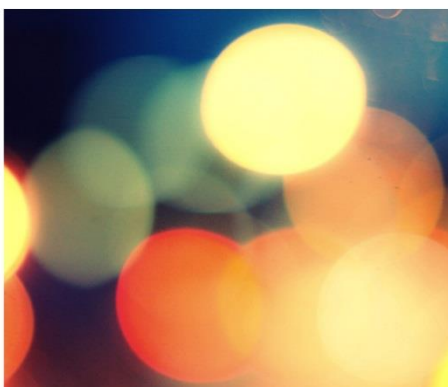
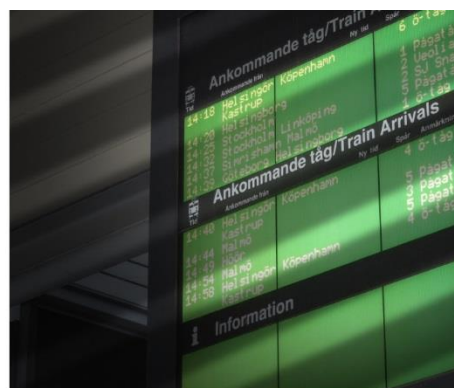
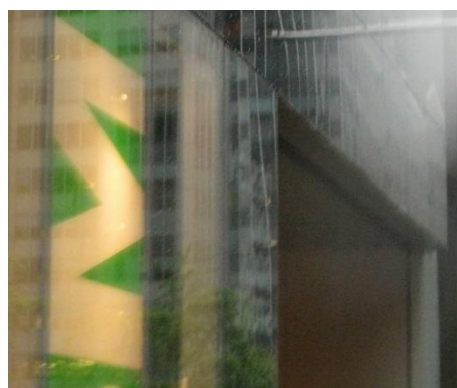


Miljökonsekvensbeskrivning av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033



Dokumentinformation

Titel:	Miljökonsekvensbeskrivning till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033
Serienummer:	2021:126
Projektnummer:	20279
Författare:	Kristoffer Levin Emma Lund Malin Mårtensson
Medverkande:	
Kvalitets- granskning:	Emma Lund
Beställare:	Region Skåne Kontaktperson: Tobias Moberg (tobias.moberg@skane.se , 040-675 34 74)

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2021-09-05		Beställare
1.0	2021-09-15		Beställare

Förord

Trivector fick i januari 2021 i uppdrag av Region Skåne att ansvara för genomförande av en strategisk miljöbedömning av Regional infrastrukturplan för Skåne 2022-2033. Följande rapport är en miljökonsekvensbeskrivning som gäller som bilaga till remissversionen av planen. Uppdraget har från Trivectors sida processletts av Kristoffer Levin. Medverkat har också Emma Lund och Malin Mårtensson gjort. Beställarens arbetsgrupp har bestått av Tobias Moberg, Ludvig Widestam, Linnea Lañas Roddar, Martin Risberg och Magnus Andersson.

Lund 2021-09-05

Sammanfattning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken¹ uppfylls. Detta är en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022-2033. MKB:n gäller för remissversionen av länsplanen.

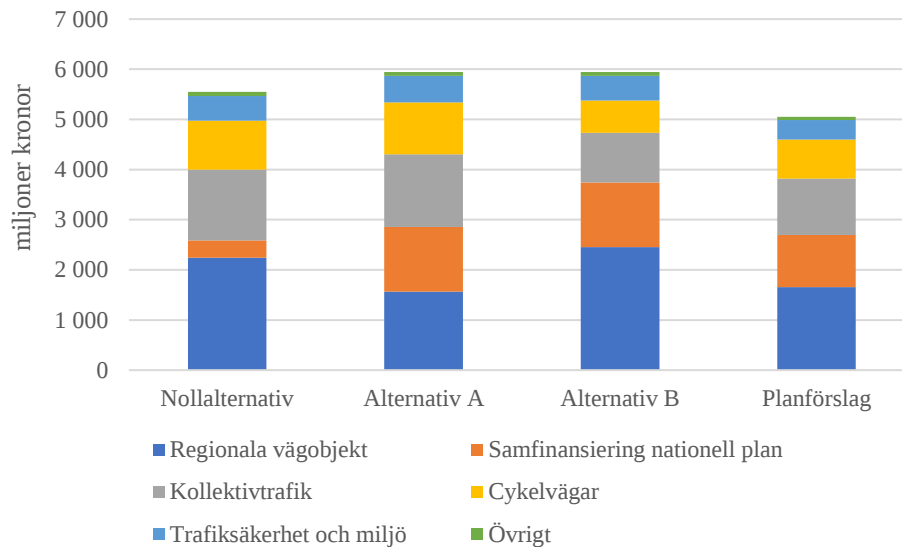
Region Skåne tar fram den regionala transportinfrastrukturplanen på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, nationella klimatmål, regionala mål, direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget. En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Skåne i samråd med Länsstyrelsen i Skåne län, de skånska kommuner och Trafikverket har identifierat inom vilka områden som planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i tre fokusområden: Klimat, Hälsa (inklusive trafiksäkerhet) och Landskap. För varje åtgärdskategori i planen har en bedömning gjorts av om åtgärderna går i positiv eller negativ riktning avseende de olika fokusområdena.

Förutsättningarna för den nya planperioden (2022-2033) är att många av de namngivna vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar. De kraftiga kostnadsfördyringarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten åter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Det finns också ett antal järnvägssatsningar som pekats ut som prioriteringar i Skånebild.

Utifrån dessa förutsättningar har två planalternativ under processens gång tagits fram för att visa på betydande miljöpåverkan av alternativa inriktningar. Dessa två alternativ har jämförts med ett nollalternativ, som innebär att den beslutade inriktning som finns i den gällande (2018-2029) regionala transportinfrastrukturplanen gäller även för den nya planperioden (2022-2033). Remissversionen av planen har därefter arbetats fram efter att de preliminära ramarna för åtgärdsplaneringen fastställts av Trafikverket. Tabellen nedan visar hur de olika åtgärdskategorierna fördelar sig i de olika alternativen, nollalternativet samt det planförslag som nu remitteras.

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808



Figur 0-1-1. Jämförelse mellan bedömda alternativ och remitterat planförslag avseende fördelning mellan olika åtgärds kategorier.

Nedan sammanfattas planens betydande miljöpåverkan utifrån de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap. Beskrivningen omfattar dels planens totala påverkan, dels i vilken riktning som det nya planförslaget bedöms gå jämfört med nollalternativet.

- **Klimat:** Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning. Det nya planförslaget går i positiv riktning jämfört med nollalternativet genom att en mindre andel av den nya planen går till vägsatsningar.
- **Hälsa/trafiksäkerhet:** Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan. Jämfört med nollalternativet går dock den nya planen i negativ riktning, främst på grund av en mindre satsning på åtgärdsområdena gång, cykel och kollektivtrafik, men också på grund av att en mindre andel åtgärderna i planen satsas på vägobjekt med klart positiv påverkan på trafiksäkerhet.
- **Landskap:** Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten. Det nya planförslaget går i svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet, till största delen beroende av en mindre satsning på objektet väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby, med starkt negativ landskapspåverkan. Det är dock svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Nationell plan och regional transportinfrastrukturplan	1
1.2	Strategisk miljöbedömning	1
1.3	Genomförande av strategisk miljöbedömning för Länsplan 2022-2033	3
2.	Mål, avgränsning och bedömningsgrunder	4
2.1	Styrande nationella och regionala mål	4
2.2	Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen	6
2.3	Analysmetoder och orsakssamband	9
3.	Transporternas miljöpåverkan - nuläge	16
4.	Bedömning av planalternativ	25
4.1	Arbete med planalternativ	25
4.2	Nollalternativ	25
4.3	Planalternativ	26
4.4	Skillnad mellan alternativen avseende betydande miljöpåverkan	31
5.	Betydande miljöpåverkan av den regionala transportinfrastrukturplanen	33
5.1	Samlad bedömning av planförslag (remissversion)	33
5.2	Skillnad mot bedömda alternativ och motiv till vald inriktning	37
5.3	Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	38
5.4	Bedömning av måluppfyllelse	38
5.5	Uppföljning	40
Bilagor		41
Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd		
	Synpunkter från Länsstyrelsen i Skåne län	41
	Synpunkter från skånska kommuner	45

Bilaga 2: Bedömningsmatris i högupplöst format

1. Inledning

1.1 Nationell plan och regional transportinfrastrukturplan

Det finns en framtiden process som styr planeringen av infrastrukturen på nationell och regional nivå. Processen innebär att Trafikverket och länsplaneupprättarna vart fjärde år får i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell plan för transportinfrastrukturen, respektive regionala transportinfrastrukturplaner. Den nationella planen omfattar investeringar i nationella stamvägar (Europavägar i Skåne men i andra delar även vissa riksvägar) och i järnvägsnätet, medan de regionala transportinfrastrukturplanerna omfattar det statliga regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Den nationella planen innehåller därutöver drift och underhållsåtgärder på statliga vägar och järnvägar. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod, vart fjärde år.

Regional transportinfrastrukturplan

Region Skåne tar fram planen på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, regionala mål, direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget. Upprättandet av den regionala transportinfrastrukturplanen regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen finansieras med statliga medel. Region Skåne beslutar inriktning och innehåll i planen och den ska beslutas av regionfullmäktige. Trafikverket är den myndighet som sedan har genomförandeansvar för åtgärderna i planen. Se plandokumentet för en mer utförlig beskrivning av planen.

1.2 Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken² 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 brukar kallas *miljöaspekter*.

