

Strategisk miljöbedömning

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 – 2037

Remissversion

8 september – 8 december 2025

Innehållsförteckning

Kapitel 1. Inledning	3
Kapitel 2. Miljöbedömningens inriktning och omfattning	3
Kapitel 3. Avgränsning	4
Kapitel 4. Målområden och bedömningsmatris	5
Kapitel 5. Åtgärdsområdenas respektive påverkan på målområdena	7
Kapitel 6. Sammanfattande slutsatser	9
Kapitel 7. Alternativ	9
Kapitel 8. Planens effekter	11
Bilaga 1. Motivering av avgränsning av miljömål och social hållbarhet	13
Bilaga 2. Bedömningsmatris	15

Kapitel 1. Inledning

Region Västernorrland har påbörjat revidering av Västernorrlands länsplan för regional transportinfrastruktur, förordning (1997:263). Enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) kan en länsplan alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning ska därför göras för länsplanen.

Avgränsningssamrådet genomfördes innan Region Västernorrland fått regeringens direktiv för planrevideringen. Erfarenheter från tidigare planrevideringar bedömdes dock ge tillräckligt med underlag för en avgränsning.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att åstadkomma en integrering av miljöaspekterna i ett tidigt skede av planeringen där det finns utrymme för strategiska val och hållbara lösningar, så att en hållbar utveckling främjas. Processen med miljöbedömningen görs därför parallellt med framtagande av planförslaget.

Länsplanen är en plan för investeringar på det regionala statliga vägnätet, samt därutöver vissa med- och samfinansieringar som också handlar om investeringsåtgärder. Till investeringar räknas åtgärder som förändrar och förbättrar vägens funktion, till skillnad mot underhållsåtgärder som bibehåller eller återställer vägens befintliga funktion. Drift- och underhållsåtgärder tillhör nationell plan.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av länsplanen och bedömer att länsplanens innehåll överensstämmer med gällande förordningar och riktlinjer för sin verksamhet.

Kapitel 2. Miljöbedömningens inriktning och omfattning

Detaljnivån och omfattningen på den strategiska miljöbedömningen ska ta hänsyn och vara rimlig med hänsyn till planens detaljeringsgrad, var i beslutsprocessen som planen eller programmet befinner sig, aktuell kunskap och bedömningsmetoder, samt allmänhetens intresse.

Det kan vara så att vissa aspekter kan bedömas på ett bättre sätt senare, vid till exempel specifik miljöbedömning av verksamheter eller åtgärder. I processen med länsplanen görs inga detaljerade utredningar eller utredning av miljöpåverkan av de ingående projekten. Frågor om de enskilda projektens utformning eller lokalisering hanteras i den efterföljande fysiska planeringsprocessen enligt gällande regelverk. Länsplanen tar därmed inte ställning om de enskilda projektens utformning och lokalisering.

Region Västernorrland väljer att ta med sociala aspekter i miljöbedömningen. För att nå hållbarhet måste systemet mellan människor och miljö beaktas genom att ta hänsyn till både ekologiska, sociala och ekonomiska faktorer. Länsplanen påverkar aspekter med betydelse för social hållbarhet, såsom tillgänglighet och funktionalitet för olika grupper. Social hållbarhet inkluderas därför i den strategiska miljöbedömningen. Det finns även stöd för detta i Miljöbalken 6 kap, 2 § där det framgår att när det gällande Miljöbalkens bestämmelser om bedömning av miljöeffekter vid planering av och beslut om planer och program (strategisk miljöbedömning), så avses effekter bland annat på befolkning och människors hälsa (p.2).

Den strategiska miljöbedömningsprocessen är utformad för att integrera miljöaspekter under processen, med fokus på det val som avser länsplanens inriktning och fördelning

av medel till olika åtgärdsområden. Olika åtgärdsområden medför olika effekter. Hur medel fördelas mellan olika typer av åtgärder är därför av strategisk betydelse ur miljösynpunkt. Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planens inriktning inte av de enskilda objekten.

Länsplanen omfattar följande åtgärdsområden enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur:

- Investeringar i statliga regionala vägar.
- Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar och till förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet, samt investeringar i flygplatsanläggning med annan huvudman är staten.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2029:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.
- Medel för bidrag till byggande och drift av enskilda vägar, förordning (2010:137).

Det vore önskvärt att även steg 1 och 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen¹ kunde prioriteras i länsplanen, men Trafikverket har meddelat² att de inte kan arbeta med dessa åtgärder. Statlig medfinansiering³ får enligt gällande förordning inte användas för icke-fysiska åtgärder.

