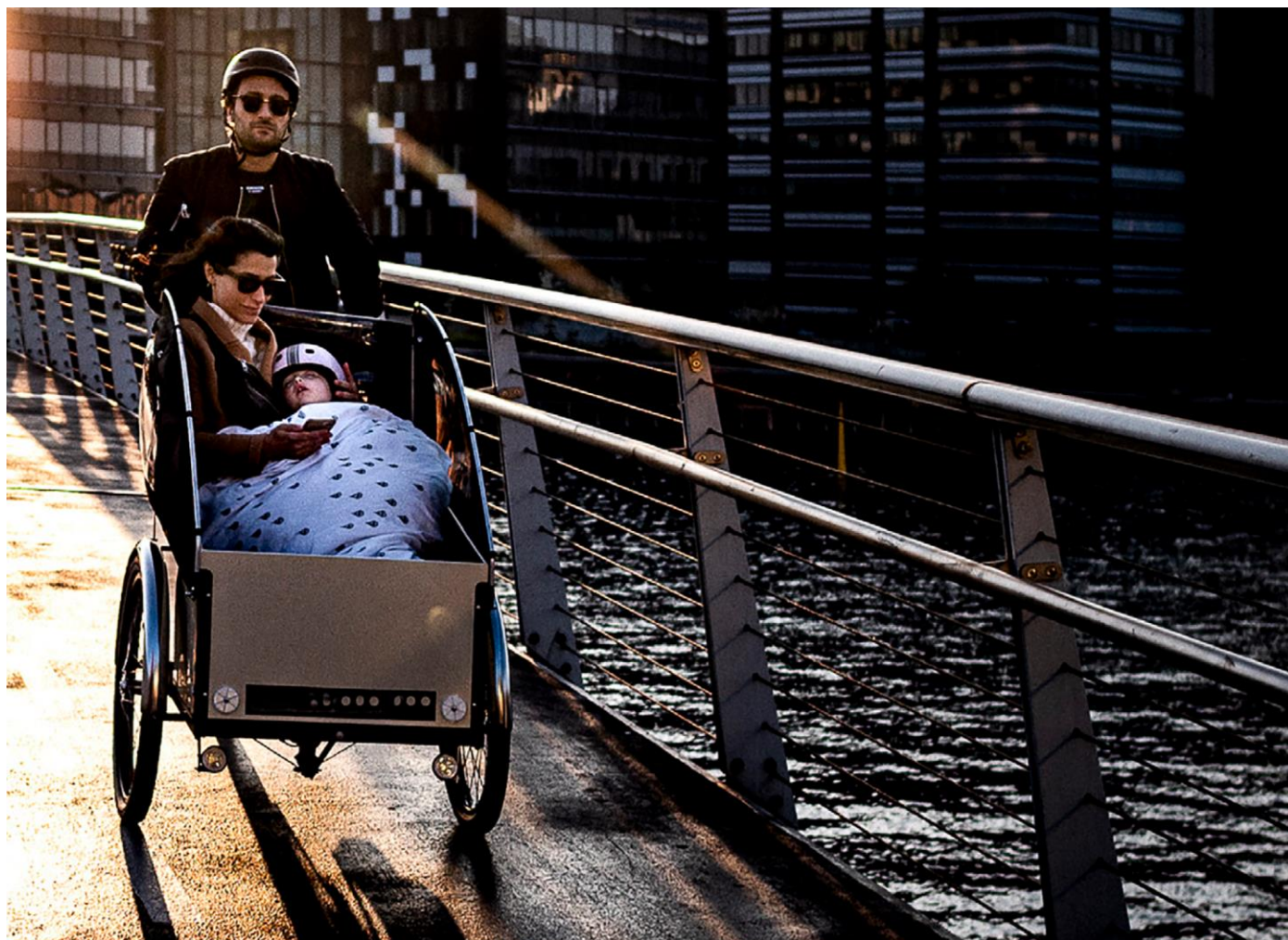




Hållbarhetsbedömning av läns- transportplan för Östergötland 2026-2037

Dokumentinformation

Titel: Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Projektnummer: 24204

Rapportnummer: 2025:47

Författare: Emma Lund och Anton Florén Göransson

Medverkande: Christian Frost

Kvalitetsgranskning: Lovisa Indebetou

Beställare: Region Östergötland

Kontaktperson: Jonas Jernberg

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2025-06-13	Granskningsversion	Beställare
1.0	2025-06-19	Remissversion	Beställare
1.1	2025-08-11	Justerad remissversion	Beställare

