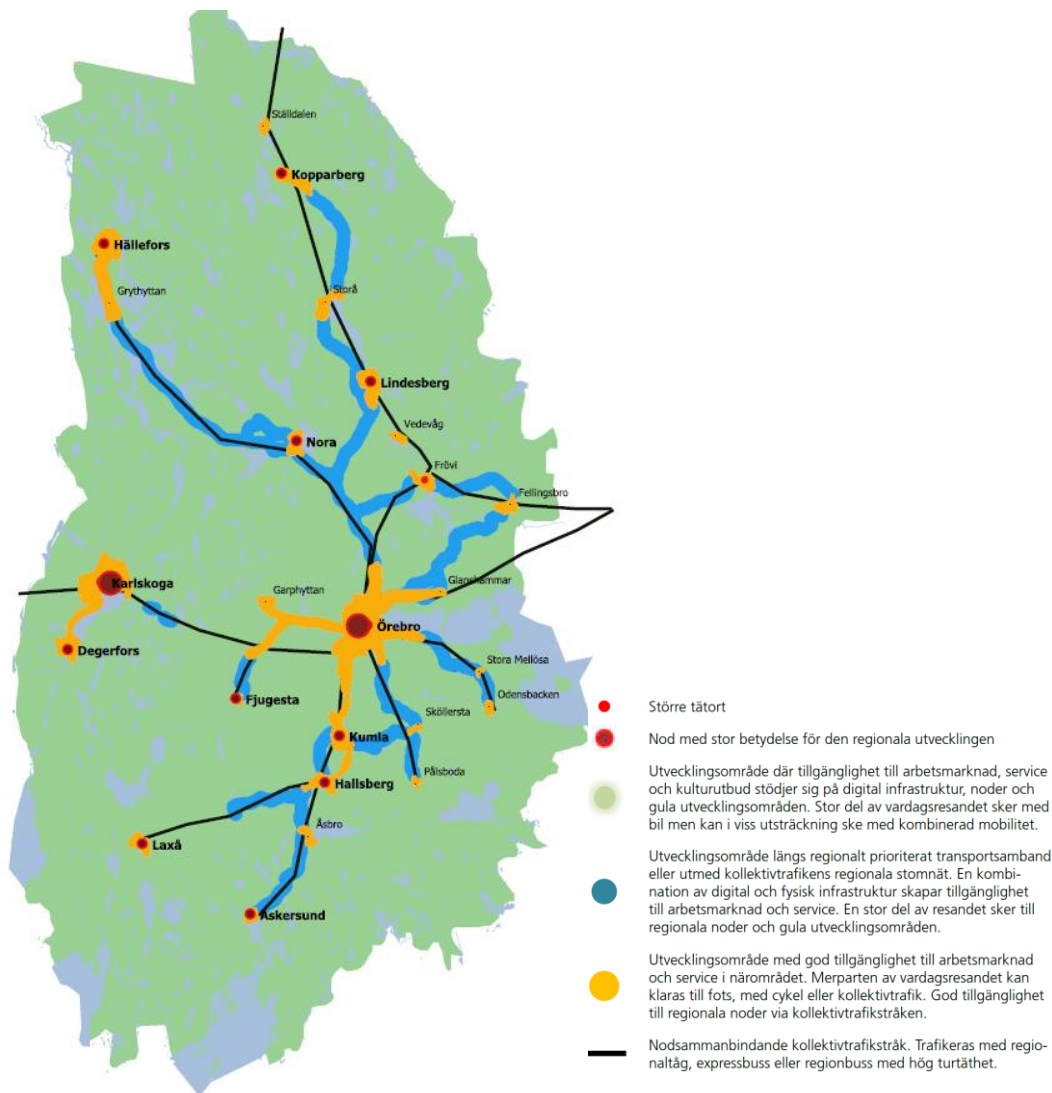


Figur 6. Inomregionala pendlingsströmmar (större än 500) mellan länets kommuner.²⁴

²³ <https://kulturvackerkanslor.regionorebrolan.se/contentassets/362e100e7d8b4f91ab4cfd3e15dd5c8/bilaga-1--omvarldsrapport--transporter-och-infrastruktur.pdf>

²⁴ <https://kulturvackerkanslor.regionorebrolan.se/contentassets/362e100e7d8b4f91ab4cfd3e15dd5c8/bilaga-1--omvarldsrapport--transporter-och-infrastruktur.pdf>

Enligt RUS kommer framtida byggandet av bostäder och arbetsplatser längs viktiga korridorer och mindre orter ha stor betydelse för den regionala tillgången till arbetskraft och jobbmöjligheter, samt för hur vi kan ta del av vardaglig service och hur vi reser till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Se karta över utvecklingsområden i Figur 7.



Figur 7 Kartan över utvecklingsområden enligt Region Örebro Regional utvecklingsstrategi 2022-2030 (antagen 20220428).

Regional tillgänglighet

Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Örebro är regionens kärna och fyller därmed en central funktion för hela länet. Örebro har också ett storregionalt nav i kollektivtrafiksystemet både inom regionen och för vissa delar av länet är Örebro den nod som skapar tillgänglighet till Stockholm och angränsande län. Tillgängligheten till Örebro påverkar förutsättningar för kompetensförsörjning, tillgång till arbetstillfällena, utbildning, sjukvård och universitetssjukhuset, samhällelig service så som polis, skattekontor, banker samt utbud av kultur, nöjen, varor och tjänster.

Tillgänglighet kan beskrivas på olika sätt, bland annat genom restidskvoter där restid med personbil jämförs med andra trafikslag eller yttäckning av kollektivtrafiken. Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet finns det en god tillgänglighet till kollektivtrafik i Örebro län, främst om man ser till kollektivtrafikens yttäckning. Över 90 procent av länets invånare har tillgång till en kollektivtrafik med minst fem avgångar per dygn.

Avseende tillgängligheten sett till restidskvot från kommunhuvudorterna i länet till Örebro C går det att se att Degerfors och Laxå har lägst tillgänglighet sett till restid till regionhuvudorten. Degerfors har en restidskvot på 1,36 för buss/bil och 1,89 för tåg/bil. Noteras bör att i tabellen nedan visas endast från kommunhuvudorter till Örebro C. Restider till Örebro C från mindre orter i respektive kommun saknas.

Tabell 1. Restidskvoter från länets kommunhuvudorter till Örebro C. Uppdaterad mars 2021.²⁵

Station 1	Station 2	Avstånd (km)	Restidskvot buss/bil	Restidskvot tåg/bil
Örebro C	Askersund busstation	53,8	11,1	-
Örebro C	Degerfors station	57,6	1,36	1,89
Örebro C	Fjugesta tingshus	29,8	1,07	-
Örebro C	Hallsbergs station	29,9	-	0,7
Örebro C	Hällefors station	29,9	1,10	-
Örebro C	Laxå station	53,9	-	0,89
Örebro C	Lindesberg station	39,4	-	0,78
Örebro C	Karlskoga busstation	48	-	1,11
Örebro C	Kumla station	21,4	-	0,54
Örebro C	Kopparberg station	80	-	0,84
Örebro C	Nora station	32,4	1,20	-

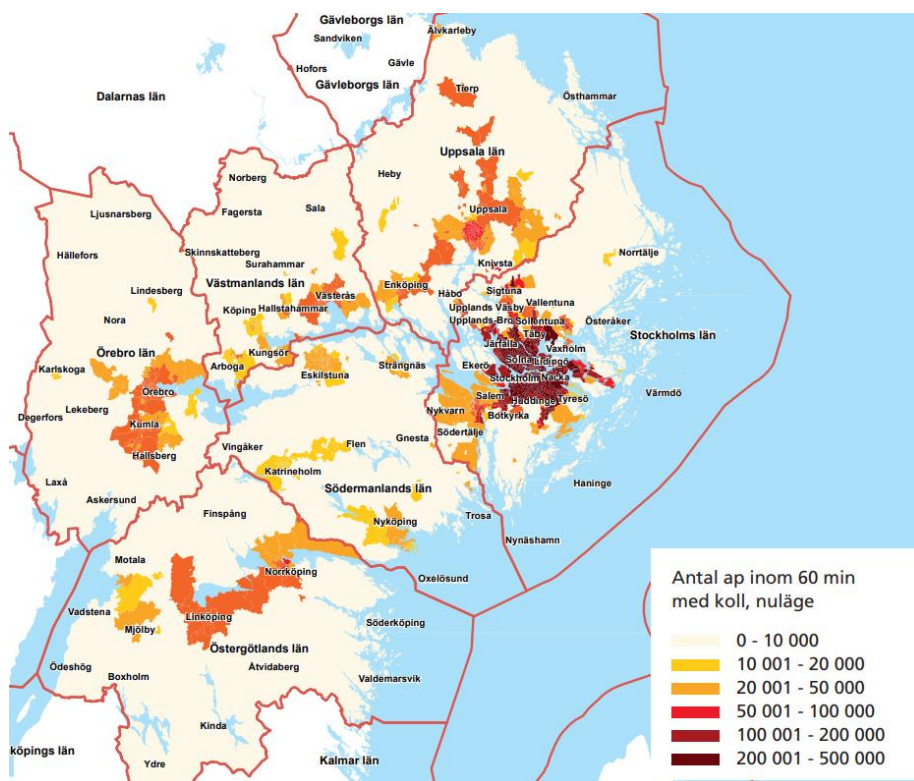
Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Det betonas i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen att Stockholms län och övriga Mälarenregionen endast är en delvis sammanlänkad bostads, studie- och arbetsmarknadsregion, och att Stockholms pendlingsregion, förutom Stockholms län, omfattar bland annat Örebro län. Skillnaderna i

²⁵ <https://kulturvackerkanslor.regionorebrolan.se/contentassets/362e100e7d8b4f91ab4cdfd3e15dd5c8/bilaga-1--omvarldsrapport--transporter-och-infrastruktur.pdf>

förutsättningar är emellertid betydande, och grundar sig i både socioekonomiska skillnader och avståndsfaktorer. Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högutbildade och höginkomsttagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst. Därtill betonas att bostadsbyggandet inte utvecklas i takt med befolkningstillväxten, vilket leder till trångboddhet särskilt för nyanlända.

Enligt den tillgänglighetsanalys som gjorts i den storregionala systemanalysen finns det i nuläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser. Tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är emellertid betydligt sämre och bilberoendet större. Tillgängligheten till arbete korrelerar även i hög grad med tillgänglighet till andra viktiga samhällsfunktioner i form av sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik illustreras i Figur 8.



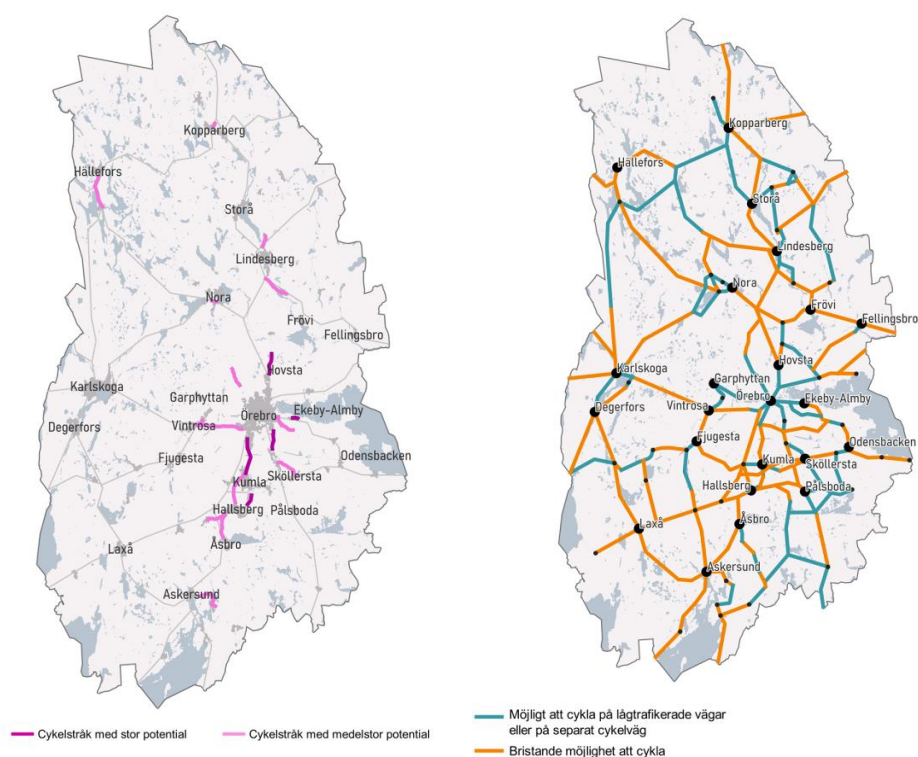
Figur 8. Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: En bättre sits (2020).

Dessa resultatet stämmer med trenden som visas i regionala trafikförsörjningsprogrammet från analysen av arbetsmarknadsområden 2018 där de flesta arbetsmarknadsområden samlas vid större orter med regionaltågsstationer som till exempel Örebro, Kumla, Hallsberg och Karlskoga, se Figur 9.

Tabell 2. Tillgänglighet med cykel till skola/arbete från hemmet.

Tillgänglighet för personer till skola/arbete från hemmet	Hem-arbete med cykel 10 min	Hem-arbete med cykel 30 min	Hem-skola med cykel 10 min	Hem-skola med cykel 20 min	Hem-arbete/skola med cykel och kollektivtrafik 30 min	Hem-arbete/skola med cykel och kollektivtrafik 45 min	Hem-arbete/skola med cykel och kollektivtrafik 60 min
Förvärvsarbetande kvinnor och män, hela länet	40%	58%	-	-	-	77%	87%
Barn, hel länet (0-18 år)	-	-	37%	60%	87%	-	95%

I regionens cykelplan från 2022 har stråk med potential för arbetspendling med cykel pekats ut, se Figur 10. Särskilt stor potential finns med koppling till de större städerna och tätorterna Kumla, Örebro, Hallsberg, Askersund, Hällefors och Kopparberg. Till höger i figuren visas även cykelpotentialen för olika förbindelser. De orangea markeringarna i kartan visar förbindelser med bristande möjlighet att cykla,



Figur 10 Till vänster: Cykelstråk med potential för arbetspendling. Till höger: Cykelpotential för olika förbindelser (ej exakta vägar) mellan orter.²⁶

²⁶ <https://politiskamoten.regionorebrolan.se/welcome-sv/namnder-styrelser/samhallsbyggnadsnamnd/mote-2022-09-01/agenda/regional-cykelplan-2022-pdf?downloadMode=open>

5. Nuläge: miljöaspekter

Hälsa

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning.