Effekter av åtgärder i länsplanen kan samverka med effekter från andra planer, exempelvis nationella planen. Ambitionen är att sådana kumulativa effekter mellan länsplanens åtgärder och andra verksamheter, fångas i den utsträckning det är möjligt. Att beakta länsplanens åtgärder tillsammans med åtgärderna i nationell plan försvåras av att det rör sig om en mängd åtgärder inom ett helt län, samt också genom att planerna i stor utsträckning består av medel för olika typer av åtgärdsområden. I nationell plan finns potter för trimning, bärighet, beläggning, klimatrisker, drift, och-så-vidare. Vilka åtgärder som genomförs inom ramen av dessa potter är inte en del av regeringens planbeslut, utan ingår i Trafikverkets löpande verksamhetsplanering. Planerna till stor del för övergripande för att identifiera, beskriva och bedöma kumulativa effekter. Om effekter uppstår och hur stora effekterna blir, beror på beslut som tas i senare skeden, då potter fördelas över landet, åtgärder prioriteras och planeras.

Kapitel 3. Avgränsning

Länsplanen omfattar åtgärder för perioden 2026 – 2037. Eftersom effekter av åtgärder kan sträcka sig bortom 2037 är det rimligt med en längre tidsperiod och därför används det gemensamma prognosåret 2045.

Miljöbedömningen avser miljöpåverkan och effekter inom Västernorrlands län.

¹ Metod i fyra steg för att pröva hur ett trafikproblem kan lösas. Steg 1: påverka transportbehovet, steg 2: förbättra befintlig infrastruktur, steg 3: begränsade ombyggnadsåtgärder, steg 4: ny infrastruktur förutsatt att steg 1–3 inte kan lösa trafikproblemet.

² Trafikverket, diarienummer TDOK 2018/0498

³ Förordning (2019:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, mm.

Miljöbedömningen avgränsas till att beskriva måluppfyllelsen för åtta av de sexton nationella miljökvalitetsmålen, två Agenda 2030 mål, samt två nationella transport-politiska mål. Länsplanen påverkar aspekter med betydelse för social hållbarhet: tillgänglighet och funktionalitet för olika grupper. Avgränsningen av aspekter framgår av bilaga 1 Motivering av avgränsning av miljömål och social hållbarhet.

Det finns miljömål som inte inkluderas i miljöbedömningen beroende på att målen inte är relevanta för infrastrukturplaneringen eller för vilka infrastrukturplaneringen har en liten påverkan och/eller att det saknas relevanta delmål och indikatorer med koppling till infrastruktur för målet.

Kapitel 4. Målområden och bedömningsmatris

Fokus i arbetet med miljöbedömningen är att föra resonemang om aspekter för vilka betydande miljöeffekter bedöms kunna uppstå, snarare än att kvantifiera och summera ett antal åtgärder. Länsplanen består dessutom av många ej namnsatta åtgärder, vilket hindrar en uppsummering av åtgärder i planen.

För att anpassa den strategiska miljöbedömningens omfattning och detaljeringsnivå till länsplanens innehåll och beslutsnivå organiseras målen i fyra övergripande målområden som ger en översiktlighet som är till stöd i planeringsprocessen.

Målområde klimatpåverkan och klimatanpassning

Målområdet har bäring på trafik och dess utsläpp av föroreningar och koldioxid, samt samhällets förmåga att klara katastrofer på grund av ett förändrat klimat. Transport-systemet använder energi och påverkar klimatet genom utsläpp från trafik, men också genom utsläpp från byggande samt drift och underhåll av infrastrukturen. Under byggandet av infrastruktur sker utsläpp på grund av råvaruutvinning, förädling och transporter, samt potentiella effekter på koldioxidutsläpp och energianvändning som den nya infrastrukturen kan medföra. Relevanta målindikatorer är möjligheten att överflytta godstrafik till sjö- eller rälstrafik, nyttjande av kollektiva färdmedel, gång och cykling, klimatutsläpp från masstransporter och resurshushållning i väg och järnvägs-byggen, samt robusthet i transportsystemet.

Målområde landskap, natur- och kulturmiljö

Målområdet inkluderar delmål som påverkas av infrastruktur och trafiken knuten till infrastrukturen. Biologisk mångfald innefattar allt levande i naturen, på land och i vatten. Gröna och blå korridorer utan barriärer främjar naturliga rörelsemönster för djur och växter där befintliga ekologiska samband kan upprätthållas eller förbättras. Gröna korridorer har betydelse för konnektivitet mellan olika vinterbetesområden för rennäringen. I naturområden nära transportinfrastruktur märks påverkan framför allt i form av barriäreffekter, fragmentering, föroreningar, men också trafikdödlighet för vilt och renar. Infrastruktur medför störningar både visuella och buller som bytesdjur som exempelvis ren kan vara extra känsliga för. Odlingslandskap och gränsmarker med värden för natur, kulturmiljö och friluftsliv påverkas av buller. Infrastruktur som barriärer som hinder för brukande av mark och tillgänglighet i landskapet för friluftsliv. Diffus spridning av ämnen till yt- och grundvatten under byggskede och i drift genom halkbekämpning, vägdagvatten, vid olyckor. Skydd av yt- och grundvatten.

Vandringshinder för fisk och vattenlevande organismer. Vägkanter betydelse för biologisk mångfald. Ekosystemtjänster i tätortsnära natur. Arter i bebyggd miljö, grönytor i exploaterade områden. Konnektivitet mellan naturområden.