Sammanfattning

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

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

Avgränsning av miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån följande fokusområden och miljöaspekter, som är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå:

Fokusområde Klimat

- ▷ Trafikens klimatpåverkan
- ▷ Infrastrukturens klimatpåverkan
- ▷ Robust planering

Fokusområde Hälsa

- ▷ Buller
- ▷ Fysisk aktivitet i transportsystemet
- ▷ Trafiksäkerhet.
- ▷ Luft

Fokusområde Landskap och naturresurser

- ▷ Vatten
- ▷ Naturresurser

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

- ▷ Landskap och kulturmiljö
- ▷ Biologisk mångfald

Social konsekvensbedömning

Fokus för den sociala konsekvensbedömningen är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- ▷ Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- ▷ Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- ▷ Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- ▷ Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- ▷ Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

Tillgänglighet för olika grupper

- ▷ Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- ▷ Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- ▷ Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- ▷ Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- ▷ Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

Bedömning av alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. Tre olika planalternativ studerades:

- ▷ **Fokus spridda mindre åtgärder** syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder samt satsningar på åtgärder för gång och cykel av de tre planalternativen.
- ▷ **Fokus stråk** syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder.
- ▷ **Fokus städer/samhällen** fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter.

Jämförelsen mellan scenarierna visar att satsningar på namngivna vägåtgärder innebär störst negativ påverkan på klimat samt landskap och naturresurser, men störst bidrag till medborgarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet. Trimningsåtgärder kan också bidra positivt till tillgänglighet, samtidigt som den negativa påverkan på klimat och miljö är betydligt lägre. Satsningar på cykel och kollektivtrafik innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Satsningar på cykel och kollektivtrafik kan också bidra till ökad social hållbarhet genom att öka tillgängligheten för grupper som har begränsad tillgång till bil, som barn och unga, äldre och funktionshindrade.

Planförslaget

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Samtidigt är erfarenheten från den nu gällande planen att medlen i potterna överlag inte har arbetats upp. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts till potter och i stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråket Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även bristerna på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Påverkan av planförslaget

Sammantaget bedöms planen på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet. Planen bedöms också få en negativ påverkan på naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan på vatten blir. Påverkan på hälsa är svagt positiv på grund av de satsningar

som ändå görs på cykel och kollektivtrafik, och även påverkan på trafiksäkerhet bedöms vara svagt positiv men nyttan tillfaller främst bilister. Planen bedöms inte ha någon påtaglig påverkan på luftkvaliteten.

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framför allt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar.

I planförslaget bidrar förbifarterna förbi Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. För övriga delar av regionen har satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder tillsammans med minskade anslag till kollektivtrafik och begränsade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämrats. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	8
1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur.....	8
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning	8
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen	9
2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen	11
2.1. Nationella mål.....	11
2.2. Regionala mål.....	15
3. Avgränsningar och metod	18
3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad	18
3.2. Generella avgränsningar	18
3.3. Avgränsning av miljöaspekter	19
3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter	22
3.5. Analysmetoder.....	24
4. Nuläge och effektsamband	26
4.1. Befolkning och resande i Östergötland.....	26
4.2. Nuläge miljöaspekter.....	33
4.3. Nuläge social hållbarhet	43
5. Bedömning av planalternativ	47
5.1. Studerade alternativ	47
5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen	48
5.3. Sociala konsekvenser av alternativen	50
6. Planförslaget.....	52
6.1. Fördelning av medel	52
6.2. Motivering till vald inriktning	53
6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet	54
7. Miljöpåverkan av planförslaget	56

7.1.	Påverkan på klimat	56
7.2.	Påverkan på hälsa	57
7.3.	Påverkan på landskap och naturresurser	58
7.4.	Bedömning av måluppfyllelse	59
8.	Sociala konsekvenser av planförslaget.....	62
8.1.	Generell tillgänglighet	62
8.2.	Sammanhållning	62
8.3.	Tillgänglighet för olika grupper	64
9.	Slutsatser och medskick.....	65
9.1.	Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna.....	65
9.2.	Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen.....	65
9.3.	Uppföljning av hållbarhetsaspekter	66
10.	Referenslista	67

Bilaga 1: Bedömningsmatris

1. Inledning

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

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad till SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹ De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

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* (MKB) 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.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken

¹ Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263)

² Miljöbalken (SFS 1998:808)