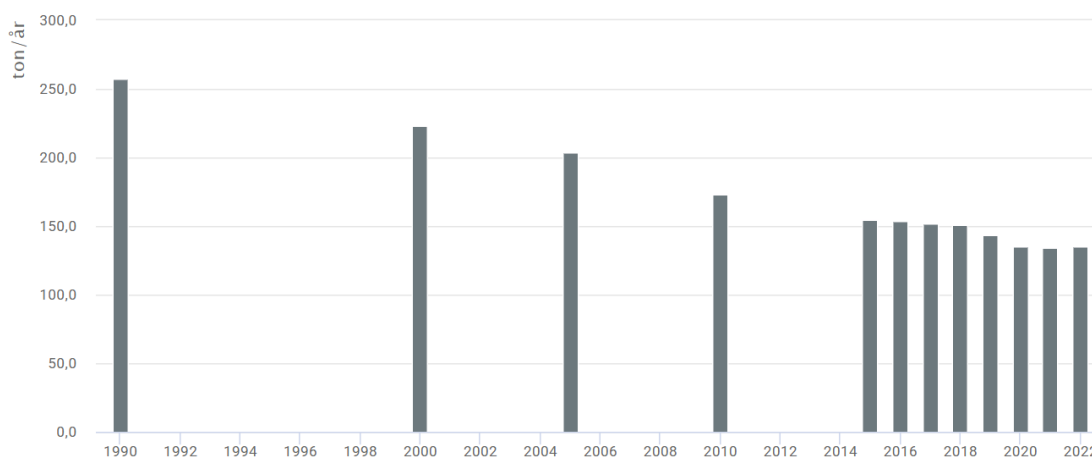
Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM_{2.5}, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM₁₀²⁷. I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar. PM₁₀ är det man oftast studerar vad gäller partiklar från vägtrafik eftersom där finns möjlighet att göra åtgärder vid höga nivåer som uppstår vid upptorkning på våren, genom bl.a. sopning och dammbindning.

Utsläppen av de minsta, och farligaste, partiklarna PM_{2,5} domineras i Örebro län av uppvärmning av bostäder och lokaler, men även industri och transporter har betydande utsläpp. I tätorterna är det främst trafikens slitage av vägbanan som ger hälsoproblem. Hälsoproblem till följd av vedeldning är vanligare på mindre orter. EU:s takdirektiv innebär att utsläppen av PM_{2,5} från Sverige skulle ha minskat med 19 procent mellan 2005 och 2020. Omräknat för länet skulle det innebära att utsläppen 2020 högst fick uppgå till 1000 ton. 2022 var länets totala utsläpp knappt 620 ton år och för närvarande är utsläppen svagt minskande och med god marginal lägre än den målnivån. Miljökvalitetsmålets precisering för årsmedelvärde klarades 2022 i urban bakgrund i samtliga kommuner som mätt PM_{2,5}.²⁸

I Figur 11 kan man utläsa utvecklingen av utsläpp av PM_{2,5} i Örebro län.

²⁷ PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM_{2,5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

²⁸ <https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/partikelutslapp-av-pm25/orebro-lan/> (uttag 20250324)



Figur 11 Utsläpp (ton) av små partiklar (PM2.5) från transportsektorn i Örebro län 1990–2022. Källa: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/partikelutslapp-av-pm25/orebro-lan/>

Inte någon av de kommuner som hade överskridanden av luftkvalitetsnormer 2023 ligger i Örebro län.²⁹ Detta gäller samtliga luftkvalitetsnormer, d v s såväl för partiklar (PM2,5, PM 10) som kvävedioxid.

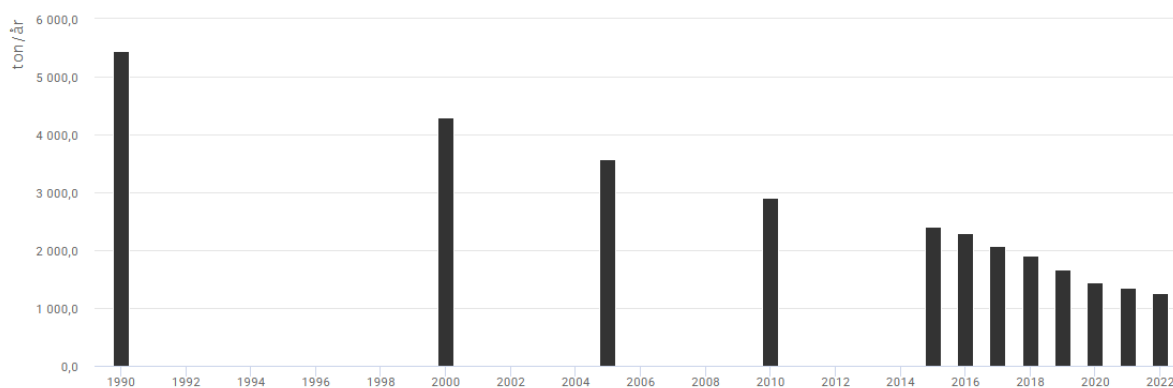
Utsläppen av kväveoxider i Örebro län har sedan 1990 mer än halverats. De har främst minskat till följd av stegvis skärpta avgaskrav på personbilar och tunga fordon. 2022 var utsläppen i Örebro län knappt 3 600 ton, vilket innebär att utsläppen följer en minskande trend. Enligt EU:s takdirektiv skulle kväveoxidutsläppen från Sverige minska med 36 procent mellan 2005 och 2020 och ska till år 2030 minska med 66 procent. Omräknat för Örebro län skulle det innebära att utsläppen 2020 högst fick uppgå till 4 100 ton. Till år 2030 får de högst uppgå till 2 200 ton.³⁰

Utsläppen behöver därmed minska ytterligare för att det långsiktiga minskningsmålet till 2030 ska nås. Omställningen till ett miljöanpassat och resurssnålt transportsystem har ännu inte fått tillräckligt stort genomslag. I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Figur 12 syns utsläppsnivåerna av NOx i Örebro län. Utsläppen av NOx från transportsektorn var 77 procent lägre 2022 jämfört med 1990.³¹

²⁹ <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/miljokvalitetsnormer-for-utomhusluft/overskridanden-av-miljokvalitetsnormerna/> (uttag 20251103)

³⁰ <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/kvaveoxidutslapp/orebro-lan/> (uttag 20250415)

³¹ Källa: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/kvaveoxidutslapp/orebro-lan/>



Figur 12 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/frisk-luft/kvaveoxidutslapp/orebro-lan/>

Buller

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

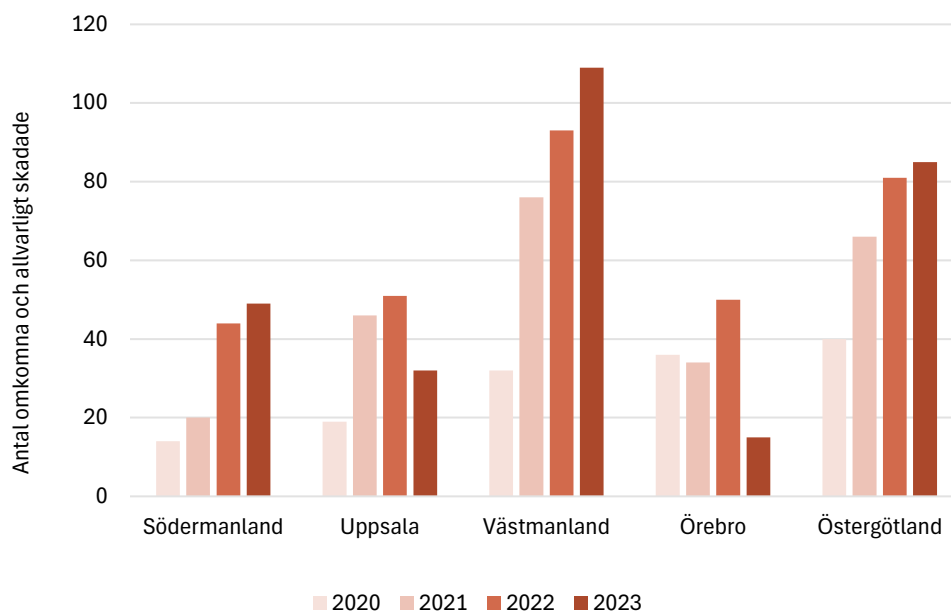
Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Trafiksäkerhet

Enligt Trivector Traffics analys i statistik från STRADA³³ av trafiksäkerhetsutvecklingen har antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken i Örebro län varierat mellan 2020-2023 utan att någon tydlig trend kan skönjas, se Figur 13. Noteras bör dock att 2020-2021 var pandemiår och Trafikverket anger att de bedömer att rapporteringsgraden för allvarligt skadade är låg i Örebro län och att mörkertalet är stort.

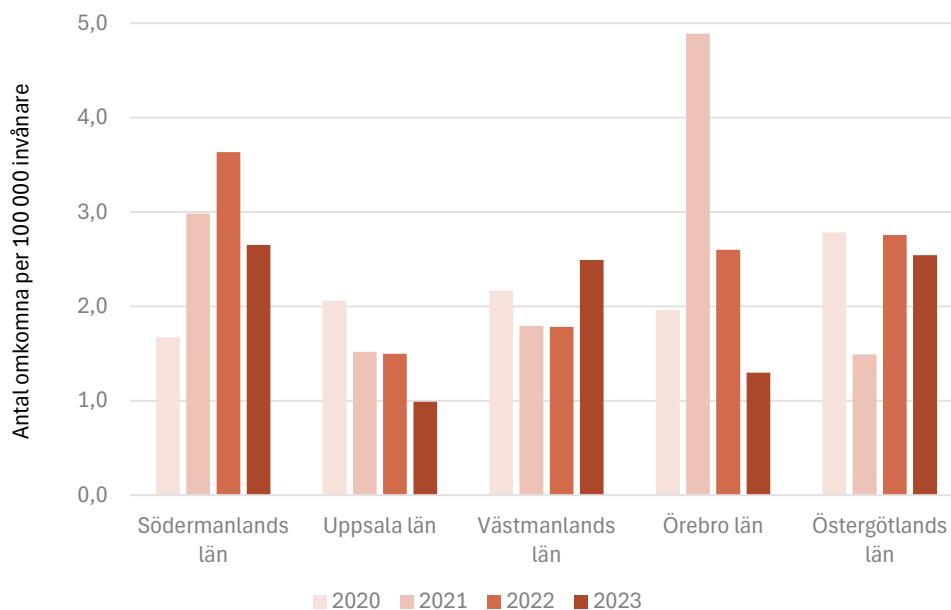
³² [https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/\(uttag-20250304\)](https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/(uttag-20250304))

³³ https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/regional_arsstatistik.xlsx



Figur 13 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Trivectors bearbetning av data.

Analys av antal omkomna per 100 000 invånare under den studerade fyraårsperioden jämfört med grannlänerna visar att Örebro län varit ganska jämförbart med de övriga länen förutom år 2021 som sticker ut med betydligt högre antal omkomna per 100 000 invånare, se Figur 14. De trafikantgrupper i Örebro län som sticker ut bland omkomna är gående och cyklister med 12 procent vardera och bilister med 58 procent.



Figur 14 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Trivectors bearbetning av data.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör.³⁴ Generellt i landet minskar andelen cykelresor och har gjort det de senaste 25 åren.^{35, 36}

Klimat

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent. Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar.³⁷ Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon³⁸. Även i Örebro län har utsläppen minskat under de senaste åren och precis som i landet totalt dominerar utsläpp från personbilar, se Tabell 3.³⁹

Tabell 3. CO₂-utsläpp från inrikes transporter i Örebro 1990–2022, mätt i 1 000-tal ton CO₂. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas.

	1990	2000	2005	2010	2015	2020	2022	Andel 2022
Vägtrafik	571	605	653	677	590	481	426	97%
-personbilar	383	381	386	406	373	303	268	61%
-lätt lastbil	31	33	42	54	53	49	43	10%
- tung lastbil	120	152	182	183	146	122	109	25%
- bussar	36	36	39	32	15	5	3	1%
- mopeder/mc	1	3	3	3	3	3	3	1%
Inrikes civil sjötrafik	3	3	3	4	4	4	4	1%
Inrikes flygtrafik	21	20	21	11	14	5	7	2%
Järnväg	6	4	4	3	3	2	2	1%
Alla transporter	601	632	680	696	611	493	440	100%

Landskap

Landskapet är en viktig faktor för såväl människan som djur och miljö. För människor kan kringliggande landskap vara viktigt ur sociala, ekonomiska såväl som estetiska och ekologiska aspekter. Landskap kan vara attraktiva boendemiljöer, vara centrala för

³⁴ SOU2023:29: Varje rörelse räknas.

³⁵ Nationellt cykelbokslut 2018. Trafikverket publikation 2019:104.

³⁶ Nationellt cykelbokslut 2023. Trafikverket publikation 2024:120.

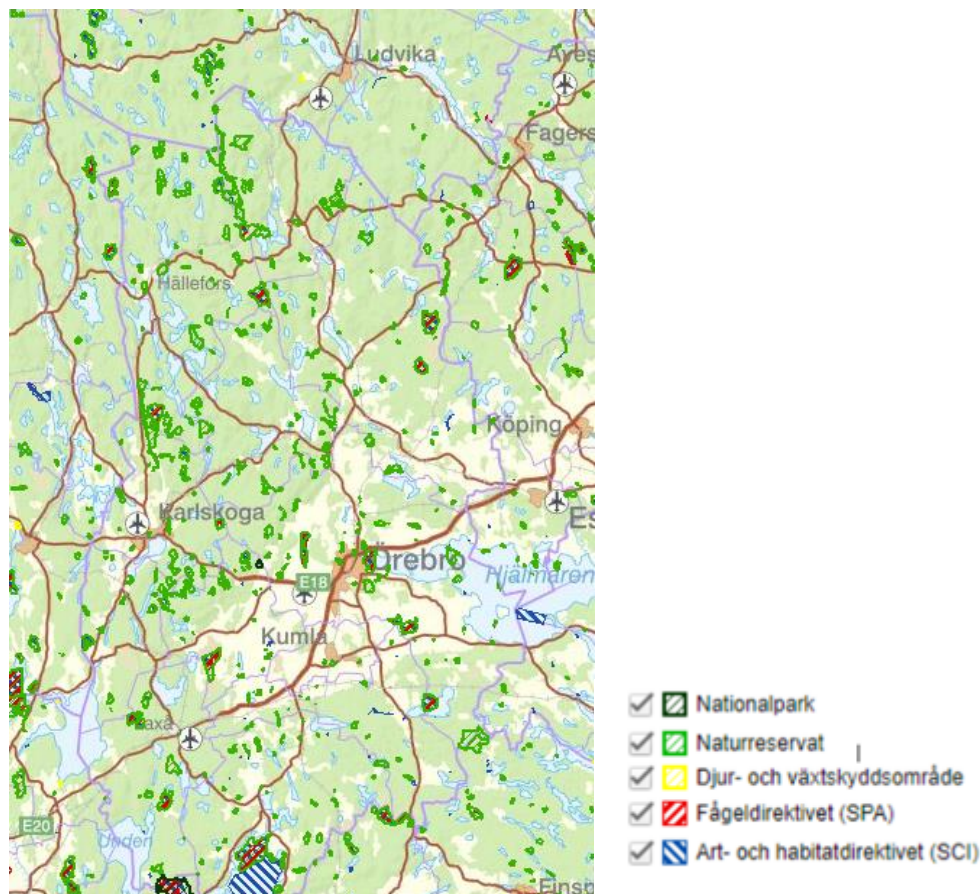
³⁷ <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

³⁸ [Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket \(naturvardsverket.se\)](https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/) <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

³⁹ RUS Nationella emissionsdatabas, [Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](https://www.rus.se/Regional-utveckling-och-Samverkan-i-miljomalssystemet)

besöksnäringen, utgöra en vacker plats för rekreation eller stärka den biologiska mångfalden.⁴⁰

