

Avgränsningssamråd för miljöbedömning av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 alt 2037

Under våren 2021 tas nya långsiktiga planer för transportinfrastruktur fram, för perioden 2022–2033 alt 2037. Revideringar gäller både den nationella transportplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (RTI-plan). Region Skåne ska ta fram en ny RTI-plan och kommer samtidigt att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planen. RTI-planen kommer att remitteras i september 2021 (tidpunkten kan komma att justeras beroende på när direktivet från regeringen kommer). I samband med remissen för planen kommer också miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till plan att göras tillgänglig för remissinstanser och allmänheten (14 §).

En avgränsning av miljöbedömningen ska göras för att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse och där RTI-planen har störst möjlighet att påverka. Miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas efter vad som är rimligt med hänsyn till bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens innehåll och detaljeringsgrad, allmänhetens intresse samt att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt. Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Skåne hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen. Trafikverket ansvarar för att ta fram en MKB av Nationell transportplan.

Avgränsningen av miljöbedömningen skickas nu ut på samråd. Länsstyrelsen i Skåne län, samt de skånska kommunerna, ges möjlighet att yttra sig över föreslagen avgränsning. Inkomna synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med miljöbedömningen. Senast dag för att inkomma med synpunkter är **2021-04-11**.

Svar ska skickas till: tobias.moberg@skane.se

För frågor kontakta: tobias.moberg@skane.se

Bakgrund

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Inom varje län ska det upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Skåne län ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 (alternativt 2022-2037).

Strategisk miljöbedömning

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar, varför det i detta fall inte behöver genomföras någon behovsprövning.

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget i MKB, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §).

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Nya långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

I juni 2020 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle redovisa inriktningen inom transportsystemet för två alternativa planeringshorisonter, från 2022 till 2033 eller 2037. Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 30 oktober 2020.

Regeringen avser att under våren 2021 ta fram en infrastrukturproposition. I samband med infrastrukturpropositionen kommer också ett direktiv att tas fram till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering. Region Skåne arbetar enligt tidplanen att en remissversion av länsplanen vara klar och skickas ut på remiss i början av hösten 2021. Remissynpunkterna inarbetas/kommenteras under hösten och sammanställs i en samrådsredogörelse. Planen ska fastställas i juni 2022. Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planamar för planperioden. Om ändringar av planen görs kommer en justering av MKBn också att göras.

I skrivande stund finns det inget direktiv för åtgärdsplaneringen framtaget och bland annat är det inte beslutat vilken tidshorisont som ska gälla för länstransportplanen. Efter att direktivet inkommit kan det också ske förändringar i ovan nämnda tidplan.

Avgränsning av den strategiska miljöbedömningen

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till;

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Bedömningsmetoder och aktuell kunskap

Bedömningsmetoder

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

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

Miljömål och bedömningskriterier

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

Miljökvalitetsmål

Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation, d v s till 2020 och 2050 då det gäller klimatmålet

Nationella klimatmål

- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

Regionala mål

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.

Bedömningskriterier

Nedan sammanfattas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa och landskap, samt exempel på prioriterade mål under varje område.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: *Begränsad klimatpåverkan; Etappmål klimat för inrikes transporter*, Mål i *Klimat- och energistrategi*

Kriterier:

- Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer
- Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
- Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: *God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö.*

Kriterier:

- Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Minskar ljudnivåerna för människor?
- Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena
- Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet
- Fysisk aktivitet i transportsystemet. Understöds fysisk aktivitet, dvs gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?
- Barn, personer med funktionsnedsättnings och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål. Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad trygghet?
- Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
- Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10)
- Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Minskar utsläppen av NOx och partiklar i tätort?
- Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?
- Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Betydelse för förorenade områden
- Betydelse för skyddsvärda områden
- Betydelse för bakgrundshalt metaller
- Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar
- Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede
- Betydelse för areella näringar
- Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall

Fokusområde Landskap

Exempel på prioriterade mål: *Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker*

Kriterier:

- Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delasekterna skala,

- struktur eller visuell karaktär. Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta. Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet påverkas.
- Betydelse för mortalitet
- Betydelse för barriärer. Ökad eller minskad risk för barriärer eller fragmentering
- Betydelse för störning
- Betydelse för förekomst av livsmiljöer
- Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden
- Betydelse för utpekade värdeområden
- Betydelse för strukturomvandling
- Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband
- Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden

Fokusområde Trafiksäkerhet

Exempel på prioriterade mål: *Nollvisionen*

Kriterier:

- Minskar antalet svårt skadade och döda

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga före regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
- byggande av väg- och gatanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov

- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikantens behov vid regionalt kollektivt resande,
- byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
- byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
- investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställs för 2004–2015 så länge det finns anslagna medel för ändamålet.

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2022–2033 alternativt 2022–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och vägar,
- trimningsåtgärder
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar.

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

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