Målområde befolkning och hälsa

Målområdet består av mål som knyter an till människan i vägtrafik och väg i boendemiljö. Målen berör trafikens påverkan för människors hälsa i boendemiljön där aspekter som buller- och luftföroreningar, trafiksäkerhet samt möjligheten att kunna gå, cykla och åka kollektivt är målandikatorer.

Målområde social hållbarhet

Mål om att transportsystemet ska vara användbart för alla och tillgänglighet för olika grupper utifrån bland annat kön, ålder, socioekonomi, utbildning, funktionshinder, etnisk bakgrund. Målområdet social hållbarhet inkluderar målet om ett jämställt transportsystem, ekonomisk jämställdhet genom lika tillgång till utbildning och betalt arbete, pendlingsmöjligheter med olika färdmedel och ökad vardaglig räckvidd oavsett tillgång till bil. Män och kvinnor utgör inte homogena befolkningsgrupper utan skiljer sig åt avseende ålder, yrke, inkomst, livsfas och hushållssammansättning – något som reflekteras i transportvillkor och aktivitetsmönster.

Bedömningsmatris

Bedömningen sammanställs i en bedömningsmatris som framgår av bilaga och baseras på målandikatorer för varje målområde. Därefter bedöms hur åtgärdsområdena sammantaget kan komma att påverka måluppfyllnad inom de olika områdena. Bedömning av görs för vart och ett av de åtgärdsområden som ingår i länsplanen:

- väginvesteringar
- regionala kollektivtrafikanläggning
- gång- och cykelinfrastruktur
- järnväg (samfinansiering med nationell plan)

Åtgärdsområdet väginvesteringar delas i sin tur upp i två olika typer av åtgärder för att tydliggöra skillnader i påverkan av miljöaspekter.

- väg – nybyggnad och väsentlig ombyggnad, åtgärder i ny sträckning och/eller väsentlig ombyggnad. Ofta med syfte att öka framkomlighet och kapacitet. Kan medföra ökad hastighet. Exempel: ny vägdragning, stor trafikplats, 2+1 väg, nya körfält, med mera.
- väg – optimering och ombyggnad, åtgärder i befintlig sträckning. Ofta med syfte att öka trafiksäkerheten. Medför sällan hastighetshöjning. Exempelvis kurvvrättning, korsningsåtgärder, sidoområden, sidoräcke, med mera.

Bedömningen baseras på sådana åtgärder som normalt sett genomförs i länet utifrån befintliga brister och behov. Exempelvis består åtgärdsområdet kollektivtrafik- anläggningar till stor del av hållplatsåtgärder, varför bedömningen baseras på det.

Kapitel 5. Åtgärdsområdenas respektive påverkan på målområdena

Ett åtgärdsområde kan medföra positiv, negativ eller försumbar påverkan på ett målområde. I slutändan beror det på vilka åtgärder som prioriteras, hur åtgärderna utformas och på vilket sätt de genomförs. Den färgkod som illustrerar bedömningen visar den troliga och huvudsakliga påverkan som respektive åtgärdsområde bedöms ha. Bedömningen visualiseras med färgkoder. En triangel visar att bedömningen är delad,

negativ påverkan	viss negativ påverkan	försumbar påverkan	positiv påverkan
---------------------	--------------------------	-----------------------	---------------------

Den strategiska miljöbedömningen visar att det är målområdet *Bostadsmiljö och hälsa* som påverkas positivt av flest åtgärdsområden i länsplanen: väg – optimering och ombyggnad, regionala kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelinfrastruktur, samt järnväg. Dessa åtgärdsområden medför minskat antal döda och svårt skadade i trafiken, bostadsnära hållplatser, positiva hälsoeffekter relaterade till att fler går och cyklar, förbättrad luftkvalitet och minskat trafikbuller i boendemiljö. Även åtgärdsområdet väg – ny och väsentlig ombyggnad medför i viss utsträckning positiva effekter på målområdet främst relaterat till ökad trafiksäkerhet.

Målområdet *Social hållbarhet* påverkas också positivt av flera av planens åtgärdsområden: ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, åtgärder som svarar mot utsatta gruppers transportbehov och ger tillgång till transporter för olika grupper, samt stärkta förutsättningar för människor - även för de som inte har tillgång till bil - att ta sig till arbete (egen försörjning) och utbildning, ökad vardaglig räckvidd.

Målområdet *Landskap, natur- och kulturvärden* får en negativt eller visst negativ påverkan av länsplanens åtgärdsområden. Detta på grund ökade barriärer, fysiska hinder för ekologiska samband, fragmentering av grön och blå infrastruktur, minskad konnektivitet, naturliga rörelsemönster och ekologiska samband, ianspråktagande av mark, negativ påverkan på biologisk mångfald, diffus spridning av främmande ämnen till vatten, mm. Särskilt åtgärdsområde väg – ny- och väsentlig ombyggnad medför negativ påverkan eftersom nya markområden tas i anspråk för infrastruktur. Samtidigt kan detta åtgärdsområde medföra att befintliga brister åtgärdas. Endast regionala kollektivtrafikanläggningar bedöms ge försumbar påverkan på målområdet.