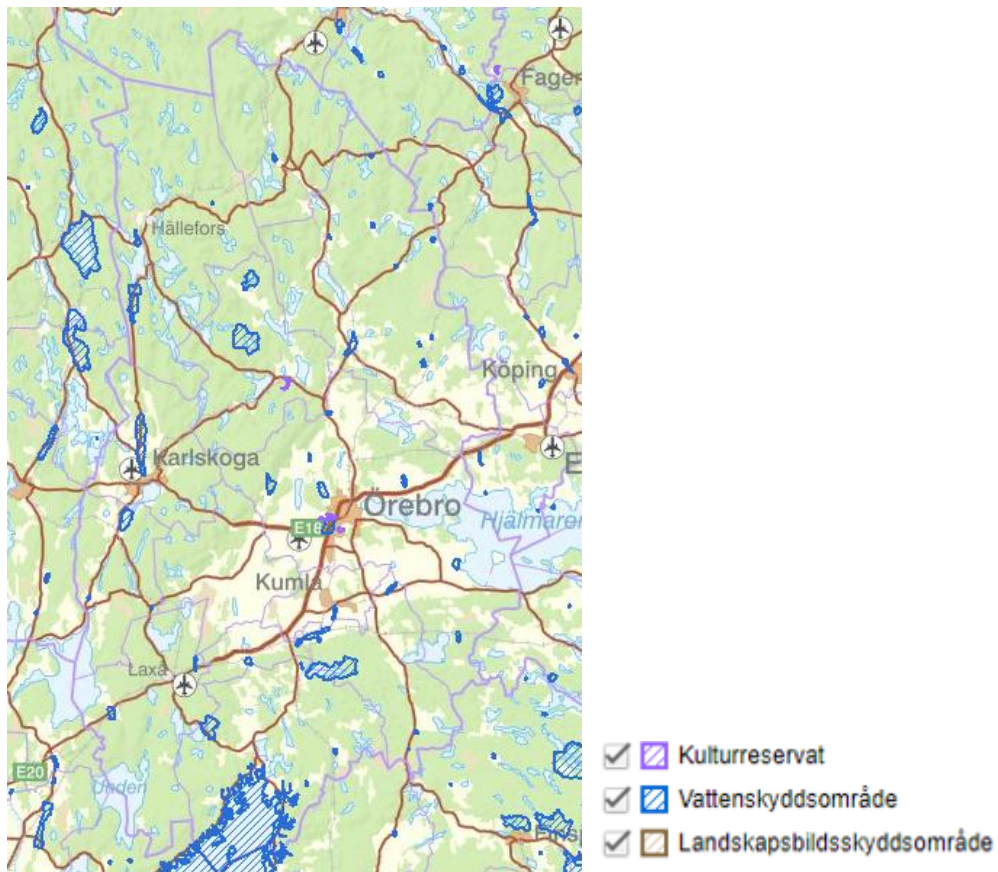
Infrastruktur innebär intrång i landskapet, naturen och dess naturresurser. Även kulturlandskapet och landskapsbilden påverkas av infrastrukturen. I Figur 15 visas en karta över den större väg- och järnvägsinfrastrukturen i Örebro län samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 15 En översikt av Örebro läns naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket (uttag 20250415)

I Figur 16 visas en karta över Örebro läns större väg- och järnvägsinfrastruktur samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Den ger indikation över var det finns viktiga områden för skydd av grundvatten och biologiskt viktiga våtmarker samt var det finns utpekade områden med kulturlämningar och särskilt skydd av landskapsbilden.

⁴⁰ Naturvårdsverket (u.å) *Kulturmiljö, landskap och bebyggelse inom strategisk miljöbedömning* <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/strategisk-miljobedomning/kulturmiljo-landskap-och-bebyggelse/> (uttag: 2025-04-14)



Figur 16 En översikt av Örebro läns utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket (uttag 20250415).

6. Nuläge: sociala hållbarhetsaspekter

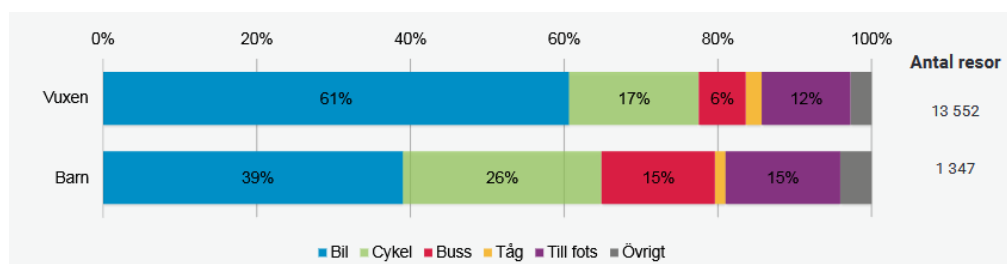
Social hållbarhet och transportsystemet

Nedan följer en sammanfattning av forskning och studier som tittat på resande och mobilitetsförutsättningar för olika grupper. Sammanställningen bidrar med kunskap som ligger till grund för bedömningarna.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.⁴¹

I resvaneundersökningen från 2023 redovisas färdmedelsfördelningen för barn i åldern 6-15 år. Resultatet redovisas i Figur 17. Färdmedlen gång och cykel står för 41% av barnens resor. Nästan lika stor andel, 39 %, av barnens resor sker i bil.



Figur 17 Färdmedelsfördelning barn och vuxna. Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2023, Region Örebro Län

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdmedlet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik för många av de allra äldsta allt viktigare transportsätt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.⁴²

Region Örebro Regionala Utvecklingsstrategi (RUS) påpekar att det är framför allt unga människor – 20 år och yngre – som reser på ett hållbart sätt. Därefter

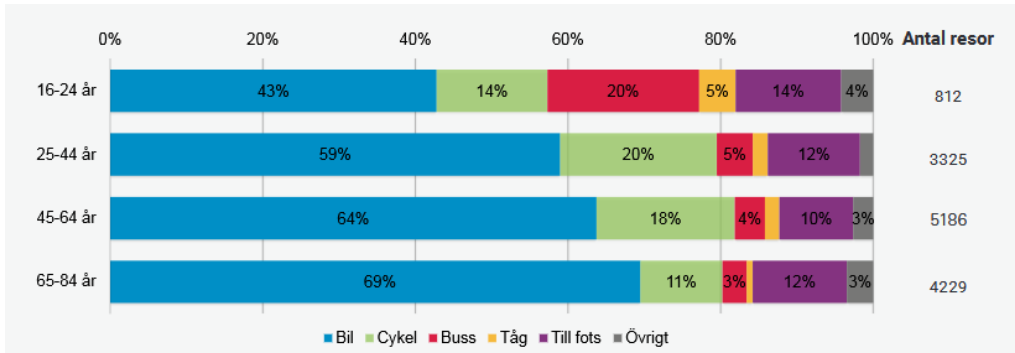
⁴¹ Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3. <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/> samt

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

⁴² Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. *J. Transp. Geogr.* 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

ökar bilanvändandet kraftigt med stigande ålder, på bekostnad av både kollektivtrafik, gång och cykel.

I Figur 18 visas hur färdmedelsfördelningen varierar mellan olika åldersgrupper i Örebro län. I åldersgruppen 16-24 år har man betydligt större andel resor med kollektivtrafik jämfört med övriga åldersgrupper. Med stigande ålder ökar andelen resor i bil. Notera dock att generellt sett gör den äldsta åldersgruppen färre resor totalt sett än övriga åldersgrupper.

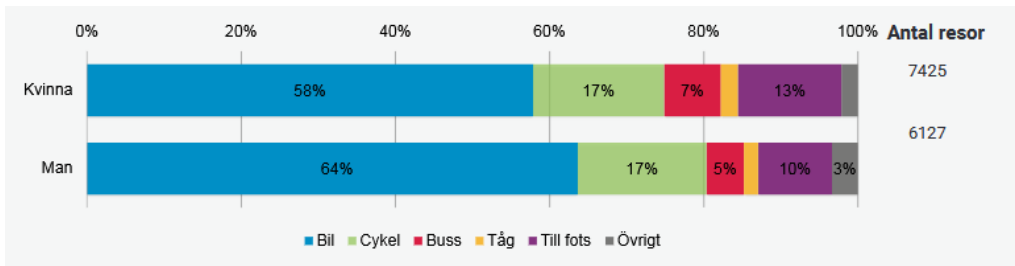


Figur 18 Färdmedelsfördelning ålder. Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2023, Region Örebro Län

Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Generellt sett gör kvinnor och män ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.⁴³ Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.⁴⁴⁴⁵

Färdmedelsfördelningen för Örebros länsinvånares resor uppdelat på kvinnor och män visas i Figur 19. Kvinnor har mindre andel resor i bil och i stället högre andel resor till fots och med kollektivtrafiken.



Figur 19 Färdmedelsfördelning utifrån kön. Källa: Resvaneundersökning Region Örebro län 2023, Region Örebro Län

⁴³ Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

⁴⁴ Polk, M., 2003. Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden? *Transp. Res. D* 8, 75–95. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2).

⁴⁵ Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101168.

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.⁴⁶

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.⁴⁷

I Örebro län finns mer än 2 500 hållplatslägen. Av dessa bedöms 394 hållplatslägen på 197 hållplatser inte uppfylla ambitionsmålen för tillgänglighet i den senaste inventeringen.⁴⁸

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.⁴⁹

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följd effekter som minskat buller

⁴⁶ Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2

⁴⁷ Se bl.a. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

⁴⁸ <https://kulturvackerkanslor.regionorebrolan.se/contentassets/362e100e7d8b4f91ab4cdfd3e15dd5c8/bilaga-1--omvarldsrapport--transporter-och-infrastruktur.pdf>

⁴⁹ Se bl.a. Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt*. Trivector rapport: 2019:57

och minskade luftföroreningar.⁵⁰ För data gällande Örebro län se avsnittet Den sociala geografin.

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etnisk och demografisk⁵¹. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.

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

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

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.⁵² Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

Den sociala geografin

Riksdagen beslutade 2018 om ett nytt folkhälsopolitiskt mål som handlar om att skapa samhälleliga förutsättningar för god och jämlik hälsa och att minska påverkbara hälsoklyftor inom en generation. Region Örebro läns regionala utvecklingsstrategi (RUS) ansluter till detta mål genom att sträva efter hög och jämlik livskvalitet i länet.

Socioekonomiska faktorer som utbildningsnivå, sysselsättning och ekonomi är centrala för människors livsvillkor och hälsa. Ett län består av olika kommuner, som i sin tur består av en sammansättning av mindre geografiska beståndsdelar. Kommunerna såväl som de olika mindre geografiska beståndsdelarna är olika till sin karaktär och därmed är också utvecklingsbehoven olika. I en rapport med namnet *Socioekonomiska kluster i Örebro län* har det studerats huruvida det finns

⁵⁰ Se bl a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovrapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

⁵¹ Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etnisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

⁵² Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. S. 93-112

kluster av områden med likartade socioekonomiska områden som skiljer sig från andra områden. Resultatet visar att det finns fem socioekonomiska kluster i länet, se Figur 20 Örebro län uppdelat i socioekonomiska kluster. För hållbarhetsbedömningen av länsplanen ger kartan och beskrivningarna av de socioekonomiska områdena underlag för att förstå vilka områden som kan tänkas ha större utmaningar kopplat till tillgänglighet, möjligheter att resa med olika färdmedel och barns självständiga mobilitet.

Ljusgrönt kluster: Kan beskrivas som ett stads eller stadsnära, mycket välmående kluster. Totalt antal invånare i klustret är 66 000 vilket är det näst högsta antalet bland samtliga kluster. Drygt en fjärdedel av befolkningen är under 20 år och andelen 75 år och äldre är näst lägst i länet, vilket tyder på att här finns många barnfamiljer. Nära nio av tio, är födda i Sverige. Andelen ej svenskfödda fördelar sig med ungefär hälften som har födelseland i övriga Europa och hälften med födelseland utanför Europa. Den vanligaste bostadstypen är att äga sitt boende (ca 50 procent). Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv är områdena i detta kluster de mest välmående i Örebro län då andelen med låg ekonomisk standard är lägst i länet och andelen förvärvsarbetande samt andelen med eftergymnasial utbildning i arbetsför ålder är högst i länet. Knappt en av tio är högskolestuderande, vilket är näst högst i länet. Den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet är högst i länet. Ohälsotalet är dessutom lägst i länet.

Mörkgrönt kluster: Kan beskrivas som ett välmående kluster i tätorter eller stadsnära områden. Totalt antal invånare 50 000. En fjärdedel av befolkningen är under 20 år och drygt en åttondel av befolkningen är äldre än 75 år. Nio av tio, är födda i Sverige. Andelen ej svenskfödda fördelar sig med ungefär hälften som har födelseland i övriga Europa och hälften med födelseland utanför Europa. Den vanligaste bostadstypen är att äga sitt boende. Drygt tre av fyra invånare i detta kluster bor i äganderätt. Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv är områdena i detta kluster socioekonomiskt välmående men med en relativt hög försörjningskvot då andelen barn och äldre är hög. I dessa områden är andelen med låg ekonomisk standard låg och en hög andel av befolkningen i arbetsför ålder är förvärvsarbetande. Bland personer i arbetsför ålder är det drygt hälften som har gymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå och knappt fyra av tio som har eftergymnasial utbildning. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten per konsumtionsenhet är näst högst i länet. Ohälsotalet i klustret är det näst lägsta.

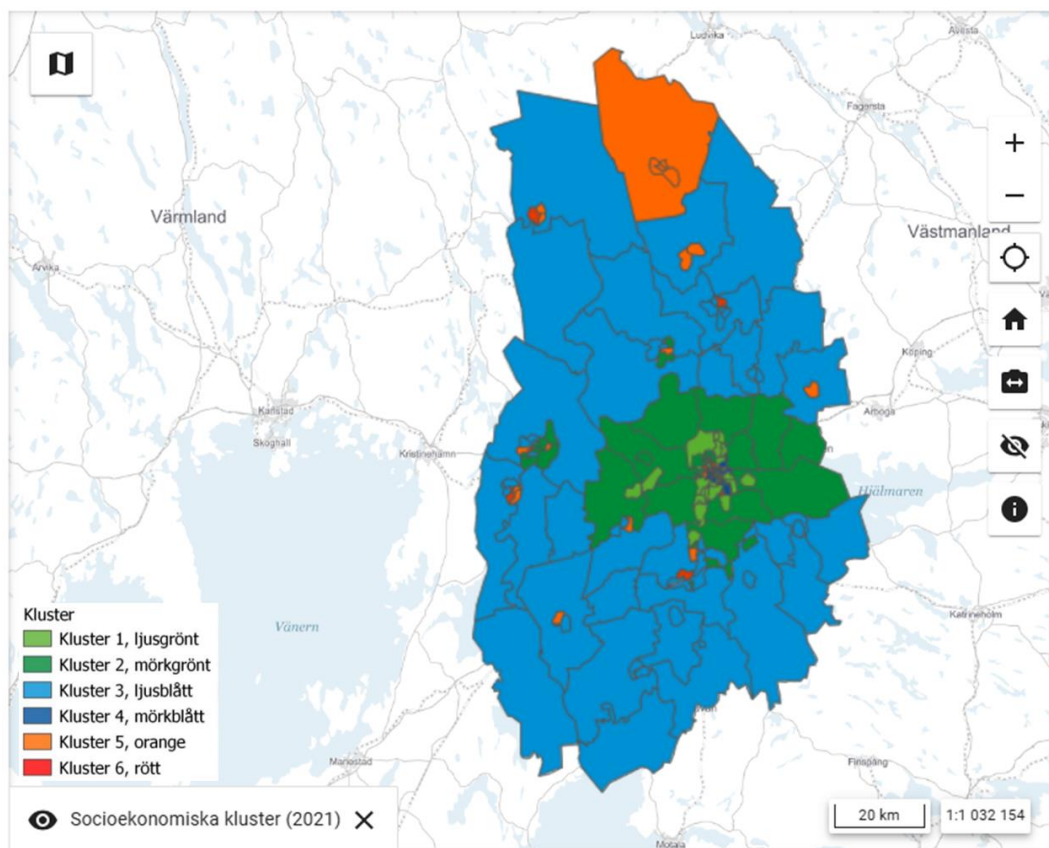
Ljusblått kluster: Kan beskrivas som landsbygd och tätorter, relativt välmående. Detta är det största klustret med 85 000 invånare och är det geografiskt mest utbredda. Drygt en femtedel av befolkningen är under 20 år och drygt en åttondel av befolkningen är äldre än 75 år. Nära nio av tio, är födda i Sverige, bland ej svenskfödda har ungefär hälften övriga Europa som födelseland och hälften födelseland utanför Europa. Den vanligaste bostadstypen är att äga sitt boende. Drygt tre av fyra av invånarna i detta kluster bor i äganderätt. Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv är områdena i detta kluster socioekonomiskt välmående men med en relativt hög försörjningskvot då andelen barn och äldre är hög. I dessa områden är andelen med låg ekonomisk standard låg och en hög andel av befolkningen i arbetsför ålder är förvärvsarbetande. Bland personer i arbetsför ålder är det drygt hälften som har gymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå och knappt tre av tio har eftergymnasial utbildning. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten per

konsumtionsenhet är den tredje högst. Ohälsotalet i klustret är dock det tredje högsta i länet