--

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

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)

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

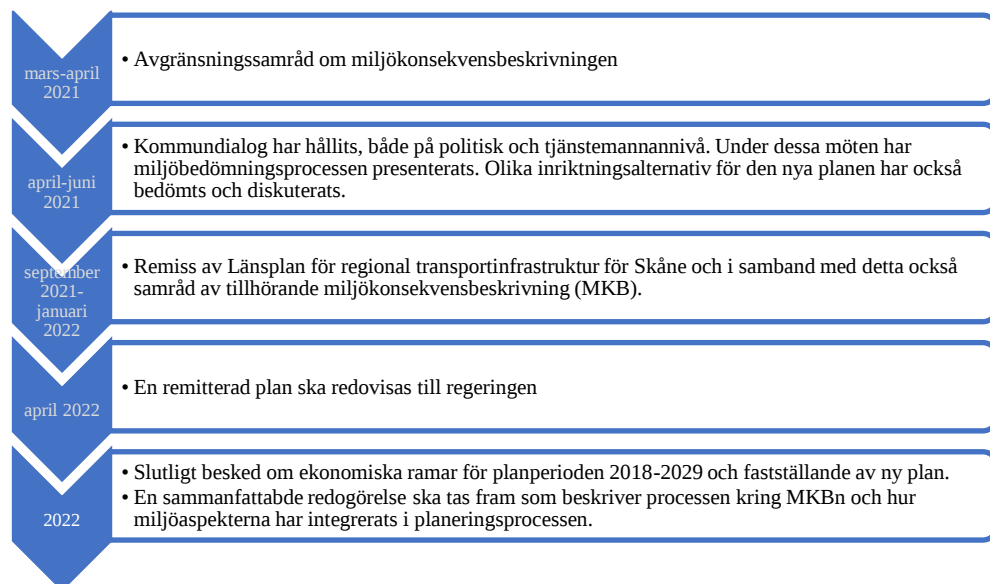
Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment: Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse. Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss. Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas. Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras. Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver: 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)	Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla: • Sammanfattning av planens innehåll. • Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. • Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs). • Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet). • Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. • Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter. • Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ. • Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. • Sammanfattning av punkterna ovan.
---	--

1.3 Genomförande av strategisk miljöbedömning för Länsplan 2022-2033

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2021-06-23. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 30/4 2022. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplan skickas på remiss kommer miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30/11 2021. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 28 februari 2022. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Den strategiska miljöbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



2. Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

Här redovisas mål som är styrande för den strategiska miljöbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningsgrunder som tagits fram (se nedan) och att det i MKB:n redovisas om en åtgärd går i positiv respektive riktning i förhållande till målen.

2.1 Styrande nationella och regionala mål

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål:³

- ▶ **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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
 - ▶ Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010
 - ▶ Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

³ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁴ 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.

Miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska Hänsynsmålet innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljökvalitetsmålen* för Sverige⁵, som riksdagen antog hösten 2005. Miljökvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling.

Se mer under avgränsning nedan.

Klimatmål

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Klimatmålen ska nås och klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Planförslaget ska därför baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, där transportsektorns etappmål för klimat nås samt där växthusgaser från transporter är i princip noll år 2045, i enlighet med vad som angavs i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod (I2020/01827).⁶

⁴ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

⁵ Proposition. 2004/05:150 Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag.

⁶ Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)

Regionala mål

Inom *Klimat- och energistrategi för Skåne* har de nationella etappmålen till 2030 antagits även för regional nivå. Vid sidan av dessa har också Mål för färdmedelsandelar till 2030 tagits fram.

Relevanta mål är:

- ▶ Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.
- ▶ Utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Skyddade områden och miljökvalitetsnormer

Det finns flera olika typer av skyddade områden i regionen inom natur och kultur som vanligtvis Länsstyrelsen ansvarar för att sköta men påverkas av infrastruktur och trafik. Bland de som miljökonsekvensbedömningen har tagit hänsyn till finns⁷:

- ▶ Nationalparker
- ▶ Naturreservat
- ▶ Djur och växtskyddsområde
- ▶ Fågeldirektivet (SPA)
- ▶ Art och habitatdirektivet (SCI)
- ▶ Kulturresevat
- ▶ Vattenskyddsområde
- ▶ Landskapsbildområde.

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

2.2 Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocessur med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen **avgränsas**, så att fokus ligger på de områden där **länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan**. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens mandat. Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas med hänsyn till:

- ▶ utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- ▶ tid och rum,
- ▶ allmänhetens intresse,
- ▶ koppling till andra program, planer eller projekt,

⁷ För fullständig lista se: <https://www.lansstyrelsen.se/skane/natur-och-landsbygd/skyddad-natur.html>

- ▶ bedömningsmetoder och aktuell kunskap, se nästa kapitel.

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen har varit på samråd hos Länsstyrelsen i Skåne län, de skånska kommuner och Trafikverket. En sammanställning av synpunkter från samrådet och hur dessa har hanterats redovisas i bilaga 1.

Avgränsning av miljömål

En avgränsning har gjorts av vilka miljökvalitetsmål som bedöms relevanta att bedöma måluppfyllelse för. Avgränsningen baseras på vilka miljömål i ett skånskt perspektiv som åtgärder i den regionala transportinfrastrukturplanen kan påverka:

- ▶ Begränsad klimatpåverkan
- ▶ Frisk luft
- ▶ Bara naturlig försurning
- ▶ Levande sjöar och vattendrag
- ▶ Grundvatten av god kvalitet
- ▶ Levande skogar
- ▶ Ett rikt odlingslandskap
- ▶ God bebyggd miljö
- ▶ Ett rikt växt- och djurliv

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Den regionala transportinfrastrukturplanen delas in i ett antal olika åtgärdsområden. Planens medel går huvudsakligen till statlig infrastruktur, men det finns också åtgärdsområden med medel för bidrag till kommunala vägar, till enskilda vägar samt driftbidrag till flygplatser. De objekt som kostar minst 50 Mkr ska särredovisas som namngivna objekt. För dessa ställs specifika krav i form av Samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter), uppdelat på kollektivtrafik, gång och cykel respektive trafiksäkerhet. En liten summa av planen satsas på steg 1- och 2-åtgärder.

Miljökonsekvensbeskrivningen görs av transportinfrastrukturplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Den strategiska miljöbedömningen av planen ska fokusera på den betydande miljöpåverkan av de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet. Det handlar om att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle eller inte, vilka trafikslag som får den relativt sett största tillgänglighetsförbättringen, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade Skåne hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen av den nationella planen. I de fall en åtgärd samfinansieras och därmed ingår i både länsplan och nationell plan ingår den även i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen.

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2022-2033⁸. I praktiken är det dock svårt att dra en tydlig tidsgräns för miljöeffekter av investeringar. 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 2033, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. För åtgärder som berör flera län eller länder är det inte möjligt att definiera hur betydande miljöpåverkan fördelas mellan olika län.

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.

Kopplingar till andra planer och program

Inriktningen för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Skåne styrs av andra regionala planeringsdokument, mest framträdande är den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 och regionplanen som är under framtagande. I den regionala transportinfrastrukturplanen omsätts prioriteringarna i utvecklingsstrategin och regionplanen i ekonomiska prioriteringar för infrastrukturinvesteringar under den kommande planperioden.

Antaganden kring nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Den strategiska miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan.

Här antas att nollalternativet innebär att den beslutade inriktning som finns i den gällande planen (2018-2029) gäller även i kommande planperiod (2022-2033). De namngivna objekt som ligger i gällande plan men ännu inte är genomförda vid ingången av 2022 antas genomföras under kommande planperiod. De olika åtgärdsområdena (potterna) antas uppta samma andel av planens utrymme som i gällande plan.

⁸ I uppdraget till Trafikverket om att ta fram inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen ingick att Trafikverket skulle redovisa inriktningen för två alternativa planeringshorisonter, från 2022 till 2033 eller 2037. I Infrastrukturpropositionen, daterad 15 april 2021, togs dock beslut att nya planer ska vara 12-åriga och gälla till 2033.

Den bedömning av miljöpåverkan som görs av enskilda objekt och åtgärds-kategorier i de olika planalternativen ska ses synonymt med riktningförändring. Positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål, medan negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål. Men i bedömningen av betydande miljöpåverkan från de olika planalternativen sker jämförelsen alltså mot en tänkt utveckling enligt ”business as usual” i nollalternativet. Det innebär att till exempel en åtgärd med betydande negativ klimatpåverkan som finns med i nollalternativet men strukits i ett planalternativ påverkar den betydande miljöpåverkan från detta planalternativ positivt.

2.3 Analysmetoder och orsakssamband

Målhierarki och bedömningsmetod

Som utgångspunkt för bedömningen samlas samtliga relevanta mål i en målhierarki. Det praktiska arbetet med bedömningen går sedan ut på att bryta ner de olika målen i bedömningsgrunder. Bedömningsgrunder är således ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser kopplat till de mål som finns sammanställda i avsnitt 2.1 kan bedömas och beskrivas. På så sätt skapas hela tiden en länk mellan den praktiska bedömningen av effekterna av en viss åtgärd eller åtgärdskategori och de övergripande målen. Bedömningsgrunderna har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen, vissa kriterier har tillkommit respektive tagits bort under arbetets gång, bland annat efter synpunkter från avgränsningssamrådet.

Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet”, som togs fram 2012, pekade ut tre fokusområden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap. De tre fokusområden är en nedbrytning av det transportpolitiska hänsynsmålet. Indelningen i de tre fokusområdena bedöms fortsatt vara relevant för att beskriva betydande miljöpåverkan. Respektive fokusområde bryts ner i miljöaspekter som sorteras in under ett antal bedömningsområden. Klimat hanteras som ett enda område, medan Hälsa bryts ner i buller, fysisk aktivitet, luft och trafiksäkerhet, och Landskap bryts ner i vatten, markhushållning, landskap, naturmiljö och kulturmiljö. När betydande miljöpåverkan beskrivs för olika alternativ är det framför allt påverkan på dessa aspekter som beskrivs.

För namngivna objekt utgår bedömningen från tidigare utredningar, medan bedömningen av smärre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i planen beskrivs närmare under kapitel 4.

Tabell 2-1. Sammanfattning bedömningsgrunder

Fokusområde	MÅL				Miljöaspekter	Bedömningskriterier
	Transportpolitiska mål	Miljökvalitetsmål	Övriga nationella mål	Regionala mål		
Klimat	Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås. Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.	Begränsad klimatpåverkan	Etappmål klimat till 2030	Mål inom Klimat- och energistrategi för Skåne	Klimatfaktorer	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg Påverkan på energianvändning per fordonskilometer Påverkan på energianvändning vid bygande, drift och underhåll av infrastruktur.
Hälsa	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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att 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.	God bebyggd miljö, Frisk luft, Bara naturlig förurning	Folkhälsomålen, Etappmål trafik-säkerhet till 2030		Buller	Antal personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller. Antal exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
					Luft	Påverkan på transportsystemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10) Påverkan på halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderingströskeln överskrids

Fo- kus- om- råde	MÅL				Miljöaspekter	Bedömningskriterier
	Transportpolitiska mål	Miljökvalitetsmål	Övriga nationella mål	Regionala mål		
						Antalet personer exponerade för halter över MKN
					Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) Dödade och allvarligt skadade gång-, cykel och mopedtrafikanter (GCM-trafikanter).
					Fysisk aktivitet	Fysisk aktivitet i transportsystemet Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
Land- skap	Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås.	Rikt- växt och djurliv, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö			Vatten	Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt
					Markhushållning	Betydelse för areella näringar
					Naturmiljö	Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär

Fo- kus- om- råde	MÅL				Miljöaspekter	Bedömningskriterier
	Transportpolitiska mål	Miljökvalitetsmål	Övriga nationella mål	Regionala mål		
						Betydelse för djurs dödlighet i trafik / Mortalitet Betydelse för barriärer, intrång och störning Betydelse för utpekade värdeområden för naturmiljö och friluftsliv
					Kulturmiljö	Betydelse för utpekade värdeområden för kulturmiljö

Samlade effektbedömningar

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

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO₂-ekvivalenter, partiklar, NO_x samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.⁹ Detta har dock inte sammanställts för planen som helhet, eftersom endast cirka hälften av planens samlade utrymme binds upp genom namngivna objekt. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden, det vill säga ej namngivna objekt. Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och därför är det missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

De samlade effektbedömningarna är även en värdefull hjälp i en konsekvensbedömning av den sociala hållbarheten. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

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

För namngivna objekt görs samlade effektbedömningar som bedömer åtgärder-nas effekt under en prognosperiod, vilket vanligtvis är 15 år för mindre åtgärder och 40 eller 60 år för större åtgärder. 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.

⁹ Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

Klimat

Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2022-2033 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

- ▶ energieffektivare och elektrifierade fordon och farkoster
- ▶ förnybara drivmedel och el i stället för fossila drivmedel
- ▶ minskad fossildriven trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.¹⁰

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 en 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 miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med

¹⁰ Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

hälsosam luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

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

Landskap

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

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan 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. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

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

Visualisering

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de relevanta målen görs samlat i en **matris**. 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. Omfattningen av den betydande miljöpåverkan graderas i 5 nivåer;

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

I en strategisk miljöbedömning är det framför allt det transportpolitiska hänsynsmålet som är styrande, men även funktionsmålet finns med i bedömningsmatrisen för att kunna visa på målkonflikter för att bedömningen ska kunna användas som grund för beslut.

3. Transporternas miljöpåverkan - nuläge

Klimat

Inrikes transporter står för ca en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen ca 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen¹¹. Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 (det senaste året med tillförlitliga siffror) jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon¹². Även i Skåne har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 3-1.¹³ Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Just nu råder en viss osäkerhet, både på grund av att resandet har förändrats de senaste två åren som en följd av nya resmönster under Corona-pandemin. Det är också ett svårbedömt läge framöver beroende en osäkerhet i hur resmönster kommer att utveckla sig och hur snabbt infasningen av biodrivmedel kommer att gå.

I Skåne står transporterna för en större andel av växthusgasutsläppen än nationellt, ca 50 %, utrikes transporter exkluderat. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 %, varav personbilen står för nästan två tredjedelar.

Tabell 3-1 CO₂-utsläpp från inrikes transporter i Skåne 1990-2018, mätt i 1 000-tal ton CO₂. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>.

Transportslag	1990	2000	2005	2010	2014	2018	Andel 2018
Vägtrafik	2158	2253	2421	2336	2050	1870	96,2%
personbil	1609	1598	1623	1495	1340	1266	65,1%
lätta lastbil	110	125	173	208	200	186	9,5%
tung lastbil	345	434	517	537	451	385	19,8%
buss	89	87	97	84	49	24	1,2%
moped/mc	5	9	11	12	10	10	0,5%
Inrikes civil sjötrafik	27	34	36	38	33	34	1,8%
Inrikes flygtrafik ¹⁴	40	38	39	27	29	28	1,4%
Järnväg	15	11	10	9	7	7	0,3%
Militär transport	133	45	9	5	4	4	0,2%
Totalt	2373	2381	2514	2414	2122	1944	100,0%

¹¹ [Transportsektorns utsläpp - Trafikverket](https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/) hittas på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/>

¹² [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/>

¹³ RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

¹⁴ Utsläppen av flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

Hälsa

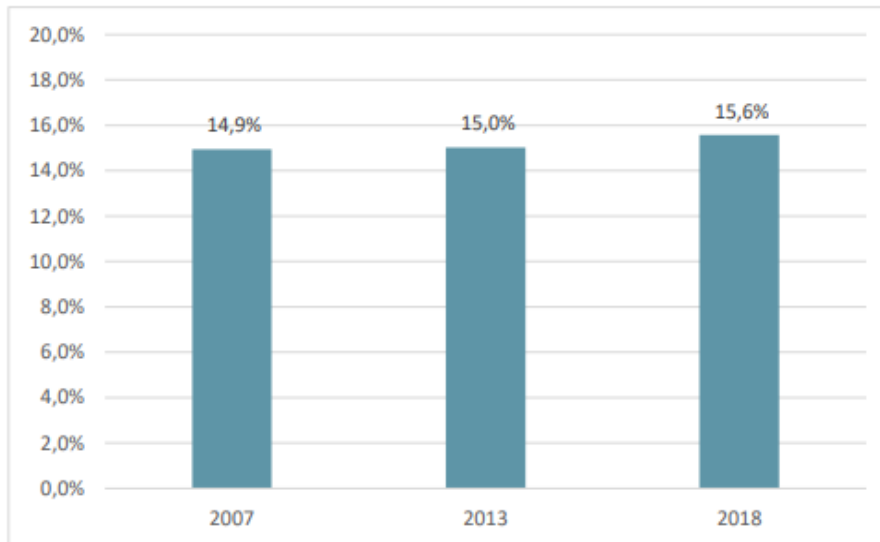
Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur 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.

Tabell 3-2. Minskad risk för olika välfärdssjukdomar med 150 minuters fysisk aktivitet per vecka¹⁵

Hälsotillstånd	Minskad risk genom fysisk aktivitet (150 minuter/vecka)
Förtida död	20-35%
Hjärtinfarkt och stroke	20-35%
Diabetes typ 2	35-50%
Tjocktarmscancer	30-50%
Bröstcancer	20%
Depression	20-30%
Alzheimers	40-45%

Andelen cykelresor av det totala resandet stiger långsamt i Skåne, se Figur 3-1. Det skiljer sig dock åt mellan Skånes olika kommuner. I Malmö och Lund är andelen cykelresor betydligt högre än genomsnittet vilket drar upp genomsnittet.



Figur 3-1 Andelen cykelresor per det totala resandet i Skåne. Källa: Region Skåne (2018) Så cyklar vi i Skåne.

Buller

Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 2-1 syns utsläppsnivåerna av NO_x i Skåne. Utsläppen av NO_x från transportsektorn är 70 procent lägre 2018 jämfört med 1990.

Tabell 3-3 Utsläpp (ton) av NO_x från transportsektorn 1990-2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	17715	13320	10175	7282	6162	4895
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	44%	40%	36%	29%	28%	24%
Civil sjöfart	468	480	517	499	446	514
Inrikes flygtrafik	159	140	147	81	83	79
Övriga transporter	850	420	237	185	109	111
Totalt transporter	19192	14359	11076	8046	6800	5599

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 vägsplitage bildar grövre partiklar, PM₁₀¹⁶. 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 vägsplitage ökar.