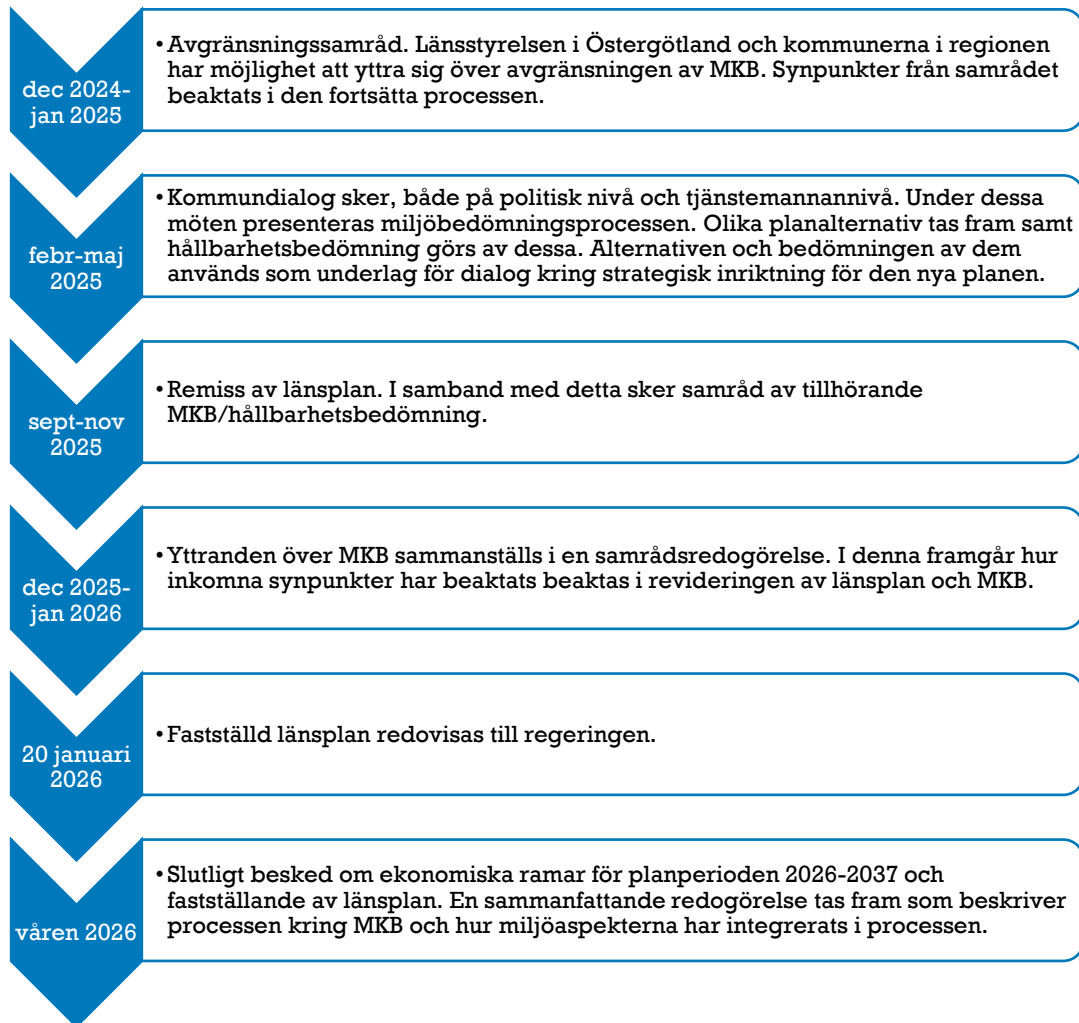
under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 3.

Det finns inga lagkrav på att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planer så som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms. För Region Östergötland har en social konsekvensbedömning gjorts som presenteras tillsammans med MKB i denna rapport.

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

Den pågående revideringsomgången av länsplanerna styrs av infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer även hållbarhetsbedömningen av planen att vara ute på samråd.

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



2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål utan uppdelning mellan miljömässig och social hållbarhet, eftersom målen i många fall är gemensamma för MKB och SKB.