Mörkblått kluster: Återfinns främst i Örebro centralort, urban mix. Ca 40 000 invånare tillhör detta kluster. Andelen invånare under 20 år är lägst i länet och andelen 75 år och äldre är relativt låg. Drygt åtta av tio invånare är födda i Sverige medan sju respektive tolv procent är födda i övriga Europa respektive utanför Europa. Den vanligaste bostadstypen är att bo i hyresrätt. Nära tre av fyra av invånarna i detta kluster bor i hyresrätt. Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv är det här klustret mer splittrat då andelen med låg ekonomisk standard är medelhög och en medelhög andel, knappt tre fjärdedelar, av den arbetsföra befolkningen förvärvsarbetar. Däremot har nära hälften eftergymnasial utbildning och andelen högskolestuderande är högst i länet. Få personer har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och medianen för den disponibla inkomsten är medelhög. Ohälsotalet i klustret är relativt lågt.

Orange kluster: Tätorter och tätortsnära lägen med socioekonomiska utmaningar. Omkring 35 000 invånare bor i detta kluster. En av fem invånare är under 20 år och andelen 75 år och äldre är länets högsta. Andelen svenskfödda är näst lägst i länet och åtta respektive 14 procent är födda i övriga Europa respektive utanför Europa. Den vanligaste bostadstypen är att bo i hyresrätt vilket knappt hälften i detta kluster gör. Det är också relativt vanligt att äga sitt boende då fyra av tio i detta kluster bor äger sitt boende. Generellt kan sägas att dessa områden präglas av en relativt åldrande befolkning med låg generationsåterväxt. Andelen av den arbetsföra befolkningen som förvärvsarbetar är lägre än i ett genomsnittligt område i länet och utbildningsnivån är relativt låg då andelen med eftergymnasial utbildning är förhållandevis låg. Den disponibla inkomsten är näst lägst i länet och andelen med ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla är näst högst i länet. Antalet ohälsodagar är högst i länet.

Rött kluster: Det röda klustret är minst sett till både antalet områden (16 DeSO) och till befolkningens mängd (knappt 30 000 invånare). Samtidigt är dessa områden också de med störst socioekonomiska utmaningar. Klustret har en relativt ung befolkning där en tredjedel är yngre än 20 år, vilket är länets högsta nivå och andelen 75 år och äldre är länets lägsta. Här återfinns den högsta andelen ensamstående med barn 14 procent. Hälften av invånarna är födda i Sverige, vilket är länets lägsta andel. En av tio är födda i övriga Europa och fyra av tio är födda utanför Europa. Den absolut vanligaste bostadstypen är att bo i hyresrätt (86 procent av invånarna i klustret). Utifrån ett socioekonomiskt perspektiv så har områdena i detta kluster stora socioekonomiska utmaningar. Andelen av befolkningen i arbetsför ålder som förvärvsarbetar är låg. Utbildningsnivån är relativt låg med en hög andel med förgymnasial utbildning samtidigt som andelen med eftergymnasial utbildning är relativt låg. En hög andel, en av tio, har ekonomiskt bistånd som huvudsaklig inkomstkälla och den disponibla inkomsten är lägst i länet. Antalet ohälsodagar är näst högst i länet.

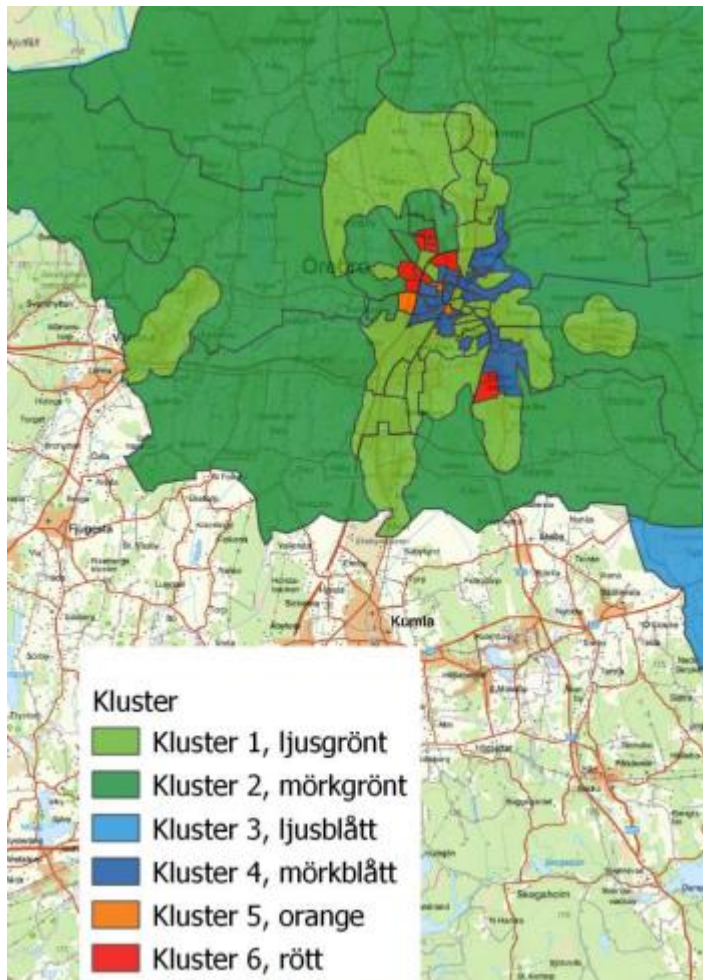


Figur 20 Örebro län uppdelat i socioekonomiska kluster.⁵³

De ljusgröna klustren, som kan beskrivas som mycket välmående, är koncentrerade till Örebro centralort. Områdena är belägna i Örebros norra och södra delar samt i Områdena Ekeby-Almby, Vintrosa och Latorp. Två områden är belägna utanför Örebro kommun, närmare bestämt i tätorten Lanna i Lekebergs kommun samt i norra delen av Kumla tätort. Gemensamt för dessa två områden är att de har en relativt kort pendlingstid till Örebro centralort. De röda klustren återfinns i Örebro kommuns centrala delar likväl som i centralorterna i Degerfors, Hallsbergs, Hällefors, Karlskogas och Lindesbergs kommuner. Det ljusblå klustret är främst geografiskt utspritt på landsbygden. Det orangea klustret är mest framträdande i Ljusnarsbergs kommun där kommunens samtliga tre DeSO tillhör klustret men återfinns i länets alla kommuner förutom i Hallsbergs kommun.

I Figur 21 visas de sociala klustren med ett urklipp för Örebro tätort. I tätorten förekommer ljusgröna, röda, blå och orangea kluster medan det utanför tätorten framför allt förekommer mörkgröna och ljusblå kluster.

⁵³ <https://utveckling.regionorebrolan.se/siteassets/regional-utveckling/dokument-regional-utveckling/dokument-valfard-och-folkhalsa/kluster/socioekonomiska-kluster-i-orebro-lan.pdf>



Figur 21 Socioekonomiska kluster i Örebro tätort.

Även om det finns variationer inom klustren och alla inom ett geografiskt område inte har samma förutsättningar kan dessa kartor ge en indikation på vilka förutsättningar som finns i de olika områdena. Avseende de röda klustren kan förutsättningarna, med en hög andel barn och en hög andel som har ekonomiskt bistånd som huvudsakliga inkomstkälla innebära att människor generellt har färre valmöjligheter avseende mobilitet och att kollektivtrafiken är viktig, samtidigt som den kan anses dyr. För de ljusgröna klustret, där såväl hälsa som ekonomi är hög kan det generellt finnas fler möjligheter att välja olika färdmedel vilket i sin tur kan öka mobiliteten och tillgängligheten (men såklart är det fler parametrar som spelar in).

Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor (utmaningar) fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger tre rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande och inkluderande.

Sammanhållen

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

De sociala knäckfrågor som identifierats baserat på tillgängligt underlag och utifrån Region Örebro län är:

- Boende i länets olika delar har olika förutsättningar att resa till regionhuvudorten Örebro, såväl avseende tid som färdmedel. Eftersom Örebro är ett viktigt nav i regionen för regional tillgänglighet och vidare resor är tillgänglighet till Örebro centralt för en sammanhållen region.
- För tillgänglighet till arbetstillfällen och service är det för många människor centralt att ha tillgång till kollektivtrafik, särskilt viktig kan kollektivtrafiken vara för personer med lägre socioekonomiska förutsättningar och som inte äger eller har tillgång till bil.

Tillgänglig

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

De sociala knäckfrågor som identifierats utifrån Region Örebro län utifrån aspekten tillgänglig är:

- Det finns sex socioekonomiska kluster spridda i Örebro län och i framför allt det orangea och det röda finns en större andel äldre respektive barn. Samtidigt är det en hög andel som har ekonomiskt bistånd och ohälsan är hög. Förutsättningarna att välja olika färdmedelsalternativ kan vara lägre här till följd av ovan nämnda faktorer vilket i praktiken kan ge en minskad tillgänglighet i vardagen.
- Full tillgänglighetsanpassning finns i dagsläget inte på alla hållplatser i regionen.

Hälsofrämjande

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

De sociala knäckfrågor som identifierats utifrån Region Örebro län utifrån aspekten hälsofrämjande är:

- Ohälsan är generellt sett större i länets västra delar och på landsbygder än i städerna (även om variation finns).

- Ohälsan är olika för olika grupper där kvinnors och flickors hälsa är lägre än mäns och pojkars och där det finns geografiska kluster där hälsan är låg.
- Det finns en oanvänd cykelpotential i länet idag som innebär att fler skulle kunna cykla till skola/arbete än vad som görs idag och därmed öka sitt aktiva resande.

Inkluderande

Inkludering inom regional transportplanering handlar om makt och inflytande kopplat till regionala processer och beslutsfattande i frågor som rör samhället och de egna livsvillkoren. Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället, där vissa grupper har lättare att göra sig hörda än andra. Generellt har barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper samt personer som bor utanför större tätorter sämre förutsättningar för att påverka transportplaneringen.

Känslan av delaktighet, inflytande och makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmänniska i vardagen. Inkludering är en viktig hälsofråga, eftersom brist på inkludering och delaktighet i samhället kan leda till känslan av utanförskap och maktlöshet vilket i sin tur har ett starkt samband med ohälsa.

Ökad delaktighet kan skapas genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparanta, exempelvis genom att bjuda in till samtal och dialog. Data kring delaktighet i framtagandet av länsplanen och de arbeten som föregår och ligger till grund för länsplanen finns inget. Därav kommer inkludering inte att bedömas i kommande konsekvensbedömning.

Sociala nycklar

En länsplan kan inte ensamt lösa alla de sociala utmaningar som finns i Örebro län, men det är viktigt att belysa de delar där en länsplan faktiskt kan bidra till förbättring. De sociala nycklarna som presenteras nedan är de sociala mål som projektet behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna som identifierats från nuläget.

De sociala nycklarna för länsplanen är följande:

- Sammanhållen: Stärk de rumsliga sambanden i regionen genom att öka tillgängligheten till Örebro, i tvärförbindelser och i länets landsbygder.
- Tillgänglig: Skapa ett tillgängligt och hållbart transportsystem som bidrar till social hållbarhet, jämlikhet och jämställdhet genom att förbättra den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar och öka tillgängligheten särskilt för barn och unga, äldre och i områden med socioekonomiska utmaningar.
- Hälsofrämjande: Bidra till ökat aktivt resande med gång, cykel och resor med kollektivtrafik.

7. Bedömningsgrunder

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av länsplan 2026–2037 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningskriterier. Bedömningskriterierna utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget, se avsnitt Mål . Nedan presenteras bedömningskriterierna närmare tillsammans med de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

Bedömningsgrunder miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i nedan. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.

Tabell 4. Bedömningsgrunder miljömässig hållbarhet

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa och säkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Buller • Luft • Trafiksäkerhet • Fysisk aktivitet i transportsystemet
Klimat	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteffektivitet • Energieffektivisering • Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	<ul style="list-style-type: none"> • Vatten • Naturresurser (resurser tillgängliga för människan) • Landskap och kulturmiljö • Biologisk mångfald (växt- och djurlivseffekt)

De kriterier som använts för bedömningarna av betydande miljömässig påverkan visas i Tabell 5.

Tabell 5. Bedömningskriterier inom respektive miljömässig hållbarhetsaspekt

Hållbarhetsaspekt	Bedömningskriterier
Buller	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. • Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för buller. • Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
Luft	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar i tätorter • Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
Trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> • Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
Fysisk aktivitet i transportsystemet	<ul style="list-style-type: none"> • Understödande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. • Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Transporteffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
Energieffektivisering	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.
Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Vatten	<ul style="list-style-type: none"> • Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. • Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
Naturresurser	<ul style="list-style-type: none"> • Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utträdning, med speciellt fokus på areella näringar.

Landskap och kulturmiljö	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. • Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
Biologisk mångfald	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

Vid avgränsningssamråd framfördes också önskemål om att bedöma planen utifrån ett klimatanpassningsperspektiv. Grafiska analyser har därför gjorts av alla namngivna objekt för att studera om de ligger inom områden som riskerar att kunna drabbas av översvämningar vid extremväder. Då analyserna visade att inga av de studerade objekten ligger inom sådana områden tas denna aspekt inte upp vidare i de kommande bedömningarna. Dock kan bedömning av behov av klimatanpassningsåtgärder behöva göras i projekteringsskedet.

Bedömningsgrunder sociala aspekter

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell 6. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i avsnitt Sociala knäckfrågor ovan.

Inkludering har identifierats som en social knäckfråga, men kommer ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

Tabell 6. Bedömningsgrunder social hållbarhet

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	<ul style="list-style-type: none"> • Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
Tillgänglig	<ul style="list-style-type: none"> • Medborgarnas generella tillgänglighet • Näringslivets tillgänglighet • Barns tillgänglighet • Äldres tillgänglighet • Jämställdhet • Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv
Hälsöfrämjande	<ul style="list-style-type: none"> • Fysisk aktivitet i transportsystemet • Buller • Luft • Trafiksäkerhet

De kriterier som använts för bedömningarna av betydande påverkan på social hållbarhet visas Tabell 7.