Tabell 3-4 Utsläpp (ton) av partiklar (PM₁₀) från transportsektorn 1990-2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	987	956	924	820	808	826
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	18%	21%	25%	25%	28%	32%
Civil sjöfart	52	52	44	37	25	28
Inrikes flygtrafik	4	3	3	2	2	2
Övriga transporter	11	8	8	7	6	5
Totalt transporter	1053	1019	979	865	842	861

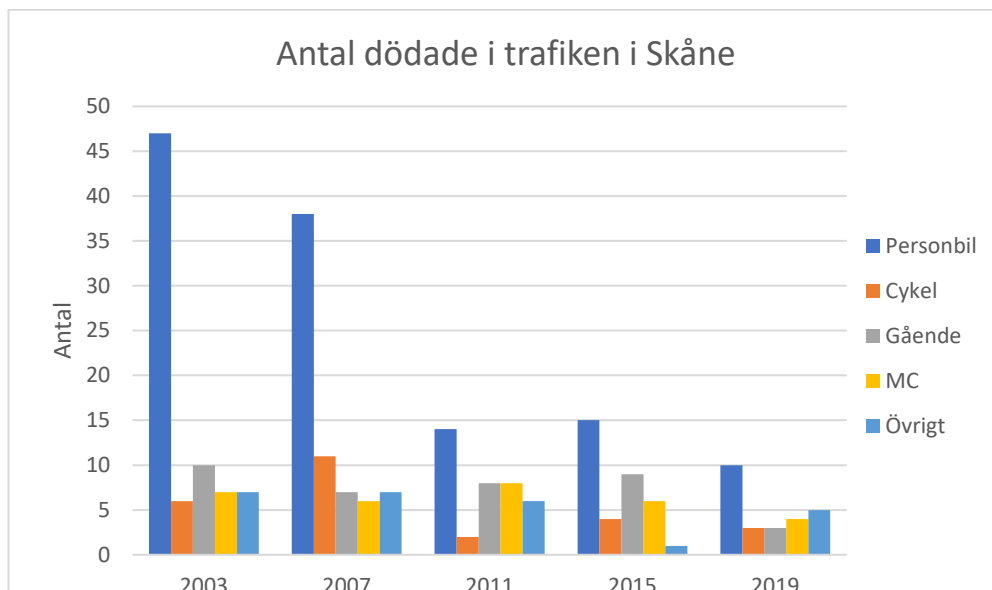
Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar från kontinenten (framför allt ozon, O₃ och kvävedioxid, NO₂) och har högre halter än övriga landet. Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i Skåne främst ett lokalt ursprung och det mesta kommer från trafiken. I flera tätorter i Skåne i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga. Malmö och Helsingborg har åtgärdsprogram för kvävedioxider som syftar till att minska halterna. Dessa har gett goda resultat med minskade utsläpp i båda städerna och ingen av städerna överskrider längre miljö kvalitetsnormerna¹⁷.

Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit de senaste decennierna och detta gäller även Skåne. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Skåne, se Figur 3-2. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid.

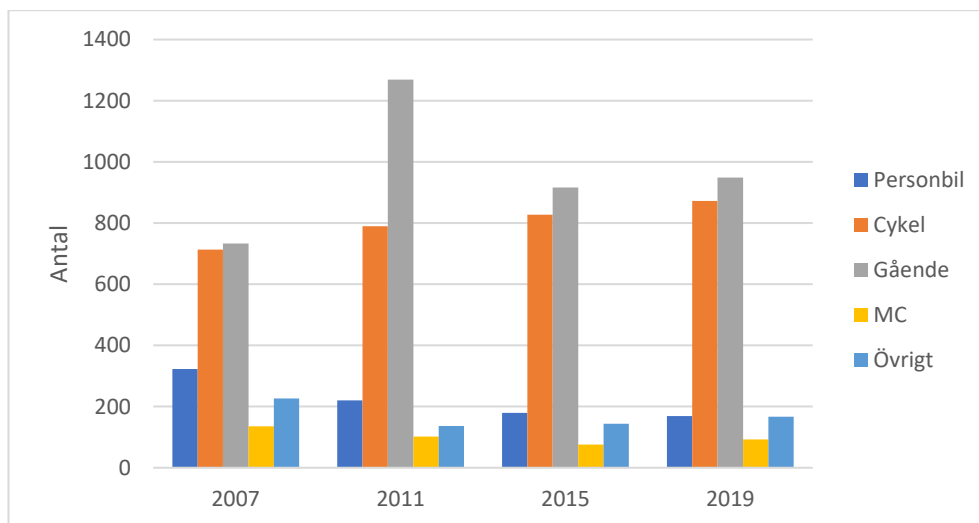
¹⁶ PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM_{2.5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2.5} ingår därför även i PM₁₀.

¹⁷ Helsingborg Stad och Malmö Stad.



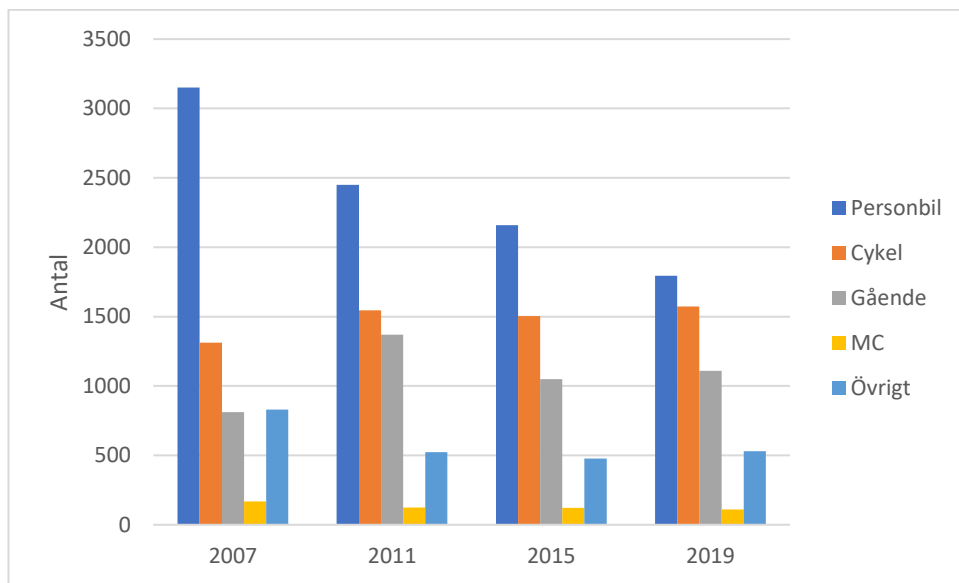
Figur 3-2 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdssätt i Skåne. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Antalet måttliga och allvarliga skador med personbil har också minskat över tid medan de allvarligare skadorna för de som cyklar och går har ökat i antalet, se Figur 3-3.



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

Även antalet lindriga skador orsakat av olyckor med personbil har minskat, se Figur 3-4.



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

Landskap och natur

Barriäreffekter för djur, växter och människor

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

Växtliv

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

Biologisk mångfald och skyddsvärda miljöer

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på

enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

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

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

Mark och resurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. De tätt befolkade delarna av Skåne har också jordbruksmark med mycket hög bördighet. I Figur 8 visas klassningen av jordbruksmarken och skogsmarken i Skåne. Som framgår av kartan är den mest produktiva jordbruksmarken koncentrerad till västra och södra Skåne, där också intrång från infrastruktur är som störst (se Figur 9 för karta över hur stor andel landyta som utgörs av väg- eller järnvägsinfrastruktur i de skånska kommunerna). Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap.

I Figur 3-5 visas en karta över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 3-5 En översikt av Skånes naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 3-6 visas en karta över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde.



Figur 3-6 En översikt av Skånes utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4. Bedömning av planalternativ

4.1 Arbete med planalternativ

I framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen har två planalternativ tagits fram för att visa på betydande miljöpåverkan av alternativa inriktningar. Ett nollalternativ har också tagits fram som en referensram vilken det nya planförslaget bedöms och jämförs mot.

De olika planalternativen togs fram i ett skede av planeringen där ramarna för den regionala transportinfrastrukturplanen inte var kända. Som utgångspunkt antogs därför en fiktiv planeringsram på +28 %, vilket skulle innebära att planens andel av hela ramen för statlig infrastruktur blir densamma för planperioden 2022-2033 som i nuvarande planperiod, enligt beslutet i Infrastrukturpropositionen.¹⁸

Planförslaget som går på remiss har tagits fram efter att de preliminära ramarna fastställts av regeringen och dess betydande miljöpåverkan redovisas i kapitel 5.

4.2 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att den beslutade inriktning som finns i den gällande (2018-2029) regionala transportinfrastrukturplanen gäller även för den nya planperioden (2022-2033). De antaganden som ligger bakom nollalternativet är:

- ▶ De **namngivna regionala vägobjekt** som ligger i gällande plan men ännu inte är genomförda vid ingången av 2022 antas genomföras. Dessa objekt har haft en kostnadsfördyring på ca 50 %. Genomförandegraden på dessa objekt har varit relativt låg under den pågående planperioden och merparten av dem är inte genomförda vid januari 2022 då den nya planen börjar gälla. Det innebär att andelen av planutrymmet som reserveras för namngivna regionala vägobjekt i nollalternativet ökar från 33 % till 39 % jämfört med föregående plan.
- ▶ Objekt som ligger under området **Samfinansiering nationell plan** omfattar investeringar i järnvägar. Genomförandegraden för dessa objekt har varit högre. De objekt i gällande plan som ännu inte är genomförda ingår i nollalternativet, men eftersom många av åtgärderna i gällande plan är genomförda och de återstående inte påverkas av fördyrningar innebär det att denna kategori enbart står för 6 % av planutrymmet i nollalternativet, jämfört med 15 % i föregående plan. De olika åtgärdsområdena antas uppta samma andel av planens utrymme som i gällande plan.
- ▶ Åtgärdsområdena ("pottorna") **Kollektivtrafik, Cykelvägar, Trafiksäkerhet och miljö** samt **Övrigt** har i nollalternativet räknats upp med 28 %, vilket motsvarar en fiktiv planeringsram.