Åtgärderna i länsplanen medför negativ påverkan på målområdet *klimat och klimatanpassning* på grund av energianvändning för tillverkning, byggnation och ökning av drift och underhåll. Hur stor denna påverkan blir beror på typen av åtgärd och dess utformning. Åtgärdsområde väg – ny- och väsentlig ombyggnad, medför även ökade utsläpp från trafiken på grund av högre hastighetsgränser, men ger också positiv påverkan genom ökad anpassning till ett förändrat klimat. Gång- och cykel medför potentiella effekter i form av minskade koldioxidutsläpp tack vare överflyttning från vägtrafik till kollektivtrafik, cykel och gång⁴, men dessa effekter överstiger inte åtgärdernas negativa klimatpåverkan.

⁴ Trafikverket. TRV 2024/35446. Samlad effektbedömning trimnings och miljöåtgärd.

	Klimat och klimatanpassning	Landskap, natur- och kulturvärden	Boendemiljön och hälsa	Social hållbarhet
Väg - ny- och väsentlig ombyggnad (Åtgärder i ny sträckning och/eller väsentlig ombyggnad ofta i syfte att öka framkomlighet och kapacitet. Kan medföra höjning av hastighetsgräns. Exempel: trafikplats, 2+1 väg, fler körfält, ny väg).	Negativ påverkan pga energi-användning för tillverkning, byggnation och ökning av drift och underhåll, ökade utsläpp från trafiken pga höjda hastigheter. Åtgärderna leder i försumbar omfattning till ökade utsläpp pga ökad trafik. Positiv påverkan: vid nyanläggning ska åtgärder vidtas som ökar anpassningen till förändrat klimat.	Viss negativ och negativ påverkan genom ökat markanspråk, ökat intrång och störning i landskap, samt ny barriär. Nydragning medför fragmentering av grön och blå infrastruktur, minskad konnektivitet för naturområden och renars vinterbetesområden. Nydragning ny diffus källa för spridning av främmande ämnen. Kan innebära både negativ eller positiv påverkan beroende om vandringshinder förlängs eller byts ut. Vid nyanläggning vitas åtgärder som minskar påverkan på vatten.	Positiva effekter på målet om minskat antal dödade och svårt skadade. Emissioner i boendemiljö kan vara positiva eller negativa beroende på omflyttning av trafik, men effekten bedöms vara liten. Högre hastighet medför ökat buller, men också bullerdämpande åtgärder.	Åtgärderna bedöms inte medföra förbättringar för personer med funktionsnedsättning. Marginella restidsförkortningar för bil och buss.
Väg – optimering och begränsad ombyggnad (Åtgärder i befintlig sträckning ofta i syfte att öka trafiksäkerheten. Medför sällan hastighetshöjning. Exempel: kurvvrättning, korsningsåtgärder, sidoområden)	Viss negativ avseende energi-användning för tillverkning, byggnation och ökning av drift och underhåll. Försumbar påverkan avseende anpassnings-förmåga förändrat klimat.	Åtgärder inom och längs befintligt vägområde därför viss negativ påverkan på landskap, biologisk mångfald och ökade barriärer för växt- och djurliv, odlingslandskap, grön infrastruktur. Viss ökad barriär och minskad konnektivitet. Extra känsliga områden, såsom vägkanter med hög artrikedom kan påverkas negativt. Ibland vidtas åtgärder som minskar en befintlig påverkan av yt- och grundvatten, vandringshinder.	Positiv påverkan utifrån minskat antal omkomna i trafiken. I övrigt försumbar påverkan på andelen gående, cyklist.	Försumbar påverkan på transport-system för alla, samt användbarhet för personer med funktions-nedsättning. Positiv påverkan på pendlingsmöjligheter, men bara för personer med tillgång till bil.
Regionala kollektivtrafik-anläggningar (hållplatser, resandenoder, kollektivtrafikkörfält)	Försumbar påverkar på klimatet (det är trafikeringen som påverkar kollektivtrafik-resandet). Klimatanpassnings-åtgärder genomförs normalt inte.	Bedöms ge försumbar påverkan genom att åtgärderna är små och sker längs befintlig väg, eller i befintliga anläggningar.	Positiv påverkan framför allt genom bostadsnära hållplatser, ökad trafiksäkerhet.	Tillgänglighetsförbättringar för personer med funktionshinder. Ökar tillgängligheten till kollektivtrafik för alla, stärker möjligheten att ta sig till arbete och undervisning även för personer som inte har tillgång till bil.
Gång- och cykel-infrastruktur (gång- och cykelvägar, gång- och cykelpassager, bygdevägar)	Viss positiv påverkan genom ökad andel cyklist, samt kollektivtrafikanter då dessa trafiktyper kan kombineras i resandet. Viss negativ och negativ påverkan pga energi-användning för tillverkning, byggnation och ökning av drift och underhåll som vägs inte upp av överflyttning från bil till cykel	Åtgärder längs befintlig infra-struktur med viss negativ påverkan på landskapet. Viss negativ påverkan på biologisk mångfald, på växt och djurliv, sjöar och vattendrag i-och-med ökat vägutrymme. Ökad barriär och minskad konnektivitet. Extra känsliga områden, såsom vägkanter med hög artrikedom kan påverkas negativt.	Innebär positiv effekt på trafik-säkerhet genom minskad risk för olyckor mellan motorfordon och gång- och cykeltrafik. Dock bör drift och underhållsinsatser genomföras parallellt för att minska risker för olyckor för gående och cyklist.	Gång- och cykelvägar som ansluter till noder för kollektivtrafik, större arbetsplatsområden, stärker möjligheten att ta sig till arbete och undervisning, även för personer som inte har tillgång till bil.
Järnväg (ökad kapacitet och minskade transporttider, ex. vändslinga, mötesspår, plankorsningar)	Sammantaget viss negativ påverkan avseende klimat-påverkan: negativt pga till-verkning, byggnation och ökning av drift och underhåll, men också positiv då järnvägens attraktivitet ökar. Ökad robusthet pga av ökad kapacitet, omledning-möjligheter.	Åtgärder i huvudsak inom och längs befintligt spårområde medför viss negativ påverkan på landskap. Breddare område för järnväg medför framför allt ökade barriärer för växt- och djurliv, viss påverkan på vatten, ianspråktagande av kringliggande mark.	Trafiksäkerheten ökar för väg-, tåg, samt gång- och cykeltrafik. Högre hastighet medför ökat buller, men väsentlig ombyggnad medför bullerdämpande åtgärder, vilket betyder minskad bullerpåverkan för boende. Ökat attraktivitet för järnvägen som transportslag medför lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider.	Minskade restider med tåg stärker pendlingsmöjligheter och ökad vardagliga räckvidden. Åtgärderna bedöms inte medföra några tillgänglighetsförbättringar för personer med funktionshinder.