Tabell 7. Bedömningskriterier inom respektive social hållbarhetsaspekt

Hållbarhetsaspekt	Bedömningskriterier
Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att knyta ihop olika områden med olika socioekonomisk karaktär? • Stärks tillgängligheten med kollektivtrafik till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik?
Medborgarnas tillgänglighet (generellt)	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att förutsättningarna för att välja bil, kollektivtrafik, gång och cykel förbättras? • Bidrar åtgärden till att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder?
Näringslivets tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att stärka näringslivets möjligheter för transporter?
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att stärka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar utifrån olika funktionshindergruppers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem?
Barns tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att stärka barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar?
Äldres tillgänglighet	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att stärka äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar?
Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> • Bidrar åtgärden till att främja möjligheter att resa på andra sätt än i bil? • Gynnas bilister mer än andra trafikanter? (negativ påverkan) • Bidrar åtgärden till att öka tryggheten och säkerheten? (som värderas högre av kvinnor än av män)
Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	<ul style="list-style-type: none"> • Stärks tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik inom områden med socioekonomiska utmaningar?
Fysisk aktivitet i transportsystemet. Buller, Luft och Trafiksäkerhet	<i>Bedöms utifrån samma kriterier som för miljömässig hållbarhet</i>

Uppsummering / visualisering

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de relevanta målen har gjorts samlat i en **matris**, se bilaga 3. Matrisen visualiserar dels hur målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. I matrisen är kolumnernas bredd för de olika åtgärderna/potterna satta i relation till hur mycket medel som satsas på aktuell åtgärd/pott. Omfattningen av den betydande miljöpåverkan graderas i 3 nivåer;

- negativ påverkan,
- ingen påverkan,
- positiv påverkan.

.

8. Bedömda alternativ

Miljö- och sociala konsekvenser av länsplanen för Örebro län 2026–2037 är uppdelade i två olika delar:

- I den första delen görs en beskrivning av olika åtgärders och åtgärdsgrupperers påverkan på de olika fokusområdena. Miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna bedöms och beskrivs här utifrån en riktning i förhållande till om åtgärden inte genomförs.
- I den andra delen görs en bedömning och beskrivning av i vilken riktning planen som helhet går i relation till ett så kallat nollalternativ som ska fungera som referens att bedöma länsplanens effekter mot.

Nollalternativ

Den bedömning som har gjorts av länsplanen har gjorts i relation till ett nollalternativ som innebär en tänkt utveckling enligt ”business as usual”, det vill säga att den politiska inriktning som gällde i den tidigare planen (2022–2033) även skulle gälla under den nya planperioden (2026–2037).

Nollalternativet är därmed allt det som är kvar, det vill säga ännu ej genomfört, av nuvarande plan inklusive kostnadsökningen för enskilda ej genomförda/slutförda objekt. Potterna har också räknats upp utifrån generella kostnadsökningar men med avdrag på 33 % med hänsyn till att 4 av de 12 åren i den gällande planen passerat. Det innebär att om till exempel en åtgärd med betydande negativ klimatpåverkan som finns med i nollalternativet skulle strykas i ett planalternativ skulle det påverka den betydande miljöpåverkan från detta planalternativ positivt jämfört med nollalternativet.

Bedömning av alternativa planinriktningar

Det är få objekt i den tidigare planen som ännu inte genomförts och som därmed ligger kvar i nollalternativet. I processen med att ta fram en ny länsplan för planperioden 2026–2037 har inga nya namngivna objekt tagits med och heller inga namngivna objekt, utöver redan genomförda, i den tidigare planen tagits bort. Skillnaden i de alternativ som studerats har varit olika stora potter för olika inriktningar, d v s olika stora potter för Trafiksäkerhetsåtgärder, Kollektivtrafikåtgärder, Cykelåtgärder, Nationell plan, Samfinansieringspott, Mindre åtgärder kommunal infrastruktur och Enskilda vägar.

Utifrån konsekvensbedömningarna av de olika potterna som gjordes till den nu gällande planen (2022–2033) och diskussioner på politisk- och tjänstepersonnivå skapades en remissversion av planalternativet som hållbarhetsbedömdes och samtidigt gick på remiss. Sedan gjordes endast någon väldigt liten justering till slutligt plan som här bedöms.

Bedömda åtgärder

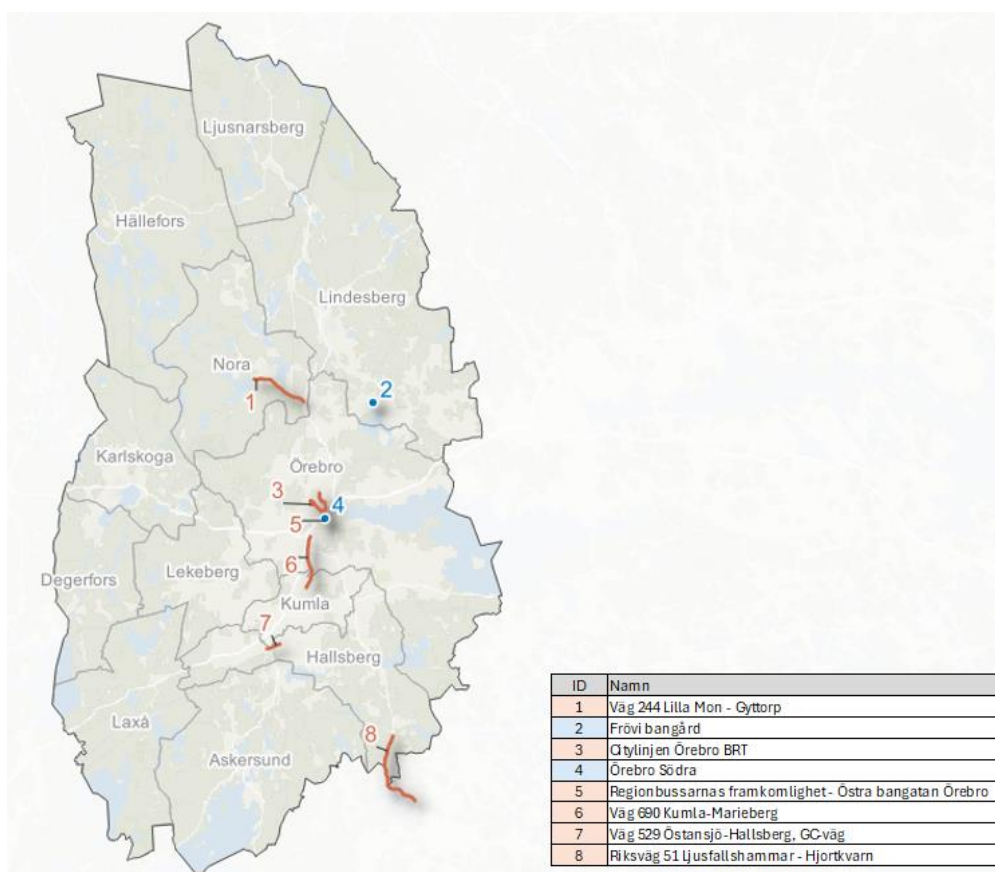
I länsplanen ska alla åtgärder som kostar minst 75 miljoner kronor redovisas separat. Vare sig i nollalternativet eller planalternativet finns det dock, utöver Citylinjen Örebro (BRT), några sådana stora enskilda objekt. Citylinjen finansieras via statlig medfinansiering. Mindre namngivna objekt finns dock separat redovisade och har bedömts separat i hållbarhetsbedömningen. Ännu mindre åtgärder delas in i olika potter, som gäller framför allt kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelåtgärder och mindre åtgärder på kommunal infrastruktur. För dessa åtgärder har en samlad bedömning, utan att ha tillgång till detaljer, gjorts för respektive pott. Åtgärdsområdet Statlig medfinansiering består dels av två utpekade objekt (Citylinjen Örebro och Citybussarnas Framkomlighet) dels av fria medel.

9. Fördelning av medel i nollalternativet och planalternativet

Fördelningen av investeringsramen för ny länsplan respektive fördelningen av medel i nollalternativet redovisas i Tabell 8 och visualiseringarna av bedömningarna finns i Figur 22.

Tabell 8. Tabell som visar fördelning av medel (summa 2026-2037) i nollalternativet och ny plan på olika åtgärder och potter

	Ny plan	Nollalternativet
Vägombyggnationer;	316	168
Trafiksäkerhetspott	246	98
Riksväg 51 Ljusfallshammar - Hjortkvarn	15	15
Länsväg 244 Lilla Mon - Stribergskorset	55	55
Kollektivtrafik:	80	65
Mindre kollektivtrafikåtgärder	80	65
Cykel, regionalt vägnät:	336	183
Cykelåtgärder-pott	220	67
Väg 690, Kumla-Marieberg	67	67
Väg 529, Östansjö-Hallsberg	49	49
Utvecklingsåtgärder:	100	106
Utredningspott	8	14
Samfinansiering av nationell plan:	92	92
Kapacitetshöjande åtgärder, Frövi bangård (cykelbro)	72	72
Örebro Södra	20	20
Statlig medfinansiering:	575	184
Citylinjen Örebro (BRT)	230	0
Regionbussarnas framkomlighet	45	45
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	285	126
Enskilda vägar	15	13
Planreserv	82	-
Totalt	1489	706



Figur 22: Karta som ungefärligt visar samtliga de namngivna objekten som bedömts i hållbarhetsbedömningen

10. Bedömning av åtgärder och potter

Större vägombyggnationer

I planerna ingår två vägobjekt och en pott:

Vägobjektet **Riksväg 51 Ljusfallshammar – Hjortkvarn** är en ren trafiksäkerhetsåtgärd med breddning och kurvrätning, vilket inte kommer att innebära en hastighetshöjning på vägen. Väsentlig påverkan från åtgärden bedöms därför endast ge positiv påverkan på trafiksäkerhet och negativ inverkan på klimatet vid själva anläggandet av vägen. Påverkan på övriga bedömningsområden bedöms bli liten.

Vägobjektet **Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset** innebär att vägen ska byggas om för bättre trafiksäkerhet, framkomlighet och kapacitet och åtgärderna som ingår syftar till att skapa en säker väg för hastigheten 80 km/h. Åtgärden innebär att vägens sidoområden trafiksäkras, att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs i korsningar, att separerade vägar och passager för gång- och cykel byggs, att trafikplats Noras av- och påfarter förbättras, att busshållplatser får en standardhöjning och att viltpassager byggs. Påverkan från åtgärden bedöms bli positiv avseende trafiksäkerhet, jämställdhet, tillgänglighet för både medborgare

och näringslivet, för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre samt öka den fysiska aktiviteten i transportsystemet. Även den biologiska mångfalden bedöms påverkas positivt genom viltpassager. Enda negativa påverkan bedöms fås avseende klimatet vid ombyggnaderna. Påverkan på tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär bedöms liten.

Trafiksäkerhetspotten som ligger under större vägombyggnationer bedöms främst handla om att öka trafiksäkerheten för bilister men kan även inrymma vissa gång- och cykelpassager och kan också kopplas till hållplatser. Åtgärden bedöms därmed i huvudsak ge en positiv inverkan på trafiksäkerheten även om vissa åtgärder kanske skulle kunna ge viss positiv inverkan på barns och äldres tillgänglighet. Väsentlig negativ inverkan bedöms endast ske för klimatet genom anläggandet av åtgärderna. Eftersom pottens placering i geografin är okänd har ingen bedömning på påverkan på den sociala faktorn *sammanhållen* kunnat göras.

Kollektivtrafik

I **potten Mindre kollektivtrafikåtgärder** ingår framför allt tillgänglighetsanpassning av hållplatser som bedöms ge positiv påverkan på generella tillgängligheten för medborgarna, jämställdhet, tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, äldres tillgänglighet samt bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet för dessa grupper. Positiv påverkan bedöms även för trafiksäkerhet. Enbart tillgänglighetsanpassning av hållplatser bedöms inte ge någon märkbar överflyttning från bilresor till kollektivresor men andra åtgärder inom potten skulle kanske ha potential att ge sådana effekter och därmed bidra till transporteffektivitet och genom det ge en positiv inverkan på klimatet. Enda negativa inverkan bedöms anläggandet av åtgärderna ge avseende klimatpåverkan. Eftersom pottens placering i geografin är okänd har ingen bedömning på påverkan på den sociala faktorn *sammanhållen* kunnat göras.

Cykel, regionalt vägnät

I planerna ingår två namngivna cykelvägobjekt och en pott:

De namngivna cykelvägobjekten är **Väg 690, Kumla-Marieberg** samt **Väg 529, Östansjö-Hallsberg**. Båda objekten omfattar ny/separerad gång- och cykelbana och bedöms ge positiv inverkan på tillgängligheten för medborgare generellt och för att binda samman områden med olika socioekonomiska förutsättningar. Åtgärderna bedöms också ge positiv påverkan för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre samt bidra till hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv och bidra till jämställdhet. De bedöms också bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet, ökad trafiksäkerhet och ge viss överflyttning från bil till cykel och därmed en ökad transporteffektivitet med minskade emissioner av koldioxid och därigenom positiv påverkan på klimatet. Själva anläggandet av åtgärderna ger dock negativ inverkan på klimatet. Potentiell negativ inverkan finns i båda objekten avseende grundvatten och kulturmiljö. Båda objekten går över grundvattenförkomst och skyddsområde för grundvattentäkt. För Väg 529, Östansjö-Hallsberg finns kända fornlämningar i direkt anslutning till aktuell sträckning som riskerar att påverkas av åtgärden. För Väg 690 Kumla-Marieberg finns fornlämningar och väganknutet kulturminne, samt ett par alléer i anslutning till väg 690. Öster om

väg 690 finns ett område utpekade som särskilt värdefullt vatten ur kulturmiljöaspekt.

Potten för cykelåtgärder bedöms få samma positiva effekter som de namngivna åtgärderna ovan. Eftersom potten kan innefatta utbyggnader av nya gång- och cykelvägar men dessa inte nu går att veta var de kommer att gå går det inte att bedöma om de, liksom de namngivna objekten, också skulle kunna få negativa effekter för vatten och kulturmiljö. Det går heller inte att säga något om hur potten påverkar områden med socioekonomiska utmaningar.

Utvecklingsåtgärder

Inom utvecklingsåtgärder ingår samfinansiering av nationell plan som i sin tur består av ett namngivet objekt (Kapacitetshöjande åtgärder, Frövi bangård (cykelbro)) och en pott. I utvecklingsåtgärder ingår också ytterligare ett namngivet objekt (Örebro Södra) och en utredningspott.

Utredningspotten ger ingen påverkan i vare sig positiv eller negativ riktning.

Örebro Södra innebär att stationsområdet rustas upp och gör det till en attraktiv och integrerad plats i staden. Fokus ligger på ökad säkerhet och trygghet på platsen och att skapa förutsättningar för smidiga byten mellan färdmedel. Örebro kommun avser bygga en ny gång- och cykelpassage under järnvägen och ge plats för nya kontorshus vilka är viktiga delar i projektet. Detta bedöms utöver ökad trafiksäkerhet ge ökad generell tillgänglighet för medborgarna och ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre samt bidra till ökad jämställdhet, ökad fysisk aktivitet i transportsystemet samt ökad trafiksäkerhet. Åtgärden bedöms öka tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär och bidra till hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv. Åtgärden bedöms också ge ökad transporteffektivitet genom att de förväntas leda till ökat resande med kollektivtrafiken och minskat resande i bil och därigenom ge positiv inverkan på klimatet. Den enda negativa påverkan som åtgärden ger är på klimatet vid byggandet.