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.³



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportpolitiska mål

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

³ Regeringskansliet (u.å., a) Agenda 2030 för hållbar utveckling

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

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.⁴ Målen är följande:

- ▷ *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ▷ *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och 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 % senast 2030 jämfört med 2010.
 - ▷ Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige⁵ måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås.⁶ Miljökvalitetsmålen är:

- ▷ Begränsad klimatpåverkan
- ▷ Frisk luft
- ▷ Bara naturlig försurning
- ▷ Giftfri miljö
- ▷ Skyddande ozonskikt

⁴ Regeringskansliet (u.å., b) Mål för transportpolitiken

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

⁶ Sveriges miljömål (2025) Generationsmålet – miljöarbete för kommande generationer

- ▷ Säker strålmiljö
- ▷ Ingen övergödning
- ▷ Levande sjöar och vattendrag
- ▷ Grundvatten av god kvalitet
- ▷ Hav i balans samt levande kust och skärgård
- ▷ Myllrande våtmarker
- ▷ Levande skogar
- ▷ Ett rikt odlingslandskap
- ▷ Storslagen fjällmiljö
- ▷ God bebyggd miljö
- ▷ Ett rikt växt- och djurliv

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:⁷

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

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.⁸

⁷ Regeringskansliet (2016) Mål för jämställdhet

⁸ Regeringskansliet (u.å., c) Mål för funktionshinderspolitiken

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn⁹, dessa är följande:

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

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹⁰

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa,¹¹ däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitikens målområden är följande:¹²

⁹ Unicef (2024) Barnkonventionen

¹⁰ Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) Diskrimineringsombudsmannen

¹¹ Folkhälsomyndigheten (2025, a) Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa

¹² Folkhälsomyndigheten (2025, b) Nationella folkhälsomål och målområden

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

2.2. Regionala mål

Utvecklingsstrategi för Östergötland

Region Östergötland arbetar nu med en översyn av den regionala utvecklingsstrategin. Den nya strategin är ännu inte antagen och därför är målen nedan hämtade ur den nu gällande regionala utvecklingsstrategin som antogs 2021.¹³ Utvecklingsstrategin tar sikte mot 2040 och sätter upp flera prioriterade områden för regionen under de kommande åren. Följande områden har bedömts relevanta för hållbarhetsbedömningen:

▷ 2. Skapa ett grönare Östergötland

Utvecklingsstrategin tar fasta på att den gröna omställningen ska bidra till att bekämpa klimatförändringarna. Kopplat till transportinfrastrukturen lyfts kommunernas viktiga roll kopplat till fysisk planering. Strategin tar annars framför allt fasta på ny teknik för att klara klimatomställningen av transportsystemet.

▷ 4. Skapa attraktiva livsmiljöer

Samhällsplanering ses som en viktig del i att skapa goda, attraktiva och trygga boendemiljöer i regionen. Den infrastruktur som byggs idag blir bestående i generationer, varför det är viktigt att i hela regionen tillämpa en omsorgsfull gestaltning som både värnar den fysiska miljöns kulturarv och miljön. I utvecklingsstrategin lyfts att det rumsliga och fysiska perspektivet i samhällsplaneringen hjälper till att synliggöra olika utvecklingsbehov på olika platser och att Östergötland därför behöver en mer samordnad samhällsplanering för att säkerställa en god tillgänglighet till service i alla delar av Östergötland.

▷ 6. Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget

Strategin pekar även på vikten av att knyta samman Linköping och Norrköping som storregionala nodstäder, för att på så sätt även stärka regionen både lokalt, mot sitt närområde och mot omvärlden. Tonvikt läggs också vid att verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser som har goda förutsättningar för effektiv kollektivtrafik. Vidare pekar strategin även mot betydelsen av att skapa förutsättningar för hållbart resande. Transportinfrastruktur och lokalisering av samhällsfunktioner är viktiga aspekter för utvecklingen av hållbara transportsystem. Regionens transportsystem

¹³ Region Östergötland (2025) Utvecklingsstrategi för Östergötland

ska vara transporteffektivt, klimatneutralt och energieffektivt. Här pekas kollektivtrafikens nyckelroll ut för att skapa ett hållbart transportsystem och att binda samman Östergötland. En väl utbyggd transportinfrastruktur av hög kvalitet skapar goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Bilen ses som fortsatt viktig i gleset befolkade miljöer, men för kortare resor behöver gång och cykel vara det naturliga valet. Slutligen slår strategin även fast att ett hållbart transportsystem även ska vara ett jämställt transportsystem. Både kvinnor och mäns behov och förutsättningar ska beaktas och ges samma betydelse i planeringen, utformningen och förvaltningen av transportsystemet.

Rumslig strategi för Östergötland

Region Östergötlands första formella rumsliga strategi antogs av regionfullmäktige i oktober 2024.¹⁴ Strategin syftar till att skapa en hållbar och sammanhållen utveckling i regionen. Den ska fungera som målbild för en framtida samhälls- och regionutveckling och ligger till grund för arbetet att utveckla en hållbar fysisk struktur i regionen.