Kapitel 6. Sammanfattande slutsatser

Länsplanen bedöms ha en betydande påverkan på mål för klimat, miljö, boendemiljö och social hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen i föregående kapitel tydliggör hur sambanden ser ut och hur hållbarhetsmål påverkas av planens olika åtgärdsområden. Fördelningen av den ekonomiska ramen mellan olika åtgärdsområden är av strategisk betydelse ur ett hållbarhetsperspektiv.

Utifrån den strategiska miljöbedömningen sammanfattas slutsatserna på följande sätt:

- Länsplanen har möjlighet till positiv påverkan på aspekter framför allt inom målområdet Boendemiljö och hälsa, förutsatt en fördelning av planeringsramen till väg – optimering och ombyggnad, regionala kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelinfrastruktur, samt järnväg (förutsätter samfinansiering med nationell plan).
- En inriktning på regionala kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinfrastruktur är även positivt för aspekter inom målområde Social hållbarhet.
- Det är svårt att med hjälp av länsplanen bidra till begränsad klimatpåverkan beroende på utsläpp vid anläggande av vägen samt och till följd av ökning av drift och underhåll.
- Planens negativa klimatpåverkan kan i viss mån begränsas genom åtgärder som stärker överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart, från bil till kollektivtrafik, gång- och cykel.
- En inriktning på mindre åtgärder och åtgärder i befintlig sträckning – i stället för omfattande åtgärder i obruten mark - kan begränsa planen negativa påverkan på klimat, landskap, natur- och kulturvärden.
- Kollektivtrafikanläggningar som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med personbilstrafik, exempelvis genom kortare restider med buss genom signal-prioriteringar, busskörfält, med mera, nya hållplatslägen vid utvecklad trafik) bör eftersträvas för att öka åtgärdsområdets påverkan på målområdet Klimat och klimatanpassning i positiv riktning.
- Väg - ny- och väsentliga ombyggnad bör utifrån miljöbedömningen genomföras i begränsad omfattning. Sådana åtgärder kan om möjligt kompletteras med åtgärder för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer för att ge en mer positiv påverkan på målen inom Boendemiljö och hälsa och Social hållbarhet.

Kapitel 7. Alternativ

Enligt miljöbalken ska rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografisk omfattning identifieras och beskrivas.

I texten nedan används genomgående begreppet ny plan för det planförslag som avser 2026 - 2037 som nu remissas, medan begreppet föregående plan avser den plan som är den gällande och avser 2022–2033 tills att den nya har trätt i kraft.

Bedömningen baseras på hur mycket medel som avsätts till olika åtgärdsområden som påverkar målområdena i positiv eller negativ riktning.