I åtgärden **Kapacitetshöjande åtgärder, Frövi bangård (cykelbro)** ingår förutom bidrag till cykelbro också bidrag för kapacitetshöjande åtgärder för järnvägen. Åtgärden bedöms utöver ökad trafiksäkerhet ge ökad generell tillgänglighet för medborgarna och näringslivet, samt bidra till ökad jämställdhet, fysisk aktivitet i transportsystemet och trafiksäkerhet samt bidra till minskad bullerstörning. Åtgärden bedöms också ge ökad transporteffektivitet och ge energieffektivisering och därigenom ge positiv inverkan på klimatet. Åtgärden bedöms utöver negativ påverkan vid byggandet också ge negativ påverkan på naturresursers, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald.

Statlig medfinansiering

I Statlig medfinansiering ingår finansiering av två namngivna kollektivtrafikobjekt, pott för Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur samt pott för Enskilda vägar:

Med **Citylinjen Örebro (BRT)**, som endast ingår i den nya planen, får bussarna egna körfält, mittförlagda hållplatser och prioriteras vid trafiksignaler och

bussarna kommer att gå snabbare, oftare och med större punktlighet. **Regionbussarnas framkomlighet** innebär åtgärder i Örebro tätort för att regionbussarna lättare ska komma in, t ex åtgärder i korsningar med gång- och cykel, egna körfält för bussen, etc. Båda objekten kommer att ge positiv inverkan på medborgarnas generella tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre som generellt tenderar att åka mer kollektivt. Åtgärden bedöms påverka jämställdhet och trafiksäkerhet i positiv riktning. Båda projekten bedöms locka fler att resa kollektivt och därigenom minska antalet resor i bil och på så sätt bidra positivt till att öka den fysiska aktiviteten i transportsystemet, minska luftföroreningarna och öka energieffektiviseringen och därmed minska klimatpåverkan från resor. Åtgärdena bedöms också öka energieffektiviteten per körd kilometer med bussarna och på så sätt bidra till positiv inverkan på klimatet. I båda objekten är den enda negativa påverkan klimatpåverkan vid byggande. Linjernas sträckning går igenom områden av olika socioekonomisk karaktär vilket potentiellt kan bidra till en sammanhållen region, därmed bedöms båda åtgärdena bidra till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidra till ökad hållbar tillgänglighet i områden med låg socioekonomi.

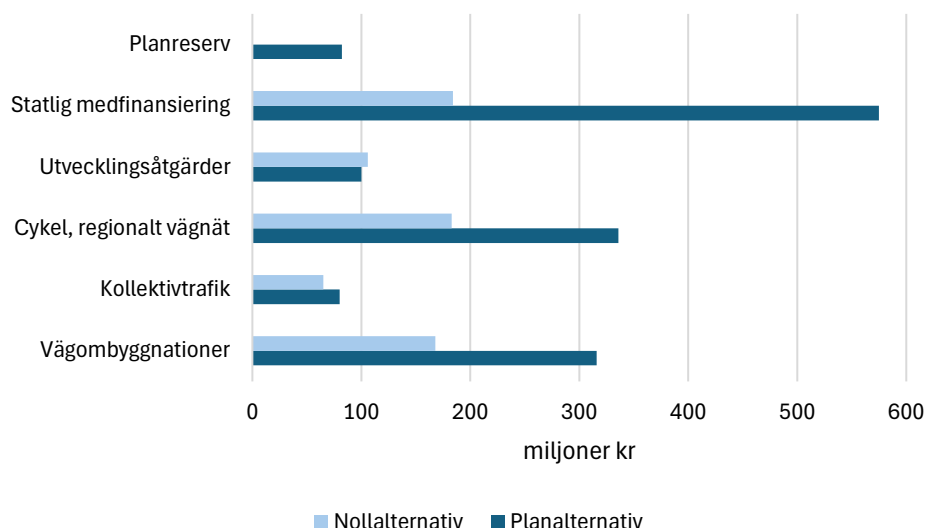
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur omfattar utbyggnad av gång- och cykelbanor, nya och tillgänglighetsanpassade hållplatser samt gång- och cykelpassager. Åtgärdena kommer att ge positiv inverkan på medborgarnas generella tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre och påverka jämställdhet positivt och öka trafiksäkerheten. Åtgärdena kommer också att locka fler att resa kollektivt och därigenom minska antalet resor i bil och på så sätt bidra positivt till att öka den fysiska aktiviteten i transportsystemet, minska luftföroreningar och öka energieffektiviseringen och därmed minska klimatpåverkan från resor. Den enda negativa påverkan från åtgärden är negativ inverkan på klimat vid byggande. Eftersom åtgärdenas placering i geografin är okänd har ingen bedömning på påverkan på den sociala faktorn *sammanhållen* kunnat göras.

Potten för **Enskilda vägar** bedöms påverka tillgängligheten positivt för både medborgare generellt och för näringslivets transporter. Det kan också ingå åtgärder som innebär positiv inverkan avseende trafiksäkerhet. Den enda identifierade negativa påverkan från åtgärdena är negativ inverkan på klimat vid byggande. Eftersom pottens placering i geografin är okänd har ingen bedömning på påverkan på den sociala faktorn *sammanhållen* kunnat göras.

11. Bedömning av länsplanen som helhet

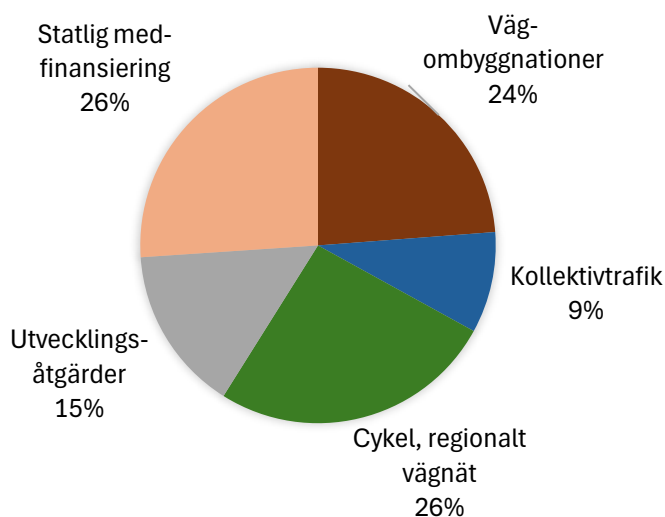
I Figur 23 visas hur mycket medel som satsas inom olika områden i den nya länsplanen (i resterade del av detta kapitel kallad för "länsplanen") jämfört med nollalternativet. Eftersom stor del av åtgärdena i planen 2022-2033 redan är genomförda och därmed inte ingår i nollalternativet, omfattar nollalternativet betydligt mindre budget än länsplanen. Förutom Citylinjen Örebro (BRT) som ligger under Statlig medfinansiering och bara ingår i länsplanen, har både nollalternativet och länsplanen samma namngivna objekt. Den stora skillnaden dem emellan är förutom att Citylinjen Örebro (BRT) ingår i länsplanen, att länsplanens potter inom

statlig medfinansiering, cykel, regionalt vägnät samt inom vägombyggnader är betydligt större än i nollalternativet.

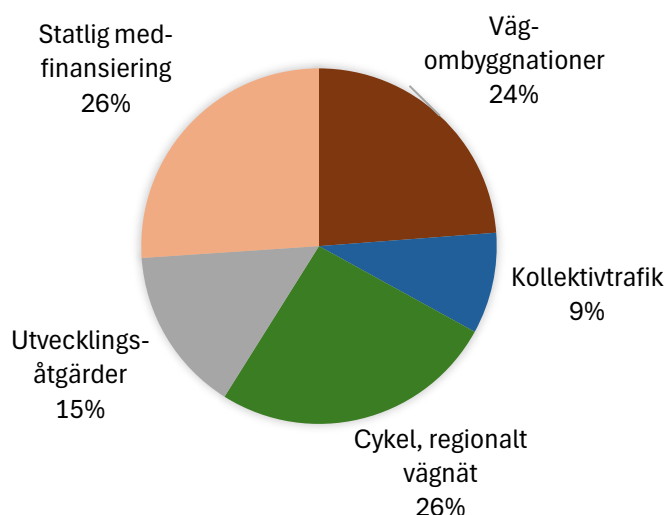


Figur 23. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nollalternativet jämfört med den nya länsplanen 2026–2037. Summor angivna i miljoner kronor.

Diagrammen nedan visar hur fördelningen mellan olika åtgärdsområden skiljer sig mellan den nya länsplanen för planperioden 2026–2037 och nollalternativet. I figuren har inte planreserven tagits med då den försvårar jämförelsen mellan alternativen och därför här antas bli jämnt fördelad mellan åtgärdsområdena. Som framgår av figuren kommer man i länsplanen att ha en betydligt större andel medel för statlig medfinansiering än i nollalternativet och också något mindre andel för vägombyggnationer. Nollalternativet har i stället en större andel medel för utvecklingsåtgärder, kollektivtrafik samt cykel regionalt vägnät.



Figur 24. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i länsplan 2026–2037.



Figur 25. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nollalternativet.

Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet

Bedömningarna av miljökonsekvenser för vart och ett av bedömningskriterierna har sammanställts i en samlad bedömningsmatris tillsammans med bedömningar av sociala konsekvenser. Matrisen visualiserar också hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till bedömningskriterierna) i relation till satsade medel (bredden på kolumnerna i matrisen är satta i relation till satsade medel). De bedömningskriterier som ingår i matrisen svarar mot de miljöaspekter som ska bedömas i den strategiska miljöbedömningen. I bilaga 3 visas bedömningsmatriser för den nya planen och nollalternativet.

Nedan visas en sammanställning av effekterna av den nya planen jämfört med nollalternativet uppdelat på olika fokusområden och aspekter inom dem:

Klimat

Då den nya länsplanen är dubbelt så stor (1,5 miljarder) som nollalternativet (0,7 miljarder) är det svårt att jämföra alternativen avseende klimatpåverkan men per satsad krona bedöms effekten av de båda planerna vara relativt likvärdiga:

- Genom att länsplanen är dubbelt så stor som nollalternativet kommer den nya länsplanen satsa dubbelt så mycket medel på utbyggnadsåtgärder som i själva byggandet ger negativ påverkan på klimatet.
- I både länsplanen och nollalternativet satsas drygt 70 procent av medlen på åtgärder som går i en positiv riktning avseende överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel.

- Genom att länsplanen är så mycket större än nollalternativet satsas ungefär dubbelt så mycket medel på åtgärder som stärker den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.
- Vad gäller påverkan på energianvändning inom specifika trafikslag, satsas mer medel i länsplanen än i nollalternativet på åtgärder som leder i positiv riktning.

Hälsa

Vad gäller hälsa går länsplanen generellt i positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- I den nya länsplanen satsas mer medel på åtgärder som främjar fysisk aktivitet i transportsystemet och som bidrar till förbättrad luftkvalitet än i nollalternativet.
- Vad gäller buller går länsplanen generellt i neutral riktning jämfört med nollalternativet.

Landskap

Gällande landskap går länsplanen i neutral riktning jämfört med nollalternativet.

- Båda planerna omfattar samma mindre objekt som leder i positiv riktning avseende biologisk mångfald.
- Båda planerna omfattar samma två objekt som riskerar att leda i negativ riktning för vatten, naturresurser, kulturmiljö och biologisk mångfald.

Trafiksäkerhet

Gällande trafiksäkerhet går länsplanen i positiv riktning jämfört med nollalternativet genom att mer medel satsas på trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Sociala konsekvenser i relation till nollalternativet

Sammanhållen

Gällande sammanhållning går länsplanen i en svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet. Det bör dock nämnas att länsplanen kan gå i en än mer positiv riktning om pottpengarna används för att bidra till sammanhållning genom att exempelvis binda ihop olika typer av områden.

- Nollalternativet och planalternativet satsar i samma utsträckning på vägobjekt som, beroende på utformning, kan skapa barriärer mellan olika områden.
- Namngivna cykelåtgärder, utvecklingen av Örebro Södra och statlig medfinansiering för regionbussarnas framkomlighet bedöms kunna bidra till en mer sammanhållen region. Åtgärderna tilldelas lika stora medel i nollalternativet som i ny plan.
- Utvecklingen av Citylinjen BRT bedöms positivt bidra till samtliga sociala nycklar och bedömningskriterier (bortsett från näringslivets tillgänglighet). Eftersom

åtgärden inte är med i nollalternativet bedöms länsplanen i större utsträckning bidra till de sociala nycklarna.

- Vad medel inom pottorna används till kommer påverka utfallet för hur rumsligt sammanhållen regionen uppfattas. Utifrån de sociala nycklarna bedöms planalternativet i större utsträckning bidra i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet.

Tillgänglig

Gällande tillgänglighet går länsplanen i en positiv riktning jämfört med nollalternativet eftersom mer medel satsas på åtgärder som går i positiv riktning för ökad tillgänglighet.

- Både nollalternativet och länsplanen bidrar till medborgarnas bekvämlighet och tillförlitlighet i transportsystemet. För länsplanen föreslås mer medel satsas på åtgärder som förbättrar tillgängligheten än i nollalternativet.
- Hur medel inom pottorna kommer att användas kommer få effekter på tillgängligheten för olika grupper. Exempelvis kan åtgärden *mindre kollektivtrafikåtgärder*, om den fokuserar på att tillgänglighetsanpassa hållplatser, innebära bättre tillgänglighet för bland annat äldre och personer med funktionsnedsättningar (vilket också identifierats som en social knäckfråga och går i linje med de sociala nycklarna).
- Geografisk placering av åtgärder inom pottorna kan påverka huruvida åtgärden bidrar till hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv och hur väl åtgärden bidrar till den sociala nyckeln att verka för ökad tillgänglighet såväl till Örebro, i tvärförbindelser som i länets landsbygder.
- Länsplanens större investeringar i kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder har potential att bidra till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barn, äldre samt går mer i linje med kvinnors resvanor och värderingar i transportsystemet. Att tillgänglighetsanpassa fler kollektivtrafikhållplatser skapar fler resmöjligheter för personer med funktionsnedsättning och äldre. Säkra gång- och cykelpassager och nya gång- och cykelvägar skapar fler möjligheter för barn att resa på egen hand. Åtgärderna bedöms ha potential att bidra positivt sett till tillgänglighet för samtliga socioekonomiska kluster (se avsnitt 6). Åtgärderna kan dock ha olika effekt i olika geografier, därför är det viktigt att i vidare planering utreda hur olika åtgärder påverkar olika grupper i den lokala skalan.
- Lika mycket medel satsas i nollalternativet som i den nya länsplanen på cykelåtgärderna *Östansjö-Hallsberg* och *Väg 690 Kumla – Marieberg*. Mer medel satsas i den nya planen i en pott för cykelåtgärder. För den sociala knäckfrågan om att det finns en oanvänd cykelpotential i länet idag bedöms åtgärderna bidra positivt i såväl nollalternativet som i den nya länsplanen. För att länsplanen ska bidra

ytterligare till de sociala nycklarna i jämförelse med nollalternativet krävs att medel i potten används för ökad tillgänglighet, jämställdhet och jämlikhet.