¹⁸ Regeringens proposition 2020/21:151. Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

En samlad bedömning av nollalternativets påverkan på de transportpolitiska målen finns i Figur 4-1 nedan.

4.3 Planalternativ

Nedan beskrivs förutsättningar för de planalternativ som tagits fram:

Genomförande av objekt beslutade i gällande plan

En rad objekt ligger kvar från gällande plan eftersom de inte hunnit genomföras eller avslutas under planperioden. De objekt som ligger fast är följande:

Namngivna regionala vägobjekt:

- ▶ 19 Bjärlöv-Broby
- ▶ 108 Staffanstorp-Lund
- ▶ 11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla
- ▶ 23 Tjörnarps-Sandåkra
- ▶ 108 genom Svedala

Väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby ligger med i gällande plan men då ett omtag nu görs med ny ÅVS hanteras denna åtgärd inte som en låsning. Däremot finns den med i nollalternativet.

Samfinansiering nationell plan

- ▶ Skånebanan mötesspår Attarp
- ▶ Västkustbanan Ängelholm-Maria
- ▶ Västkustbanan Helsingborg-Maria station
- ▶ Persontrafik Godsstråket
- ▶ Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2) inklusive 913 Bjärred-Flädie

Skånebildens

Utöver de låsningar som finns från gällande plan finns också ett antal järnvägs-satsningar som pekats ut som prioriteringar i Skånebildens.¹⁹ Det gäller Ystadbanan Skurup-Rydsgård samt Skånebanan Hässleholm-Kristianstad som ingår i båda planalternativen nedan. De tillkommande järnvägssatsningarna från Skånebildens innebär att andelen medel som avsätts till medfinansiering i nationell plan ökar jämfört med nollalternativet.

Skiljelinjer mellan scenarierna

Jämfört med nollalternativet innebär både Scenario A och Scenario B en kraftig ökning av anslagen till medfinansiering av järnvägssatsningar i nationell plan. Av det återstående utrymmet innebär Scenario A mindre satsningar på namngivna vägobjekt och större satsningar på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt, medan Scenario B tvärtom innebär något större satsningar på namngivna vägobjekt än i nollalternativet och betydligt

¹⁹ <https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/infrastrukturplanering/sverigeforhandlingen/skanebildens/>

mindre medel på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt.

Scenario A

Scenario A innebär att den pågående satsningen på cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg ska fullföljas, och att dessa åtgärds kategorier garanteras samma utrymme i planen som tidigare. Detta innebär mindre medel till namngivna vägobjekt. Inga nya namngivna vägobjekt tillkommer, och objektet ”23/13 Ö Höör/Höör-Hörby” som ingår i nu gällande plan stryks. En samlad bedömning av Scenario A:s påverkan på de transportpolitiska målen finns i Figur 4-2 nedan.

Scenario B

Scenario B innebär att samtliga namngivna regionala vägobjekt i den gällande planen fullföljs och att det nya objektet ”Riksväg 21 Klippan – Hyllstofta” också bereds utrymme i planen. Vad gäller objektet ”23/13 Ö Höör/Höör-Hörby” som här ligger kvar från gällande plan är det oklart hur detta kommer att utformas. En ny ÅVS pågår just nu, men bedömningen och kostnadsskattningen i matrisen nedan utgår ifrån den tidigare utredningen. Om nya namngivna vägobjekt ska läggas till blir utrymmet för åtgärdsområdena mindre, och pottorna för cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg har minskats med ca 40 % jämfört med nollalternativet och gällande plan. En samlad bedömning av Scenario B:s påverkan på de transportpolitiska målen finns i Figur 4-3 nedan.

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER	ÅTGÄRDER						
		Transport-politiska mål	Namngivna regionala (väg)objekt	Samfinansiering nationell plan	Kollektivtrafik	Cykelvägar	TS & Miljö	Övr igt
Medborgarnas resor	Tillgänglighet Jämställdhet	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET						
Näringslivets transporter	Tillgänglighet							
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Tillgänglighet							
Jämställdhet	Tillgänglighet Jämställdhet							
Personer med funktions-nedsättning	Tillgänglighet							
Barnperspektiv	Tillgänglighet							
Äldreperspektiv	Tillgänglighet							
Kollektivtrafik, gång och cykel	Tillgänglighet Jämställdhet							
Klimat	Klimat	HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA						
Hälsa / Trafiksäkerhet	Buller							
	Fysisk aktivitet							
	Luft							
	Trafiksäkerhet							
Landskap	Vatten							
	Markhushållnin Landskap							
	Naturmiljö							
	Kulturmiljö							

Figur 4-1 Samlad bedömning av nollalternativet

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER	ÅTGÄRDER						
Fokusområde	Miljö	Transport-politiska mål	Namngivna regionala (väg)objekt	Samfinansiering nationell plan	Kollektivtrafik	Cykelvägar	TS & Miljö	Övr igt
Medborgarnas resor	Tillgänglighet Jämställdhet	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET						
Näringslivets transporter	Tillgänglighet							
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Tillgänglighet							
Jämställdhet	Tillgänglighet Jämställdhet							
Personer med funktions-nedsättning	Tillgänglighet							
Barnperspektiv	Tillgänglighet							
Äldreperspektiv	Tillgänglighet							
Kollektivtrafik, gång och cykel	Tillgänglighet Jämställdhet							
Klimat	Klimat	HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA						
Hälsa / Trafiksäkerhet	Buller							
	Fysisk aktivitet							
	Luft							
	Trafiksäkerhet							
Landskap	Vatten							
	Markhushållnin Landskap							
	Naturmiljö							
	Kulturmiljö							

Figur 4-2 Samlad bedömning av Scenario A

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER	ÅTGÄRDER						
Fokusområde	Miljö	Transport-politiska mål	Namngivna regionala (väg)objekt	Samfinansiering nationell plan	Kollektivtrafik	Cykelvägar	TS & Miljö	Övr igt
Medborgarnas resor	Tillgänglighet Jämställdhet	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET						
Näringslivets transporter	Tillgänglighet							
Tillgänglighet regionalt och mellan länder	Tillgänglighet							
Jämställdhet	Tillgänglighet Jämställdhet							
Personer med funktions-nedsättning	Tillgänglighet							
Barnperspektiv	Tillgänglighet							
Äldreperspektiv	Tillgänglighet							
Kollektivtrafik, gång och cykel	Tillgänglighet Jämställdhet							
Klimat	Klimat	HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA						
Hälsa / Trafiksäkerhet	Buller							
	Fysisk aktivitet							
	Luft							
	Trafiksäkerhet							
Landskap	Vatten							
	Markhushållnin Landskap							
	Naturmiljö							
	Kulturmiljö							

Figur 4-3 Samlad bedömning av Scenario B

4.4 Skillnad mellan alternativen avseende betydande miljöpåverkan

Klimat

- ▶ Båda alternativen innebär tydliga satsningar på järnvägsåtgärder, som i driftsskedet ger positiv påverkan på klimat, jämfört med nollalternativet.
- ▶ Scenario A innehåller i betydligt mindre utsträckning än nollalternativet satsningar på namngivna vägobjekt som ger negativ påverkan på utsläpp från trafik. Scenario A omfattar också i större utsträckning åtgärder som kan leda till minskad efterfrågan på biltrafik.
- ▶ Scenario B innehåller i större utsträckning än nollalternativet satsningar på namngivna vägobjekt som ger negativ påverkan på utsläpp från trafik, och i betydligt mindre omfattning åtgärder som kan leda till minskad efterfrågan på biltrafik.
- ▶ Klimatpåverkan från byggande samt drift- och underhåll är dock ungefär likvärdigt för båda alternativen.

Hälsa

- ▶ I Scenario B satsas mer medel på åtgärder som har en positiv påverkan på buller, främst på grund av att väg 23 Höör-Hörby (enligt det äldre förslag som bedömts här) innebär en ny väg utanför tätorten som minskar trafik och därmed bullernivåer inne i tätorten. Denna åtgärd ingår också i nollalternativet. Jämfört med nollalternativet är det framför allt Skånebanan Hässleholm-Kristianstad som riskerar att öka bullernivåerna genom att sträckan dimensioneras för ökade hastigheter.
- ▶ I Scenario B satsas mer medel på åtgärder som leder till förbättrad trafiksäkerhet för motorburna trafikanter, eftersom de namngivna vägobjekt som prioriteras i scenariot innebär mötesseparering. Även satsningarna på järnväg genom medfinansiering till nationell plan ökar trafiksäkerheten för både motortrafikanter och gång och cykel. Jämfört med både nollalternativet och Scenario A satsas dock en mindre andel av medlen på åtgärder som specifikt ökar trafiksäkerheten för gång och cykel.
- ▶ I Scenario A satsas mindre medel än i nollalternativet på åtgärder som specifikt leder till ökad trafiksäkerhet för motorburna trafikanter, och samma andel som i nollalternativet på åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gång och cykel. Satsningarna på järnväg genom medfinansiering till nationell plan ökar trafiksäkerheten för både motortrafikanter och gång och cykel i anslutning till järnvägen.
- ▶ Vad gäller fysisk aktivitet bidrar Scenario A i större utsträckning till fysisk aktivitet än Scenario B eftersom det innehåller större satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. Skillnaden mellan scenarierna är inte så stor, men utfallet beror i stor utsträckning på utformningen av objektet väg 23 Höör-Hörby, som utöver vägåtgärden här också antas innebära satsningar på tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik. Båda scenarierna bidrar dock positivt till fysisk aktivitet jämfört med nollalternativet eftersom satsningarna på järnväg bedöms öka anslutningsresor med gång och cykel.