	Nollalternativ	Nya planen
väg – nybyggnad och väsentlig	19 procent	16 procent
väg – optimering och ombyggnad	13 procent	25 procent
regionala kollektivtrafikanläggningar	22 procent	23 procent
gång- och cykelinfrastruktur	30 procent	30 procent
järnväg	6 procent	6 procent
samfinansiering för industriinvesteringars behov	1 procent	--
driftbidrag till icke-statliga flygplatser	8 procent	Ingår ej

Tabell 1 Respektive åtgärdsområdes andel av respektive planram i nollalternativ samt nya planen

Planramen för nollalternativet uppgår till 897 miljoner kronor och den nya planramen är preliminärt 1 311 miljoner kronor. Det är regeringen som beslutar om planramen.

Sedan föregående plan antogs har kostnaderna ökat inom transportsektorn och kostnadsprisindex för väginvesteringar beräknas till cirka 131 procent för nya planen (2025–2) jämfört med föregående plan (2021–02).

Enligt prognoser väntas trafikarbetet på väg öka med knappt en procent per år⁵. Tung trafik väntas öka något snabbare än lätt trafik. Personbil står för ungefär nästan tre fjärdedelar av det totala persontransportarbetet i Sverige. Den allmänna trafiktillväxten beror framför allt på ökad befolkning, ekonomisk tillväxt och minskade körkostnader utifrån antagande om elektrifiering av fordonsflottan.

Nollalternativ

Nollalternativet är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när länsplanen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå utan en reviderad plan. Nollalternativ kan även kallas jämförelsealternativ eller framskrivet nuläge.

Nollalternativet innebär att åtgärder som inte är genomförda i den föregående planen vid ingången i den nya planperioden genomförs i sin helhet. Det handlar om fyra namnsatta åtgärder (en väg ny- och väsentlig ombyggnad, två gång- och cykelinfrastruktur, samt en järnvägsåtgärd), samt åtgärder i pottor för regionala kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinfrastruktur.

Nollalternativets fördelning mellan åtgärdsområden framgår av tabell 1.

⁵ Trafikverket. Publikation 2024:038 *Prognoser för persontrafiken 2045*.

Jämförelse mellan nya planen och nollalternativet

Den stora skillnaden mellan den nya planen och nollalternativet är att en högre andel av planeringsramen avsätts till trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder jämfört med nollalternativet. Från 13 procent av föregående planram (117 miljoner kronor i 2021–02 års prisnivå) till 25 procent av nya planramen (324 miljoner kronor i 2025–02 års prisnivå).

Eftersom nya planen avsätter mer medel på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten bedöms nya planen gå i mer positiv riktning mot målet om trafiksäkerhet inom målområdet Boendemiljö och hälsa jämfört med nollalternativet.

När det gäller regionala kollektivtrafikanläggningar respektive gång- och cykelinfrastruktur, så går lika stor andel av nya planramen som i nollalternativet: 23 procent till regionala kollektivtrafikanläggningar, respektive 30 procent till gång- och cykelinfrastruktur. Nya planen bedöms därför som likvärdig med nollalternativet i riktning mot målområdena Boendemiljö och hälsa (övriga aspekter än trafiksäkerhet) samt Social hållbarhet.

Högre andel till trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder medför att nya planen bedöms gå i mer negativ riktning jämfört med nollalternativet avseende målområdet Landskap, natur och kulturmiljöer. Bland annat kan nya planens prioritering avseende sidoområdesåtgärder medföra negativ påverkan på vägkanter med hög artrikedom och ökade barriärer för växt- och djurliv.

Högre andel till trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder medför att nya planen bedöms gå i något mer negativ riktning än nollalternativet avseende mål om minskad klimatpåverkan. Detta på grund av utsläpp under anläggning av ombyggnadsåtgärder samt ökad drift och underhåll. Nya planen bedöms likvärdig jämfört med nollalternativet avseende anpassningsförmågan till ett förändrat klimat.

Kapitel 8. Planens effekter

Regionala utvecklingsnämnden har i juni 2025 med utgångspunkt från den strategiska miljöbedömningen, inriktningen i regionala strategier samt behov och förutsättningar i länet, beslutat om en inriktning för nya planen med en fördelning av medlen till olika åtgärdsområden enligt tabell 1.

Hela länsplanen medför positiva effekter på aspekter inom målområde *Boendemiljö och hälsa*. De dominerade positiva effekterna är ökad trafiksäkerhet med minskade risker för allvarliga olyckor, förbättrad hälsa genom ökade möjligheter till fysisk aktivt resande med kollektivtrafik, cykel och gång. Även åtgärder inom ny- och väsentlig ombyggnad, medför positiva effekter genom förbättrad trafiksäkerhet, samt att gång- och cykelinfrastruktur och hållplatser ingår i enskilda åtgärder, samt för en åtgärd förbättrad luftkvalitet och minskat buller i bostadsområde.