Hälsofrämjande

För fler bedömningar, se bedömningar för Fysisk aktivitet i transportsystemet, Buller, Luft och Trafiksäkerhet under den föregående rubriken *Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet*.

- I den nya länsplanen satsas mer medel på gång, cykel och kollektivtrafik än i nollalternativet. Det går i linje med de sociala nycklarna om att öka andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor.

12. Slutsatser, vägar framåt och uppföljning

Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder

Konsekvensbedömningen visar att den föreslagna länsplanen (2026–2037) i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet, se bilaga 3. Detta gäller i princip samtliga åtgärder och potter som i stor utsträckning bidrar till att öka tillgängligheten för olika grupper och ökad jämställdhet. Undantaget är vissa vägombyggnader som främst syftar till att öka trafiksäkerheten och inte bedöms påverka de aspekter som funktionsmålet omfattar. Sammantaget bedöms dock åtgärderna i planen bidra till att stärka den relativa attraktiviteten för resor med gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.

Den nya länsplanen bidrar också till positiva effekter i förhållande till måluppfyllnad av det transportpolitiska hänsynsmålet avseende hälsa, trafiksäkerhet och luft där nästan samtliga åtgärder/potter i planen bidrar till ökad trafiksäkerhet, åtgärderna inom statlig medfinansiering bedöms förbättra luftkvaliteten och i princip samtliga åtgärder förutom vissa vägombyggnader påverkar den fysiska aktiviteten i transportsystemet i positiv riktning. Åtgärderna i planen bedöms genomgående ha en relativt neutral påverkan på buller.

Den nya länsplanen ger negativ inverkan på klimatet vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur, men bidrar generellt sett i positiv riktning när det gäller transporteffektivitet då i princip samtliga åtgärder förutom vägombyggnaderna bidrar till att stärka hållbara färdsets relativa attraktivitet. Kollektivtrafiksatsningarna inom statlig medfinansiering bedöms också bidra till minskad klimatpåverkan genom energieffektiviseringar som sker då bussarnas framkomlighet ökar.

När det gäller påverkan på landskap och naturresurser är det få av åtgärderna i den nya planen som bedöms ha en betydande påverkan. De två namngivna cykelvägarna bedöms ha risk för negativ inverkan på vatten och kulturmiljö och en av vägombyggnaderna bedöms ha positiv inverkan på biologisk mångfald.

I den nya planen ingår samtliga namngivna objekt som i nollalternativet men i planen ingår också Citylinjen Örebro (BRT). Utöver detta objekt är det som

skiljer alternativen åt endast att storleken på potterna är större i den nya planen. Hållbarhetsbedömningarna för alternativen är därmed mycket lika och skillnaden dem emellan är endast att man i den nya planen satsar mer pengar på potter som i huvudsak bidrar i positiv riktning till såväl det transportpolitiska funktionsmålet som hänsynsmålet.

En del av medlen i länsplanen går till en pott där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel genom statlig medfinansiering. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till potten delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Länsplanens medel bör fördelas någorlunda jämnt mellan olika socioekonomiska grupper och bör bidra till att förbättra den hållbara tillgängligheten för människor som bor i mer socialt utsatta områden. Detta i syfte att öka möjligheten att delta i samhället. Analysen som gjorts bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte den exakta storleken på investeringarna eller huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter. Det underlag som ligger till grund för bedömningarna baseras på DeSo områden och de sociala kluster som tagits fram sedan tidigare. De sociala klustren ger en indikation om förutsättningar avseende transportsystemet men det ger inte hela bilden av alla människor i klustret.

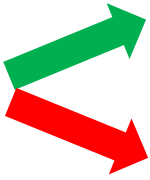
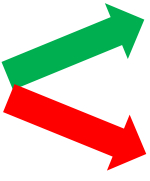






En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när den statliga medfinansieringen betalats ut till kommuner. Detta gäller också de medel i länsplanen som avsätts för potter för mindre kollektivtrafikåtgärder, mindre trafiksäkerhetsåtgärder och mindre cykelåtgärder. Beroende på hur medel fördelas kan olika miljöeffektereffekter och sociala effekter fås.

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljö kvalitetsmål

De nya planen går i varierande riktning avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För klimat och god bebyggd miljö går planen både i positiv och negativ riktning, och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. Planen har en neutral inverkan på de övriga nationella miljö kvalitetsmålen se Tabell 12-1


Tabell 12-1. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (ny plan 2026–2037) går mot avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		Bedömningen av åtgärderna i ny länsplan är att de ger såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat vid byggande, drift och underhåll, men gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bidrar i positiv riktning i bruksskedet genom att minska biltrafiken och vissa framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken bedöms också minska emissionerna per körd kilometer.
God bebyggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till fysisk aktivitet, tillgänglighet och luft. Främst gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder leder i positiv riktning. Vad gäller påverkan på Landskap och naturresurser ingår två mindre cykelåtgärder där det finns risk för negativ inverkan på vatten och kulturmiljö. Frövi bangård bedöms också gå i negativ riktning avseende naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald.
Frisk luft		Objekt och potter inom Statlig medfinansiering leder i positiv riktning avseende frisk luft då åtgärderna kan minska biltrafiken generellt och framför allt Örebro tätort.
Bara naturlig försurning		Objekt och potter inom Statlig medfinansiering leder i positiv riktning avseende bara naturlig försurning då åtgärderna kan minska biltrafiken generellt och framför allt Örebro tätort.
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från merparten åtgärder och i något fall finns ej tillfredställande underlag för bedömning att tillgå. Två mindre objekt med cykelåtgärder går över grundvattenförekomst och skyddsområde för grundvattentäkt och vid genomförande av dessa måste försiktighet och hänsyn tas till detta.
Ett rikt odlingslandskap		Åtgärderna i planen bedöms ge neutral påverkan på odlingslandskap.
Levande skogar		Åtgärderna i planen bedöms ge neutral påverkan på levande skogar.
Rikt växt- och djurliv		De allra flesta åtgärderna i planen bedöms ge neutral påverkan på Rikt växt- och djurliv. Något enskilda mindre projekt bedöms ge positiv inverkan genom viltpassager och Frövi bangård ge negativ påverkan.

Etappmål trafiksäkerhet

Den nya länsplanen går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 12-2.

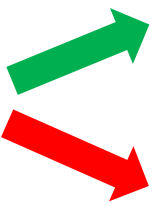
Tabell 12-2. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (ny plan 2026-2037) går mot avseende etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Ny plan bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen, och i princip samtliga åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter.

Etappmål klimat

Den nya länsplanen går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat, se Tabell 12-3.

Tabell 12-3. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (ny plan 2026–2037) går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandels-system – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		Bedömningen av åtgärderna i planen är att de ger såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat vi byggande, drift och underhåll, men gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bidrar i positiv riktning i bruksskedet genom att minska biltrafiken och vissa framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken bedöms också minska emissionerna per körd kilometer.

Kumulativa effekter och inducerad biltrafik

Trafiksystemets utformning och planering påverkar de transportval vi gör. Flera olika och attraktiva alternativ ökar transportsystemets robusthet och minskar sårbarheten för störningar av olika slag. De långsiktiga och kumulativa effekterna är svåra att bedöma, men blir sannolikt generellt större med tiden, det vill säga större än vad de kvantifierade effekterna i de samlade effektbedömningarna visar.

Restidsvinster på grund av nya vägar eller förbättrad framkomlighet innebär ofta ökad trafik i form av inducerad trafik på kort sikt. På lång sikt kan nya vägar innebära att det bildas nya lägen för till exempel extern handel som i sin tur genererar ännu mer trafik. Sannolikt ger restidsvinster för olika trafikantgrupper effekter på transportval och samhällsplanering även en lång tid efter planperioden.

Det vore värdefullt att göra en samlad bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Örebro län. Den nationella planens åtgärder kan både motverka och medverka till effekterna av åtgärderna i Örebros länsplan.

Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Av åtgärder i en länsplan är det oftast nya vägobjekt som ger stor negativ inverkan på miljön. De vägåtgärder som finns i den nya länsplanen innebär dock endast ombyggnader av befintliga vägar och bedöms därmed ge relativt liten inverkan på miljön utöver den klimatpåverkan som fås vid ombyggnationerna. En av vägarna bedöms dessutom påverka den biologiska mångfalden positivt genom viltpassager. I stället är det i planen två objekt med nya cykelvägar där det finns viss risk för påverkan på vatten och fornninnen. Det blir då viktigt att i detaljutformningen av dem försöka att undvika sådan negativ påverkan.

Även inom respektive åtgärdskategori finns det flera åtgärder som kan göras för att mildra eller förebygga negativ betydande miljöpåverkan. En av de viktigaste åtgärderna är detaljutformningen som kan påverka den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag. För att exemplifiera kan en större ombyggnad av en korsning exempelvis leda till ökad tillgänglighet för gång och cykel, om denna satsning

också innehåller cykelbanor och säkra passager. Den större vägombyggnaden Länsväg 244 Lilla Mon - Stribergskorset innehåller exempelvis en hel del satsningar på cykel.

Eftersom pottorna i den nya planen är så stora är effekterna av planen till stor del beroende av vilka åtgärder inom pottorna som prioriteras. Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika pottorna bör genomgå konsekvensbedömning, såsom gjorts i den här konsekvensbedömningen, för att säkerställa att de enskilda objekten bidrar till länsplanens mål och visioner.

Trafiksäkerhetsåtgärder i tätbebyggt område innebär oftare trafiklugnande åtgärder som leder till en säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Potten för trafiksäkerhetsåtgärder kan förutom att förbättra trafiksäkerheten för bilister också användas för denna typ av åtgärder.

Det finns möjlighet att minska buller om kommunerna nyttjar möjligheten till Statlig medfinansiering av bullerskyddsåtgärder längs kommunala gator. Vid väsentlig ombyggnad krävs bullerskyddsåtgärder om riktvärden överskrids och då får man en positiv effekt för buller.

Vidare är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik som busstrafik. Detta gäller exempelvis åtgärder för kollektivtrafik och cykel som kan genomföras inom potten för Trafiksäkerhet.

Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som en del målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet rörande hälsa och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö. Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

- **Vägombyggnader.** Dessa åtgärder i planen bidrar generellt till en positiv påverkan på trafiksäkerheten. Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset bidrar också positivt till ökad tillgänglighet för flera olika grupper, ökad fysisk aktivitet i transportsystemet och till biologisk mångfald genom viltpassagerna. Dock har större vägombyggnader en negativ påverkan på klimatet genom att energianvändningen vid ombyggnationer är hög.
- **Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på medborgarnas tillgänglighet, jämlikhet, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre. Åtgärderna bedöms också bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Däremot har dessa åtgärder en negativ påverkan på klimat genom energianvändningen vid byggande, drift och underhåll.

Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning och hälsofrämjande

En stor del av de resurser som satsas i länsplanen går till förbättringar för kollektivtrafik-, gång-, och cykelresenärer. Detta är positivt utifrån ett sammanhållningsperspektiv beroende på var investeringarna görs. För att de resurser som länsplanen fördelar för kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till sammanhållning rekommenderas att följande principer följs:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Vid upprustning av vägar bör parallella cykelvägar och gångvägar anläggas.
- Länsplanen bör eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till sammanhållning. Det är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

Det är av vikt att åtgärder som finansieras bedöms enligt samma metod som använts i den här hållbarhetskonsekvensbedömningen. I ett andra steg är det viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägnät kan Regionen ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd miljökonsekvensbeskrivning

Re-miss- instans	Remissypunkt	Bemötande
Länsstyrelsen Örebro län	Bedömningsmetoder: Länsstyrelsen vill lyfta vikten av att i nollalternativet inkludera SMHI:s klimat-scenarier, där förändrat klimat bör ingå i analysen i framtagandet av länsplanen, så som översvämningar, skred, längre värmeböljor etcetera	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder. Annars hanteras klimatanpassningen i senare skeden av planeringen, i samband med väg- och järnvägsplan och inte i de samlade effektbeskrivningar som tas fram för tidiga utredningsskeden och utgör underlag för hållbarhetsbedömningen. En analys har dock gjorts av att de namngivna objekten som ingår i planen inte ligger inom områden som riskerar att översvämmas vid kraftiga regnfall. Eftersom en regional plan, till skillnad från den nationella, inte har medel avsatta för klimatanpassning och det i de samlade effektbedömningarna saknas underlag för bedömning görs här i hållbarhetsbedömningen ingen vidare bedömning av denna aspekt.
Länsstyrelsen Örebro län	Bedömningsmetoder: I miljökonsekvensbeskrivningen är det även av vikt att ha en uppskattning av hur planen kommer att påverka trafikarbetet och därmed utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar. Detta gör det enklare att utläsa om planen lever upp till de transportpolitiska målen om att bidra till minskad klimatpåverkan och andra miljömål.	Det är generellt svårt att göra kvantifieringar av effekter på trafikarbete och emissioner av växthusgaser. Det görs beräkningar i Samlade effektbedömningar men effekten i det långa loppet är mycket större än så, planerar vi för ökad framkomlighet för biltrafiken kommer vi nog att få större effekter än vad beräkningarna visar och tvärt om. Beräkningar i Samlade effektbedömningar är väldigt avgränsade. I hållbarhetsbedömningen görs därför bedömning av om åtgärderna/potterna kommer hjälpa till att nå målen men förändringen har inte kunnat kvantifieras.