- ▶ I Scenario A satsas en större summa på åtgärder som leder i positiv eller neutral riktning vad gäller luftkvalitet.

Landskap

- ▶ För båda alternativen gäller att det är svårt att bedöma påverkan på flera av landskapsaspekterna på en övergripande nivå, framför allt för åtgärds-kategorier där åtgärderna inte är namngivna.
- ▶ Scenario B omfattar i större utsträckning satsningar på vägobjekt som ger en negativ påverkan på landskap avseende markhushållning, naturmiljö och kulturmiljö. I detta omfattas också påverkan på flera typer av utpekade värdeområden. Undantaget gäller mortaliteten som bedöms bli bättre när nya vägar byggs ut, eftersom dessa omfattar viltstängsel och viltpassager.
- ▶ Vad gäller vatten finns det ingen skillnad mellan alternativen.

5. Betydande miljöpåverkan av den regionala transportinfrastrukturplanen

I detta kapitel följer en samlad bedömning av den plan som nu går på remiss utifrån olika aspekter:

- ▶ I kapitel 5.1 redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget beaktat respektive åtgärds investeringskostnad.
- ▶ I kapitel 5.2 redovisas skillnaden i bedömning mellan remissversionen av planen, övriga bedömda alternativ och nollalternativet
- ▶ I kapitel 5.3 görs en beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- ▶ I kapitel 5.4 görs en bedömning av i vilken riktning som planen går i förhållande till styrande mål.

5.1 Samlad bedömning av planförslag (remissversion)

Den 23 juni presenterade regeringen direktiv till åtgärdsplanering för Trafikverket. Den angivna ramen 2022–2033 i direktivet är 5095 miljoner för Skåne, men efter avräkning för hur genomförandet sett ut 2018–2029 har Trafikverket beslutat att Skåne preliminära ram 2022–2033 ligger på 5050 miljoner.

Hur planen fördelningen mellan olika åtgärdsområden ser ut visas i Tabell 5-1. En samlad bedömning av planens påverkan på det tre fokusområdena klimat, hälsa/trafiksäkerhet och landskap redovisas i Tabell 5-2. Den samlade bedömningen blir:

- ▶ **Klimat:** Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.
- ▶ **Hälsa:** Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.
- ▶ **Landskap:** Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten. Det är dock svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

Tabell 5-1. Förslag till regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 (remissversion)

Namngivna regionala vägobjekt	1 653	Cykelinfrastruktur	778
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	5	Statliga cykelvägar	450
19 Bjärlöv-Broby	355	Standardhöjning statliga cykelvägar	60
108 Staffanstorp-Lund	127	Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	178
1022, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg	79	Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk kommunala cykelvägar	90
23 Tjörnarpsandåkra	520	Trafiksäkerhet och miljö	385
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	260	Statliga vägar	225
108 Genom Svedala	207	Statlig medfinansiering kommunala vägar	160
23 Ö Höör Höör/Hörby	100	Övrigt	65
Kollektivtrafik	1 128	Investeringsåtgärder enskilda vägar	27
Statliga vägar	400	Driftsbidrag till flygplatser	36
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500	Steg 1 & 2 åtgärder	2
Storstadsavtal Malmö	228	Summa	5 050
Samfinansiering nationell plan	1 041		
Skånebanan Attarp	72		
Västkustbanan Ängelholm- Maria	70		
E6 ITS	27		
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	55		
913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan	67		
Västkustbanan Maria-Helsingborg	300		
Trimningspaket järnväg	50		
Överenskommelser samfinansiering	400		

Skånebanan Hässleholm-Kristianstad
Ystadbanan Skurup-Rydsgård

Tabell 5-2 Samlad bedömning av alla åtgärderna i planförslag 2022-2033 beaktat respektive åtgärds investeringskostnad, följt av nivån på underlaget vid bedömningen.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Landskap	Negativ		O

Klimat

- Planförslaget innehåller flera åtgärder som går i fel riktning avseende klimat. Merparten av vägåtgärderna bidrar till en ökning av vägtrafiken på grund av inducerad trafik och en högre relativ attraktivitet för bil. Merparten av vägåtgärderna bidrar också negativt avseende energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter.
- Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan och Kollektivtrafik bidrar i positiv riktning avseende klimat, både vad gäller en minskning av vägtrafiken och energieffektivisering. Cykelvägar samt Trafiksäkerhet

och miljö har framför allt en positiv påverkan på minskning av vägtrafik, men har ingen påverkan på energieffektivisering.

- ▶ Övriga åtgärder – Driftbidrag till flygplatser och Bidrag till enskilda vägar – leder i negativ riktning vad gäller klimat, men är relativt sett mycket små poster.
- ▶ Sammantaget leder planförslaget i såväl positiv som negativ riktning och det är svårt att göra en sammanvägd bedömning.

Hälsa och trafiksäkerhet

- ▶ Vad gäller påverkan på buller är det vissa åtgärder som leder i positiv riktning medan andra leder i negativ riktning. Det går dock inte att se något tydligt mönster i skillnad mellan olika åtgärdsgrupper. Det finns generellt en viss avsaknad av underlag för bedömningar.
- ▶ Planen går mestadels i positiv riktning vad gäller fysisk aktivitet och positiv påverkan på tillgänglighet för alla samt med gång, cykel och kollektivtrafik. Av naturliga skäl har åtgärdsområdena Cykelvägar, Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och Miljö den mest positiva påverkan. Men även en del av vägobjekten har positiv påverkan eftersom de också omfattar gång- och cykelåtgärder.
- ▶ Vad gäller utsläpp till luft går planens satsningar mestadels i positiv riktning. Undantagen gäller de namngivna vägobjekten som bidrar till att öka transportsystemets totala utsläpp.
- ▶ En stor del av planens utrymme går till satsningar som har positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Landskap

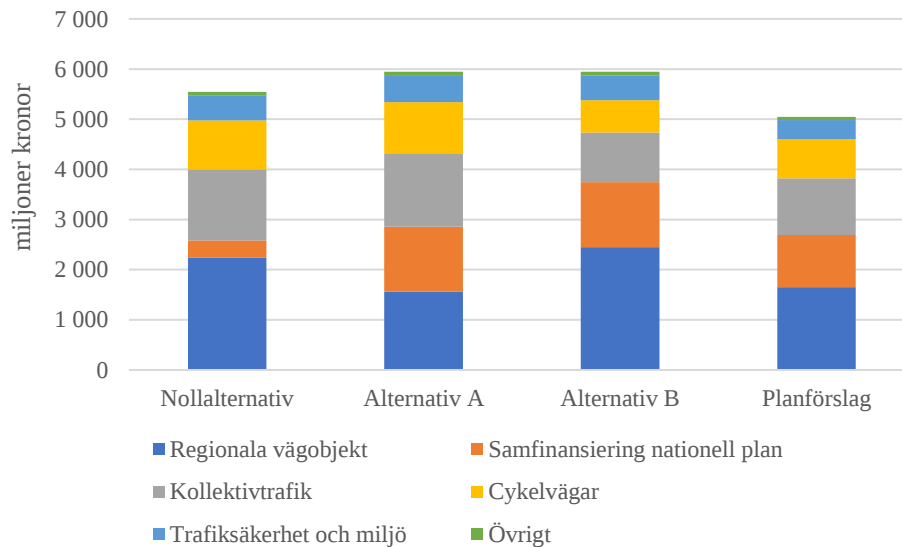
- ▶ Påverkan på vatten bedöms för de flesta åtgärder vara neutral. En åtgärd – väg 23 Tjörnarps-Sandåkra – behöver uppmärksammas på grund av risk för negativ påverkan. Denna åtgärd kräver skyddsåtgärder.
- ▶ Vad gäller markhushållning och landskapsbild gäller att namngivna vägobjekt har en negativ påverkan medan övriga åtgärder generellt bedöms gå i neutral riktning, eller är svårbedömda. Även vissa järnvägsobjekt leder i negativ riktning.
- ▶ Nära hälften av planens utrymme går till åtgärder som bedöms ha negativ påverkan på barriärer. Det gäller samtliga regionala vägobjekt och även en del av järnvägsåtgärdena (som ingår i medfinansiering till Nationell plan). Här är det av stor vikt att i genomförandeskedet arbeta med kompensatoriska åtgärder.
- ▶ Påverkan på kulturmiljö är generellt neutral eller svårbedömd. Det enda undantaget gäller väg 19 Bjärlöv-Broby som bedöms ha en negativ påverkan.

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER	BEDÖMNINGSKRITERIER	ÅTGÄRDER																					
			Namngivna regionala (väg)objekt							Samfinansiering nationell plan						Kollektivtrafik			Cykelvägar			TS & Miljö		Övrigt
			19 Bjärlöv-Broby	108 Staffanstorp-Lund Hammar-Skillinge GC	11 Sjöbo (Anklam)- Tomelilla	23 Tjörnap-Sandåkra	23/13 Ö Höör/Höör-Hörby	108 genom Svedala	Mötespår Attarp VKB Älm-Maria E6/YS Malmöpendeln 913 Bjärred-Flädie	VKB Hbg-Maria	Persontåg Godsstråket	Överenskommer samfinansiering	Statliga regionala vägar (pott)	Statlig medfinansiering kommunala vägar (pott)	Storstad- avtal Malmö	Statliga regionala vägar	Standardhöjning bef GC	Statlig medfinansiering kommunala vägar	Supercykelstråk	Statliga regionala vägar	Statlig medfinansiering kommunala vägar			
Klimat	Klimat	Ökning/minskning av vägtrafik																						
		Energianvändning per fordonskilometer																						
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll																						
Hälsa / Trafiksäkerhet	Buller	Antal personer exponerade för höga bullernivåer																						
		Påverkan på områden med hög ljudmiljökvalitet.																						
	Fysisk aktivitet	Fysisk aktivitet i transportsystemet																						
		Tillgänglighet för alla till målpunkter/aktiviteter.																						
		Tillgänglighet koll/GC till utbud och aktiviteter																						
	Luft	Totala emissioner av NOx och partiklar																						
		NOx och partiklar i tätorter med åtgärdsprogram för MKN																						
		Antalet personer exponerade för halter över MKN																						
	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter																						
		Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter																						
Landskap	Vatten	Dricksvattenförsörjningsperspektiv																						
		Ekologisk synpunkt																						
	Markhushållning																							
	Landskapsbild																							
	Naturmiljö	Påverkan på mortalitet																						
		Påverkan på barriärer																						
		Påverkan på värdeområden för naturmiljö																						
Påverkan på värdeområden för friluftsliv																								
Kulturmiljö	Betydelse för utpekade värdeområden för kulturmiljö																							

Figur 5-1. Samlad bedömning av planförslag (remissversion).