Sidoområden ingår i länsplanens pott *Statlig väg, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder*. Sidoområdesåtgärder på vanlig väg (8–10 m), trafikflöde 4000 fordon/dygn

och med hastighetsgräns på 80 km/timme beräknas⁶ minska antalet dödade med 0,0012 per kilometer och år. I länsplanen prioriteras cirka 90 kilometer i första hand. Därutöver medför korsningsåtgärder, kurvrätningar, gång- och cykelpassager, med flera åtgärder positiva effekter på trafiksäkerheten.

Länsplanen medför en i huvudsak positiv påverkan på målområdet *Social hållbarhet*. 53 procent av planeringsramen, 690 miljoner kronor, avsätts till åtgärder som tar hänsyn till kvinnors och mäns transportbehov genom ökad tillgänglighet för olika grupper utifrån kön, ålder, socioekonomi, utbildning, funktionshinder, etnisk bakgrund. Åtgärderna medför ökad vardaglig räckvidd och stärkta pendlingsmöjligheter till arbete och skola med olika färdmedel oavsett tillgång till bil. 32 procent av planeringsramen medför en försumbar påverkan på målområdet.

Därutöver medför åtgärder inom väg – ny- och väsentlig ombyggnad, 15 procent av planeringsramen, positiv effekt på *Social hållbarhet* genom förbättrade pendlingsmöjligheter och tillgänglighet mellan landsbygd och stad, men då för personer med tillgång till bil.

Länsplanen har en negativ påverkan på målområdet *Klimat och klimatanpassning*, främst på grund av de koldioxidutsläpp som sker under byggskedet samt ökad drift och underhåll. 72 procent av planeringsramen har en negativ eller viss negativ påverkan på klimatet. 28 procent av planeringsramen går till åtgärder med försumbar påverkan på klimatet.

I Trafikverkets samlade effektbedömning framgår även koldioxidutsläpp för drift och reinvesteringsskedet. Den förändring som sker på CO₂ utsläpp över en kalkylperiod på 60 år beror i huvudsak på den allmänna trafiktillväxten utifrån demografisk och ekonomisk utveckling, fordonsbränsle och-så-vidare, snarare än ny väglänk.

Riskreducerande åtgärder och anpassning till ett *förändrat klimat* genomförs för två väginvesteringar motsvarande 15 procent av planeringsramen, vilket medför positivt påverkan på målområdet.

Planen medför i huvudsak viss negativ effekt på målområdet *Landskap, natur och kulturvärden*. 77 procent av planeringsramen avsätts till åtgärder som medför viss negativ påverkan på aspekter inom målområdet. Det är särskilt störningar för biologisk mångfald, ökade barriärer för växt- och djurliv, påverkan på vägkanter med hög artrikedom, men denna effekt är beroende av förutsättningarna för varje enskild åtgärd.

23 procent av planeringsramen medför försumbar påverkan på målområdet. Länsplanen bedöms medföra små och/eller försumbar påverkan på områden för rennäringens vinterbetesmarker. Vissa åtgärder i planen medför även positiva effekter på målområdet, bland annat genom förbättring av vandringsvägar och naturliga passager.

⁶ Trafikverket, TRV 2024/35446 Samlad effektbedömning trimnings och miljöåtgärder.

Bilaga 1. Motivering av avgränsning av miljömål och social hållbarhet

Begränsad klimatpåverkan,	ingår	Länsplanen har en betydande påverkan för aspekten, vilket framgår av delmålet: Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.
Ett rikt växt- och djurliv	ingår	Biologisk mångfald innefattar allt levande i naturen, på land och i vatten. Naturliga rörelsemönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthålls eller förbättras. Infrastrukturplanen bedöms ha en betydande påverkan på livsmiljöer genom barriäreffekter, intrång i naturmiljö, viltolyckor, störningar, konnektivitet, fragmentering, osv
Ett rikt odlingslandskap	ingår	Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade. Infrastrukturplanen bedöms ha en betydande påverkan på dessa aspekter då ny mark tas i anspråk för infrastruktur.
God bebyggd miljö	ingår	Länsplanen bedöms ha en betydande påverkan på människors hälsa genom investeringar i olika trafikslag och påverkan på trafikmängder, hastighet, utformning, med betydelse för buller, luft, trafiksäkerhet, samt fysisk aktivitet och möjlighet att resa kollektivt.
Frisk luft	ingår	Länsplanen bedöms ha en betydande påverkan på halterna av kväveoxid och partiklar med flera avgaser, genom att planens investeringar mellan trafikslagen och därigenom påverkan av trafikmängderna.
Agenda 2030, mål 13.1 angående klimatrelaterade katastrofer, mm.	ingår	Specifika klimatanpassningsåtgärder ingår inte i länsplanen, men planen bedöms ha en betydande påverkan på klimatanpassning genom ianspråktagande av och hårdgörande av ny mark för infrastruktur.
Social hållbarhet (Agenda 2030, mål 11 hållbara städer och samhällen, nationellt transportmål om jämställdhet och tillgänglighet	ingår	Länsplanen bedöms ha en betydande påverkan på tillgänglighet i form av vardaglig räckvidd, människors möjlighet att ta sig till arbete och undervisning, samt tillgänglighet för olika grupper utifrån kön, ålder, socioekonomi, utbildning, funktionshinder, etnisk bakgrund, etcetera.
Levande sjöar och vattendrag	Ingår	Länsplanen bedöms få viss inverkan på vattenmiljöer genom att transportinfrastrukturen utgör en diffus källa till spridning av främmande ämnen. Infrastrukturplanen påverkan på barriärer, biologisk mångfald, intrång i naturmiljö bedöms under målet <i>Ett rikt växt- och djurliv</i> .
Levande skogar	Ingår	Länsplanen påverkan på barriärer, biologisk mångfald, konnektivitet mellan naturområden, intrång i naturmiljö bedöms under målet <i>Ett rikt växt- och djurliv</i> .
Bara naturlig försurning	Ingår ej	Länsplanen bedöms få liten påverkan på försurningen.
Giftfri miljö	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra förorenad mark.
Skyddande ozonskikt	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra ozonskikt.
Säker strålmiljö	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra strålmiljö.
Ingen övergödning	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra övergödning.