Länsstyrelsen Örebro län	Bedömningsmetoder: Vidare är det av vikt att den inducerade trafiken (både lång och kort sikt) inte summeras i de samlade effektbedömningarna och beskrivs som planens samlade påverkan på utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar. Detta riskerar att underskatta påverkan av enskilda objekt.	Bedömningar av enskilda objekt baseras i huvudsak på de SEBar som funnits för dem. I SEBarna tas i regel inte hänsyn till inducerad trafik och vi har därför belyst detta fenomen i texter i hållbarhetsbedömningen. En kvantifiering av effekterna har inte att vara möjlig att göra, och därmed inte heller den sammanlagda effekten för planen som helhet.
Länsstyrelsen Örebro län	Bedömningsmetoder: Länstransportplanen handlar till stor del om att främja framkomlighet inom transportinfrastruktur dock med ett minskat fokus på vilken typ av fordon som ska framföras. Genom att inkludera vilka typer av fordon eller drivmedel som det planeras för styrs det mot att framkomligheten inom transportinfrastruktur även inkluderar infrastruktur för tankning och laddning. Detta för att skapa synergier mellan framkomlighetsinfrastruktur och energisysteminfrastruktur.	De objekt, åtgärder och potter som enligt lagstiftningen får ingå i en länstransportplan omfattar inte åtgärder avseende drivmedel eller t ex åtgärder i form av infrastruktur för tankning eller laddning. Däremot kan planen genom val av enskilda åtgärder eller potter påverka den relativa attraktiviteten för olika färdmedel, t ex mellan kollektivtrafik och biltrafik.
Länsstyrelsen Örebro län	Relevanta mål samt Fokusområde Klimat: Länsstyrelsen vill påtala vikten att koppla till Agenda 2030, då Miljömålen är Sveriges konkretiseringen av den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030.	Både mål och Fokusområde Klimat har kopplat till Agenda 2030.
Länsstyrelsen Örebro län	Energi- och klimatprogram: Länsstyrelsen vill uppmärksamma att ett nytt Energi- och klimatprogram är under framtagande med preliminärt beslutsdatum sommaren 2025.	Då hållbarhetsbedömningen tagits fram under våren 2025, d v s innan detta program blir färdigställt, har det inte funnits möjlighet att ta in detta i bedömningarna.
Länsstyrelsen Örebro län	Aspekterna och kriterierna som nämns under Fokusområde Klimat samt Fokusområde Landskap och natur bör kompletteras med klimatanpassning. Bland målen i den nationella strategin för klimatanpassning (Skr. 2023/24:97) återfinns målformuleringar om hur klimatanpassning ska vara en del av beslutsfattandet i relevanta verksamheter och ansvarsområden: ”Samhällets aktörer, inklusive	Se svar på första synpunkten ovan.

	privata och offentliga på alla administrativa nivåer, hanterar risker, sårbarheter och möjligheter i beslutsfattande.”	
--	--	--

Bilaga 2: Remissammanställning samråd miljökonsekvensbeskrivning

Re- missin- stans	Remissynpunkt	Bemötande
Trafik- verket	<p>Trafikverket anser att hållbarhetsbedömningen är väl genomarbetad och lätt att ta till sig och ser</p> <p>positivt att regionen låtit strategisk miljöbedömning och social</p> <p>konsekvensbedömning påverkat analys av planens inriktning under arbetets gång.</p> <p>Sidan 10. Under rubriken Transportpolitiska mål, hänsynsmålet. Lägg till att utöver dessa etappmål finns även mål kopplade till hälsa som anger mål för antal utsläpp för buller som överskrider riktvärden, och att miljökvalitetsnormer för luftkvalitet inte ska överskridas.</p>	<p>Vi har tagit med de preciseringar som nämns i SEB och bedömer inte att det är relevant att gå in mer på detaljer.</p>
	<p>Sidan 11. Under rubriken Generationsmål och miljökvalitetsmål bör målen myllrande våtmarker och levande skogar fetmarkeras. Då dessa två mål också kan få direkt påverkan av en länstransportplan. Om vi vet att inga objekt berör våtmarker eller går genom skogsmark så bör det beskrivas. Eftersom innehåll i vissa åtgärds paket inte är definierade i detta skede, så kan påverkan från dessa inte uteslutas.</p>	<p>Skogsmark har avgränsats bort även i den nationella planens MKB. Påverkan på våtmarker nämns inte i SEB så det saknas underlag för sådana bedömningar.</p>
	<p>Sidan 20. I stället för förkortningen RTI bör länsplan användas som begrepp alternativt en förklaring av förkortningen.</p>	<p>Detta har justerats i hållbarhetsbedömningen.</p>
	<p>Sidan 30. Figur 9. Den här källan är alldeles för gammal. Arbetsmarknadsområdena har förändrats därefter. Bör uppdateras.</p>	<p>Figuren har uppdaterats till en nyare.</p>
	<p>Sidan 32. Andra stycket. PM10 är det vi mest tittar på vad gäller partiklar från vägtrafik. Där har vi möjlighet att göra åtgärder vid höga episoder som uppstår vid upptorkning på våren, genom bl.a. sopning och dammbindning.</p> <p>Intressant att kommentera om det även för PM10 inte finns överskridanden av miljökvalitetsnormer i kommuner i Örebro län.</p>	<p>Har i hållbarhetsbedömningen förtydligat att inte heller PM10 överskrider i någon kommun i Örebro län. Har också lagt till text om att PM10 också är intressant ur de aspekter som ni nämner.</p>

Sidan 33. Kommentera även om miljökvalitetsnormer klaras för PM10, samt NO2.	Har i hållbarhetsbedömningen förtydligat att det gäller såväl PM2,5, PM10 och NO2.
Sidan 34. Stycket om Trafiksäkerhet behöver ses över. Region Öst kan strykas, åren 2020-2021 var pandemiår och sista raden ska vara allvarligt skadade.	Detta har justerats och text lagts till om att det var pandemiår.
Sidan 35. Figur 13. Ovanligt att man presenterar både döda och allvarligt skadade i samma stapel. Generellt har vi ganska god koll på de omkomna men vad gäller allvarligt skadade är mörkertalet stort. Därför undrar Trafikverket om det är lämpligt att klumpa ihop dem.	I figur 14 visas statistiken för enbart döda och därför har vi valt att behålla det som det är i figur 13.
Sidan 51. Trafikverket vill kommentera att den genomförda översiktliga analysen innebär inte att det kan uteslutas att bedömning av behov av klimatanpassningsåtgärder kan behöva tas upp i projekteringsskedet.	Har i hållbarhetsbedömningen lagt till kommentar i texten kring detta.
Sidan 54. Eftersom stora delar av nuvarande plan till stor del innehåller potter kan det vara svårare att bedöma vad detta nolalternativ består av i faktiska åtgärder. Trafikverket tror att det kan göra det lite svårt att jämföra med ett jämförelsealternativ.	Det håller vi med om och i kapitel 12 Under rubriken <i>Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan</i> anges också att "Eftersom pottorna i den nya planen är så stora är effekterna av planen till stor del beroende av vilka åtgärder inom pottorna som prioriteras. Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika pottorna bör genomgå konsekvensbedömning, såsom gjorts i den här konsekvensbedömningen, för att säkerställa att de enskilda objekten bidrar till länsplanens mål och visioner."
Sidan 55. Trafikverket vill förtydliga att det endast är potten Statlig medfinansiering som kommunerna kan ansöka om pengar från.	Detta har förtydligats i texten.
Sidan 57. Under rubriken Cykel, regionalt vägnät vill Trafikverket förtydliga att det inte ska tolkas som att det sammantaget blir en positiv effekt för klimatet. Troligen liten överflyttning från bil till cykel, som inte överstiger effekten av ökade	Formuleringen har justerats utifrån detta.

	utsläpp från bygge, drift och Underhåll av den nya GC-infrastrukturen.	
	Sidan 58. Under Frövi bangård anges att åtgärden bidrar till minskad bullerstörning. Trafikverket vill påpeka att den troligen är försumbar om det är kopplat till överflyttning från bil till cykel.	I bidraget till objektet Frövi bangård ingår utöver cykelbro också åtgärder för ökad kapacitet i bangården och i SEB för "Frövi bangårdsombyggnad" beskrivs att <i>"Hanteringen av vagnar sker även utanför Frövi samhället vilket torde förbättra bullernivåerna för boende i närområdet av dagens placering av bangård (spår 4-7)."</i> I bedömningen har också de negativa effekter som kapacitetshöjningen ger upphov till avseende landskap och naturresurser tagits med, d v s genomgående beskrivs inte bara effekterna av cykelbron.
	Sidan 62. Klimat. Punkt 2. Hur påverkas energianvändning inom trafikslag? Om det är överflyttningar som avses behöver resonemanget kompletteras med om dessa överflyttningar verkligen blir så stora att de överstiger negativa effekter av bygge, drift och underhåll.	I bedömningarna har det baserat på det underlag som finns inte varit möjligt att göra en sammanvägd bedömning av energianvändning vid bygande, drift och underhåll jämfört med energianvändning vid användningen av trafikinfrastrukturen och eventuella överflyttningar mellan trafikslagen.
	Sidan 62. Hälsa. Punkt 2. Har man bedömt om länsplanen innehåller bullerskyddsåtgärder kopplat till väsentlig ombyggnad, som då innebär en positiv effekt?	I det fall det funnits en SEB att basera bedömningarna på och det i dessa framgår att det ingår bullerskyddsåtgärder är det medtaget i bedömningarna.
	Sidan 62. Landskap. Punkt 1 och 2. Här – borde vara vissa intrång?	Av tabell 5 framgår att intrång ingår i bedömning av aspekterna "Naturresurser" (intrång i naturresurser, genom fragmentering eller uttradering, med speciellt fokus på areella näringar), "Landskap och kulturmiljö" (intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö) samt inom "Biologisk mångfald" (intrång i naturmiljö). I bedömningarna under Landskap som ni hänvisar till anges att både den nya planen och nollalternativet omfattar samma objekt som riskerar att leda i negativ riktning för bland annat naturresurser, kulturmiljö och biologisk mångfald och i dessa

		bedömningar ingår därmed inverkan av visst intrång.
	<p>Sidan 64. När det gäller hantering av buller vill Trafikverket kommentera att det finns möjlighet att förbättra buller om kommunerna nyttjar möjligheten till Statlig medfinansiering av bullerskyddsåtgärder längs kommunala gator.</p> <p>Bullerskyddsåtgärder krävs vid väsentlig ombyggnad om riktvärden överskrids, då får man en positiv effekt för buller.</p>	I hållbarhetsbedömningen har kommentar om detta lagts till i kapitel 12 under rubriken <i>Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan</i> .
	När det gäller den positiva inverkan på biologisk mångfald av vägombyggnaderna undrar Trafikverket vad det är kopplat till för åtgärder.	För vägobjektet "Länsväg 244 Lilla Mon-Stribergskorset" bedöms i SEB att objektet ger något positiv inverkan på biologisk mångfald genom att föreslagna viltpassager för uttrar minskar mortalitet och barriärer.
	Generellt kan bygge kompletteras med drift och underhåll på sidan 64 och tabell 12-1 och 12-2 på sid 66 och 67.	Kompletteringar i texten har gjorts utifrån detta.
Länsstyrelsen Örebro län	<p>Länsstyrelsen påtalade i samrådsskedet att klimatförändringar och klimatanpassningsåtgärder bör ingå i analysen för länsplanen. Region Örebro län har uppgett att klimatanpassning huvudsakligen hanteras i den nationella planen, genom särskilda medel för underhåll och trimningsåtgärder, samt i senare planeringsskeden (väg- och järnvägsplan). Länsstyrelsen är införstådd med denna hantering men vill framhålla att klimatanpassningsåtgärder även kan inrymmas i trafiksäkerhetsåtgärder. Erfarenheter från de senaste månaderna i norra Sverige visar på behovet av att beakta och ta höjd för klimatets påverkan och extrema väderhändelser även i regional planering.</p> <p>Trafikverket håller på och tar fram underlag kring risker de ser utifrån översvämning, ras, skred och erosion, vilket de planerar att presentera närmare för Länsstyrelsen och Regionen under hösten 2025. Länsstyrelsen har även underlag för klimatrisker, bland annat på denna webbkarta: KlimatGIS Örebro län.</p>	Detta är en stor och viktig fråga, men vi bedömer att det utöver den analys som genomförts av om åtgärderna ligger inom områden som riskerar att översvämmas saknas underlag för att integrera denna aspekt i bedömningen av planen nu i närtid. Det är något man behöver jobba med framöver. Till nästa planomgång behöver regionerna, Trafikverket och Länsstyrelserna tillsammans rådgöra kring hur detta ska hanteras.

	<p>Inkludering:</p> <p>Länsstyrelsen betonar vikten av att skillnader i resvanor mellan män och kvinnor analyseras, då dessa får konsekvenser för samhällsutvecklingen. Länsplanen konstaterar att samtliga åtgärder förväntas bidra till ökad tillgänglighet och jämställdhet. Länsstyrelsen anser dock att dessa effekter bör följas upp systematiskt. Det vore även värdefullt att analysera om planen som helhet leder till att gång-, cykel- och kollektivtrafik stärks i förhållande till biltrafik. Eftersom män i högre grad än kvinnor står för bilresor kan en sådan utveckling bidra till förändrade normer kring resande och ökad jämställdhet.</p>	<p>Det saknas tillförlitligt underlag för att jämföra åtgärderna i detalj vid bedömning av potter. I kapitel 12 under rubriken <i>Åtgärder och uppföljning för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan</i> påpekas därför att prioriteringen inom potter är viktig för det hållbarhetsmässiga utfallet av planen.</p> <p>I kapitel 12 under rubriken <i>Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder</i> har kompletterande text lagts in om att åtgärderna i planen sammantaget bidrar till att stärka den relativa attraktiviteten för resor med gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.</p>
--	---	--

Bilaga 3: Bedömningsmatriser för nollalternativet och planalternativet

Nedan presenteras bedömningarna för nollalternativet respektive planalternativet.

Fokus-område	Hållbarhetsaspekt	Vägombyggnationer			Kollektivt trafik	Cykel, regionalt vägnät			Utvecklingsåtgärder			Statlig medfinansiering	
		Länsväg 244 Lilla Mon-Strigbergskorset	Riksväg 51 Ljusfallshammar –	Trafiksäkerhetsåtgärder inom pott	Mindre kollektivtrafikåtgärder	Östansjö-Hallsberg	Väg 690 Kumla-Marieberg	Cykelåtgärder (pott)	Frövi bangård (cykelbro)	Örebro Södra Utredningspott	Regionbussarnas framkomlighet	Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	Enskilda vägar
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär												
Tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)												
Tillgänglighet	Näringslivets tillgänglighet												
Tillgänglighet	Tillgänglighet för pers. med												
Tillgänglighet	Barns tillgänglighet												
Tillgänglighet	Äldres tillgänglighet												
Tillgänglighet	Jämställdhet												
Tillgänglighet	Hållbar tillgång, ur ett socioek. persp.												
Hälsa / Hälsöfrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet												
Hälsa / Hälsöfrämjande	Buller												
Hälsa / Hälsöfrämjande	Luft												
Hälsa / Hälsöfrämjande	Trafiksäkerhet												
Klimat	Transporteffektivitet												
Klimat	Energieffektivisering												
Klimat	Energianv. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.												
Landskap och naturresurser	Vatten												
Landskap och naturresurser	Naturresurser												
Landskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö												
Landskap och naturresurser	Biologisk mångfald												
	Budget (mSEK)	706	55 #	98	65	49	67	67	72	20 #	45	126	#

Matriserna på denna och nästa sida visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ (röd), neutral (gul) eller positiv (grön) riktning i förhållande till bedömningskriterierna i relation till satsade medel (bredden på kolumnerna i matrisen är satta i relation till satsade medel).

Figur 26: Bedömning av nollalternativet

		Vägombyggnationer			Kollektivtrafik	Cykel, regionalt vägnät			Utvecklingsåtgärder			Statlig medfinansiering			
Fokus-område	Hållbarhetsaspekt	Länsväg 244 Lilla Mon-Strigbergskorset	Riksväg 51 Ljusfallshammar -	Trafiksäkerhetsåtgärder inom pott	Mindre kollektivtrafikåtgärder	Östansjö- Hallsberg	Väg 690 Kumla-Marieberg	Cykelåtgärder (pott)	Frövi bangård (cykelbro)	Örebro Södra Utredningspott	Citylinjen Örebro (BRT)	Regionbussarnas framkomlighet	Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	Enskilda vägar	
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär														
	Tillgänglighet Medborgarnas tillgänglighet (generellt)														
	Tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet														
	Tillgänglighet Tillgänglighet för pers. med														
	Tillgänglighet Barns tillgänglighet														
	Tillgänglighet Aldres tillgänglighet														
	Tillgänglighet Jämställdhet														
	Tillgänglighet Hållbar tillgång, ur ett socioek. persp.														
	Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet													
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller														
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft														
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet														
Klimat	Transporteffektivitet														
Klimat	Energieffektivisering														
Klimat	Energianv. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.														
andskap och naturresurse	Vatten														
andskap och naturresurse	Naturresurser														
andskap och naturresurse	Landskap och kulturmiljö														
andskap och naturresurse	Biologisk mångfald														
	Budget (mSEK)	1 407	55 15	246	80	49	67	220	72	20 8	230	45	285	15	

Figur 27 Bedömning av ny plan