5.2 Skillnad mot bedömda alternativ och motiv till vald inriktning

I figuren nedan redovisas hur fördelningen mellan olika åtgärds-kategorier ser ut i planförslaget jämfört med de tidigare bedömda planalternativen (se kapitel 4). Efter att de olika alternativen togs fram har de preliminära ramarna fastställts. Dessa innebär en lägre ram än den fiktiva ram som alternativen utgick från och de går därför inte att jämföra rakt av.



Figur 5-2. Jämförelse mellan bedömda alternativ och remitterat planförslag avseende fördelning mellan olika åtgärds-kategorier

Utgångspunkten för utkastet till planförslag har varit att gällande regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 ska genomföras. Fokus har också varit att maximera genomförandet för att få ut så mycket infrastruktur i Skåne som möjligt. Det finns också samfinansieringsavtal som beslutats för Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan och som är en viktig utgångspunkt för de utpekade satsningarna. De kraftiga kostnadsfördyringarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten åter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Samfinansiering av nationell plan ökas från 664 miljoner till 1 046 miljoner och Namngivna regionala vägobjekt ökar från 1 503 miljoner till 1 648 miljoner. Övriga delar av planen ligger kvar på liknande nivåer som föregående plan.

Betydande miljöpåverkan av planförslag i relation till nollalternativ

Klimat

En mindre summa i det nya planförslaget satsas på åtgärder som går i en negativ riktning vad gäller klimat. Detta beror på att en mindre andel av den nya planen satsas på namngivna regionala vägobjekt, som har en negativ klimatpåverkan framför allt vad gäller påverkan på mängden fordonstrafik.

Hälsa

Det nya planförslaget går i en svagt negativ riktning vad gäller hälsa. Detta beror på två saker. Det nya planförslaget omfattar en något mindre satsning på gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med nollalternativet. Det är också så att den större satsningen på vägobjekt i nollalternativet innebär att en del större andel av planen satsas på åtgärder som leder i tydligt positiv riktning vad gäller trafiksäkerhet och fysisk aktivitet. Vad gäller fysisk aktivitet är detta beroende av väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby som enligt SEB bedöms ha en positiv påverkan på fysisk aktivitet. Här bör det dock noteras att det dyrare alternativet (som ingår i nollalternativet) främst omfattar en större vägsatsning. Jämförelsen är med andra ord något missvisande.

Landskap

Det nya planförslaget går i svagt positiv riktning, till största delen beroende av en mindre satsning på objektet väg 23/13 Ö Höör/Höör-Hörby, med starkt negativ landskapspåverkan.

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

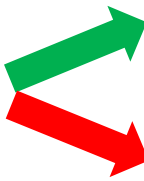
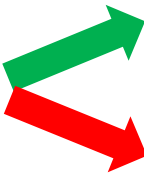
I den metod som här tillämpats för att bedöma betydande miljöpåverkan har ingått att peka ut åtgärder som går i positiv riktning och motverkar/förebygger betydande miljöpåverkan. Ofta är effekterna av kompensatoriska åtgärder redan med i bedömningen av olika objekt och åtgärds-kategorier. Sådana åtgärder har markerats med grön färg i de matriser som visas.

5.4 Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i neutral riktning avseende samtliga bedömda mål med undantag för Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 5-3.

Tabell 5-3. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

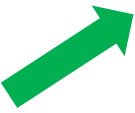
Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. Investeringar i regionala vägobjekt påverkar generellt i negativ riktning med övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning.
God bebyggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.

Frisk luft		De regionala vägobjekten leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. Sammantaget bedöms påverkan på målet som neutral.
Bara naturlig försurning		
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Ett rikt odlingslandskap		Sammanvägd negativ påverkan på grund av att såväl väg- som järnvägsåtgärder tar ny mark i anspråk.
Levande skogar		
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 5-4.

Tabell 5-4. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) 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.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Smärre åtgärder i pott för trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

Etappmål klimat

Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat, se Tabell 5-5.

Tabell 5-5. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.	 	Bedömningen av åtgärderna i planförslaget är att de ger såväl positiv som negativ påverkan. De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning. Att göra en sammanvägd bedömning är dock svårt.

5.5 Uppföljning

Kompletteras i ett senare skede

Bilagor

Bilaga 1: Remissammanställning avgränsningssamråd

Synpunkter från Länsstyrelsen i Skåne län

Synpunkter från Länsstyrelsen i Skåne län har inhämtats från samrådsmöte. Hela samrådsmötet finns dokumenterat. I detta stycke sammanfattas främst konkreta synpunkter på avgränsningen och hur dessa har hanterats.

Remissynpunkter	Hantering
MKB:n bör relatera till fler mål än vad som anges i avgränsningen, exempelvis barnkonventionen och Agenda 2030.	Barnkonventionen är främst aktuell om det ska göras en social konsekvensbedömning. Agenda 2030 är ett viktigt måldokument, men de aspekter som Agenda 2030 omfattar fångas upp i Miljöbalkens aspekter och inom ramen för det transportpolitiska hänsynsmålet.
Gestaltad livsmiljö kan vara relevant att koppla på.	Vi bedömer att det ligger utanför syftet med detta planeringsskede och är mer aktuellt att beakta i den fysiska planeringen.
Länsstyrelsen saknar markhushållningsperspektivet i avgränsningsunderlaget.	Synpunkter har tagits om hand. Markhushållning ingår nu som ett bedömningskriterium under landskap.
Länsstyrelsen lyfter vikten av att kopplingar till andra planer och program är tydligt redovisade, vilket är ett krav i MKB:n.	Det finns olika kopplingar som är viktiga att beakta. En är vilken bedömning som är relevant att göra i det aktuella planeringsskedet och vad som bättre bedöms i exempelvis åtgärdsvalsstudier och den fysiska planerings-

Remissynpunkter	Hantering
Länsstyrelsen rekommenderar att i MKB:n redovisa tydligt vad som tas upp i MKB för regionplanen jämfört med vad som tas upp här, samt hur man förhåller sig till regionplanen.	processen. En annan koppling är avgränsningen mot den nationella planen. Dessa delar beskrivs under avsnitt "2.2 – Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen". Regionplanen är en viktig utgångspunkt för den regionala transportinfrastrukturplanen, men är inte på samma sätt relevant för den strategiska miljöbedömningen.
Tydliggör de tre fokusområdena vilken betydande miljöpåverkan planen kan förväntas ge? Tydliggör Kriterierna utifrån de miljöfrågor som har störst betydelse, samla påverkan under tydliga kriterier.	Det har förtydligats i MKB:n, se avsnitt "2.3 Analysmetoder och orsaksamband".
Efterfrågar tydligare konsekvens i beskrivningen av kriterier. Vissa kriterier uttrycks värderande, andra inte.	Detta har justerats.
En bedömning bör göras av åtgärdernas bidrag till transporteffektivt samhälle, dvs att minska transportarbetet. Åtgärderna som ingår i RTI-planen handlar exempelvis om ökad tillgänglighet på cykel men också om ökad kapacitet för motorfordon osv.	Samtliga av dessa finns med i bedömningskriterierna. Det framgick inte på samma tydliga sätt i samrådsunderlaget, men har tydliggjorts i avsnitt "2.3 Analysmetoder och orsakssamband".
Det finns en stark koppling till fokusområde Hälsa, som också påverkas av satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel påverkar helheten.	
Inducerad trafik bör finnas med som en aspekt.	
Följande kriterier föreslås justeras under område hälsa:	
Vatten. Svårt att på en strategisk nivå skilja på dricksvattenförsörjningsperspektiv och ekologiskt perspektiv. Dessa två bör kunna slås ihop.	Det är i grunden två olika aspekter; den förstnämnda handlar specifikt om vattenskydd och är aktuell då ett vägobjekt berör en vattentäkt, den andra handlar om skydda av vattendrag och vattendrag som passager för vattenlevande djur, våtmarker mm. Dock har det visat sig vara svårt rent praktiskt att skilja dessa åt vid bedömningar,