Grundvatten av god kvalitet	Ingår	Länsplanen bedöms få viss inverkan på vattenmiljöer genom att transportinfrastrukturen utgör en diffus källa till spridning av främmande ämnen. Eventuell påverkan på enskilda vattentäkter vid byggnation bedöms i kommande specifika MKB och hanteras i den fysiska planeringen.
Hav i balans och levande kust och skärgård	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra hav eller kust eftersom åtgärderna i huvudsak berör befintlig infrastruktur. Infrastrukturplanens påverkan på barriärer, biologisk mångfald, intrång i naturmiljö bedöms under målet <i>Ett rikt växt- och djurliv</i> .
Myllrande våtmarker	Ingår ej	Länsplanen bedöms inte beröra myllrande våtmarker.

Bilaga 2. Bedömningsmatris

Målområde	Mål	Delmål	Målindikatorer
Klimat och klimatanpassning	Miljömål: Begränsad klimatpåverkan	Växthusgasutsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.	Andel gods som kan flyttas till sjö- och rälsstrafik
			Nyttjande andel kollektivtrafik
			Nyttjande andel gång- och cykel
	Agenda 2030, 13.1: Stärk motståndskraften mot och anpassningsförmågan till klimatrelaterade katastrofer, översvämningar ras och skred	Avfallshantering och masstransport i byggskedet	Klimatutsläpp från masstransporter, samt Resurshushållning i väg och järnvägsbyggen
		Robusthet i transportsystemet	Klimat- och sårbarhetsanalys
Landskap, natur- och kulturmiljö	Miljömål: Ett rikt växt- och djurliv	Naturliga rörelse mönster och befintliga ekologiska samband ska upprätthållas eller förbättras.	Antal vilt- och renolyckor
			Biologisk mångfald, barriärer för växt- och djurliv
			Beakta skyddade områden
	Miljömål: Ett rikt odlingslandskap	Odlingslandskapet värden för kultur- och bebyggelsemiljöer samt friluftslivet är värnade, bibehållna eller utvecklade.	lanspråktagande och/eller fragmentering av jordbruksmark
	Miljömål: Levande sjöar och vattendrag	God ekologisk och kemisk status, exploaterade och opåverkade vattendrag	Ekologisk status/potential i sjöar och vattendrag, kemisk status grundvatten
			Fysiska hinder: vandringshinder, naturliga passage r
	Miljömål: Levande skogar	Grön infrastruktur, hotade arter, bevarade natur- och kulturmiljöer, friluftsliv	Fragmentering, grön infrastruktur, häckande fåglar i skogen, strukturer i skogslandskapet, konnektivitet rennäringens vinterbetesmarker
	Miljömål: Grundvatten av god kvalitet	Grundvattnets kvalitet, kemiskt status	Vattenskydd för dricksvatten tåkt, Naturgrus?
Befolkning och hälsa	Miljömål: God bebyggd miljö	Minskat trafikbuller i bostadsmiljö	Miljö kvalitetsnorm för buller
		Attraktiva gång- och cykelvägar	Andel gång- och cykeltrafik
		Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång ska vara minst 25 % år 2025	Bostäder i kollektivtrafiknära lägen
	Miljömål: Frisk luft	PM2,5 och kväveoxidutsläpp och halter i urban bakgrund	Andel resande med kollektivtrafik
			Miljö kvalitetsnorm luft
	Nationellt transportpolitiskt mål - Trafiksäkerhet	Antalet omkomna till följd av trafiken ska halveras till 2030 och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 %.	Antal omkomna och svårt skadade i vägtrafiken
Social hållbarhet	Agenda 2030 mål 11: Hållbara städer och samhällen	Agenda 2030 delmål 11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla.	Säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla.
			Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
	Nationella transportpolitiska mål - tillgänglighet och jämställdhet	Transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Egen försörjning, möjligheter att ta sig till arbete och undervisning	Stärkta förutsättningar för arbets- och utbildningspendling, vardaglig räckvidd