Remissynpunkter	Hantering
	och vi har därför slagit ihop dessa enligt på Länsstyrelsens förslag.
<i>Betydelse för förorenade områden. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	Denna har strukits.
Betydelse för skyddsvärda områden (inkl. under driftskede).	Denna har flyttats till landskap
<i>Betydelse för bakgrundshalt metaller. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	Denna har strukits.
<i>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	Denna har strukits.
Det är viktigt att välja ut vad som är betydande miljöpåverkan för natur- och kulturvärden. Kriterierna bör omformuleras och slås ihop, så att de blir lättare att förstå till exempel ”landskapspåverkan” och ”dödlighet för djur i trafiken” (mortalitet). Följande kriterier föreslås justeras under område landskap:	
<i>Betydelse för mortalitet. Betona att det handlar om dödlighet för djur i trafiken.</i>	Har förtydligats
<i>Betydelse för förekomst av livsmiljöer och Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden kan ingå under barriärer.</i>	Har slagits ihop till ett gemensamt bedömningskriterium som rör ”Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv”.
<i>Betydelse för utpekade värdeområden för kultur- och naturmiljö och friluftsliv saknas.</i>	Har lagts till
<i>Betydelse för strukturomvandling. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	Denna har strukits.
<i>Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	Det betonas nu i matrisen vad som är kulturmiljö. De sistnämnda har avgränsats bort.
<i>Betydelse för utradering. För detaljerad, kan avgränsas bort.</i>	
<i>Betydelse för mortalitet. Betona att det handlar om dödlighet för djur i trafiken.</i>	

Remissynpunkter	Hantering
Det är viktigt att kulturmiljövärden lyfts under Landskap eftersom kulturmiljövärden till hög grad handlar om landskapsperspektiv.	Det var inte tydligt i samrådsunderlaget men har tydliggjorts i MKB:n.
Betydelse för barriärer handlar om både människor och djur, det behöver förtydligas vad som avses. Olika typer av barriärer kan också ha olika effekter för djur och människor.	Barriärer under landskap avser naturliv. Barriärer för människor är mer ett kriterium som ligger bakom andra bedömningsområden.
Hur hanterar bedömningen de åtgärder som planeras för att undvika negativa miljöaspekter, till exempel faunastängsel och ekodukter. De måste påverka bedömningen av effekterna av åtgärderna. Hur värderas summan av ny åtgärd och kompensationsåtgärder? Dessa resonemang måste tas i beaktande när bedömningarna görs.	Dessa aspekter måste tas upp i Samlade effektbedömningar om en viss åtgärd omfattar kompensationsåtgärder. Det är svårt att titta på det specifikt i miljöbedömningen.
Påverkan på formellt skyddade områden är relevant att ta med i bedömningen, och att påverkan på konnektiviteten mellan områden kan vara viktig.	Formellt skyddade områden har nu tagits med i bedömningskriterierna. Konnektiviteten är ett svårt begrepp att hantera i detta skede av planeringen.
MKB:n bör peka ut objekt som riskerar att ha betydande miljöpåverkan och kan kräva kompensationsåtgärder som driver kostnader.	Kompensationsåtgärder kan finansieras inom den regionala transportinfrastrukturplanen i samband med ombyggnad. Vid ombyggnad av befintliga vägar tas dessa medel från Nationell plan. Det blir svårt att belysa detta i större utsträckning än vad som hanteras inom Samlade effektbedömningar och Åtgärdsvalsstudier.
Kompensationsåtgärder för eventuella intrång i skyddade områden behöver ses i ett större sammanhang då mark för kompensation bygger på frivillig markåtkomst. Länsstyrelsen rekommenderar att denna fråga belyses i den strategiska miljöbedömningen.	
Trafiksäkerhet bör ingå under hälsa i stället för att vara ett eget område. Genom att lägga Trafiksäkerhet som ett separat fokusområde hamnar fokus på en viss typ av olyckor. En mer nyanterad bedömning skulle behövas som inte bara handlar om dödade och svårt skadade, utan även om upplevd trygghet i trafiksituationer som påverkar	Bedömningskriterierna för trafiksäkerhet uttrycker specifikt olycksrisk, men i praktiken tas de hänsyn som Länsstyrelsen lyfter med i de kvalitativa bedömningarna. Vi har justerat utifrån synpunkten och trafiksäkerhet är nu inordnat under hälsa.

Remissynpunkter	Hantering
exempelvis barns möjligheter att få cykla och gå själva.	

Synpunkter från skånska kommuner

Kommun	Remissynpunkter	Hantering
Burlöv	Burlövs kommun vill framföra att en förhållandevis stor del av transporter från och till Skåne sker genom Burlövs kommun, sett till kommunens lilla yta. Exempelvis går E6, E22 och Södra stambanan tätortsnära genom kommunen. Kommunen får därför en stor bullerproblematik som man till det har liten rådighet över. Med anledning av detta anser Burlövs kommun att minskat buller är en mycket viktig komponent i framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).	Buller finns med som aspekt i bedömningarna.
	Burlövs kommun saknas påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten och miljökvalitetsnormer för buller i samrådshandlingen. Påverkan på förutsättningarna att nå MKN bör finnas med som en parameter för MKB.	Vår bedömning är att bedömning av påverkan på MKN för vatten och buller är på en för detaljerad nivå i detta skede av planeringen.
Eslöv	I en miljöbedömning av en regional transportinfrastrukturplan bör man ta hänsyn till att klimatets påverkan på miljön kommer att förändras över tid på grund av klimatförändringen. Miljön och effekter på miljön riskerar därför att förändras över tid och en bedömning av detta och klimatanpassning bör därför ingå i en MKB: Vi kommer exempelvis få mer extrema väderförhållanden eftersom dessa kommer att öka, till exempel fler översvämningar, torka, värme men också kyla. Hur hanterar man exempelvis effekter av extremt	Klimatanpassning är något som kan bli aktuellt mot slutet av planperioden. Det är dock inget som vi kan bedöma enskilda åtgärder utifrån.

	torra perioder med ökad risk för vägkantbränder orsakade av exempelvis tåg.	
	Fokusområde Klimat -Under kriteriet ”Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur” bör man förutom energianvändningen även redovisa koldioxidinnehållet i de produkter som används.	Indirekt ingår detta i bedömning en under fokusområde ”Klimat”. Det är inte bara energianvändning vid själva bygget utan också utsläpp vid tillverkning av stål och betong.
	Fokusområde Hälsa -Det som saknas är prioritering av tysta områden eftersom Skåne är tätbefolkat och expansivt är det viktigt att värna om dessa områden i en regional transportstrukturplan.	Denna aspekt finns med i bedömningarna.
	Fokusområde landskap - Ny infrastruktur kan också leda till ökade distributionsmöjligheter för djur. Man bör därför även titta på effekten av ny infrastruktur för spridning av främmande invasiva arter.	Vår bedömning är att detta på en för detaljerad nivå i detta skede av planeringen. Det är också ett område som det inte finns så mycket kunskap om för tillfället.
Höör	Höörs kommun anser att det finns andra miljö kvalitetsmål att lyfta fram, exempelvis Grundvatten av god kvalitet, Levande sjöar och vattendrag, Giftfri miljö med flera Underhåll av infrastruktur kan också bidra med en positiv eller negativ miljöpåverkan och detta bör redovisas i MKB:n.	Det förtydligas nu i MKB:n vilka miljömål som ingår, se avsnitt ”2.1 – Styrande nationella och regionala mål” Drift- och underhåll av vägar och järnvägar ingår i den Nationella planen.
Lomma	Miljö- och byggnadsnämnden efterfrågar i miljöbedömningen tydligare utredningar om hur transportinfrastrukturplanen påverkar förekommande vattendrag, vattenförekomster, dagvattenhantering, grundvatten etcetera inom regionen ur ekologiskt och kemiskt perspektiv utöver det som nämns om	Denna aspekt har nu lagts till.

	dricksvattenförsörjningsperspektiv och risk för påverkan från vattentäkt vid olyckor och vägsalt.	
Malmö	Under rubriken fokusområde klimat listas några utvalda bedömningskriterier som ska avgöra hur planen bidrar till eller motverkar miljömålets uppfyllelse. Ett sådant bedömningskriterium är ”påverkan på energianvändning per fordonskilometer”. I en kontext där det sker en större överföring från personbilstransporter till kollektivtrafik ser miljönämnden fördelar med att i stället använda ett bedömningskriterium som behandlar energianvändningen per personkilometer. Vidare vore det av intresse att ta hänsyn till påverkan på ytanvändning per personkilometer. Miljönämnden ser därför behovet av ytterligare ett bedömningskriterium angående påverkansgrad på människors val av transportmedel.	Att bedöma hur den relativa attraktiviteten för olika trafikslag påverkas av en åtgärd finns indirekt med som en analysmetod för att bedöma en viss åtgärds påverkan på mängden fordonstrafik. Detta tydliggörs i MKB:n under avsnitt ”2.3 Analysmetoder och orsakssamband”.
	Under rubriken fokusområde landskap korrelerar inte kriterierna med utpekade prioriterade mål fullt ut. Detta eftersom ”levande sjöar och vattendrag” läggs fram som ett prioriterat mål samtidigt som inga av bedömningskriterierna behandlar vatten. Vidare saknar miljönämnden ett kriterium som behandlar bevarande av jordbruksmark (som är av nationellt intresse i miljöbalkens mening) samtidigt som ett av de prioriterade målen lyder ”ett rikt odlingslandskap”.	Markhushållning har lagts till som en aspekt under landskap och i detta ingår bevarande av jordbruksmark. Vad gäller vatten har detta lagts till som en aspekt under landskap och omfattar både ett dricksvattenförsörjningsperspektiv och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt.
	Vidare välkomnar miljönämnden ett utvecklat och tydligare resonemang kring planen och barnperspektivet. I miljöer där barn vistas bör planen ta höjd för att miljö kvalitetsmålen för god luft ska nås. Miljö kvalitetsnormerna bör	Barnperspektivet ingår i en SKB men inte primärt i MKB

	däremot ses som en övre gräns som inte ska överskridas.	
--	--	--