Den rumsliga strategin tar sin utgångspunkt i två av de övergripande principerna från Utvecklingsstrategi för Östergötland: *Knyta samman Östergötland och ta till vara det goda läget* samt *Prioritera bebyggelseutveckling i, och utveckling av, platser som främjar en hållbar struktur* och sätter strategins prioriteringar i en geografisk kontext genom att formulera planeringsprinciper i olika geografiska skalor.

Storregionala/nationella/internationella principer:

- ▷ Stärk Linköping–Norrköping som storregional nod
- ▷ Stärk Östergötlands kopplingar till omvärlden
- ▷ Stärk Motala för att nyttja potentialen och på sikt bli en storregional nod
- ▷ Stärk Mjölby som storregional knutpunkt

Regionala och närgeografiska principer (i urval):

- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
 - ▷ Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
 - ▷ Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
 - ▷ Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
 - ▷ En förstärkning av befintlig funktionalitet
- ▷ Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

¹⁴ Region Östergötland (2022) Rumslig strategi för Östergötland

Energi- och klimatstrategi för Östergötland

Länsstyrelsen har på uppdrag av regeringen tagit fram regionala miljömål för Östergötlands län som fastställdes 2003. Revideringar och uppdateringar av de regionala miljömålen genomfördes senast 2023. Den senaste energi- och klimatstrategin tar sikte mot tidsperioden 2024 till 2027.¹⁵

Mål som rör ekologisk hållbarhet:

- ▷ År 2045 ska Östergötland vara klimatneutralt. Etappmål är 70 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med 1990.
- ▷ År 2030 ska energianvändningen vara 60 procent effektivare jämfört med 2008.
- ▷ År 2030 ska växthusgasutsläppen från transporter i Östergötland vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010.

¹⁵ Länsstyrelsen Östergötland (2023) Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027

3. Avgränsningar och metod

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

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan.

3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt och åtgärdsområden. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa tar Trafikverket fram underlag i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter) där medel också avsätts för mindre åtgärder som beslutas under planperioden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för åtgärdsområdena som helhet utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan ingå i respektive område.

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

3.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

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

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Östergötland. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. 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, eftersom den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

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 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.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed effekter av alternativ och planförslag utifrån förändringar jämfört med gällande plan med beslutade åtgärder och prioriteringar.

3.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 3-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

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

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,

3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 3-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Figur 3-2 nedan. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.



Figur 3-2 Miljöaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Trafikens klimatpåverkan.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik samt energianvändning per fordonskilometer
- ▷ **Infrastrukturens klimatpåverkan:** Påverkan på utsläpp och energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
- ▷ **Robust planering:** Hur väl infrastrukturen passar in i ett möjligt framtida transportsystem där vägtrafiken minskar.

Ytterligare en relevant aspekt kopplat till klimat är klimatanpassning, som handlar om infrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av förändrat klimat, och om risk för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö och människors hälsa.

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras dock främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

Fokusområde Hälsa

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

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Buller.** Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- ▷ **Fysisk aktivitet i transportsystemet.** Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- ▷ **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- ▷ **Luft.** Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NO_x och partiklar (PM₁₀). Påverkan på halter av NO₂ och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.

Fokusområde Landskap och naturresurser

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

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Vatten.** Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- ▷ **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller uttrade-ring, med speciellt fokus på areella näringar.
- ▷ **Landskap och kulturmiljö.** Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- ▷ **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

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

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.¹⁶ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

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

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområdena med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

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

¹⁶ Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Östergötland redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin och den rumsliga strategin. Det första fokusområdet ”Inkluderande” handlar framförallt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Denna typ av medborgardialog har i viss mån skett i framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, men inte direkt kopplat till länstransportplanen. Fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen är därför på de övriga tre fokusområdena.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Östergötland har i Regional utvecklingsstrategi för Östergötland pekat ut följande sociala knäckfrågor med bäring på infrastrukturen:

- ▷ Delaktighet - invånarna i Östergötland behöver ha möjlighet att vara delaktiga, ha inflytande och kunna bidra till samhällsutvecklingen.
- ▷ Ojämlika förutsättningar, inte minst skillnader mellan olika socioekonomiska grupper
- ▷ En segregerad boendemiljö med skiftande förutsättningar, där platser utanför städerna inte ges likvärdiga möjligheter
- ▷ En infrastruktur med kapacitetsbrist och ojämn tillgänglighet där man vill skapa mer sammanhängande bostads-, studie- och arbetsmarknader

För att bemöta utmaningarna har Region Östergötland i den rumsliga strategin formulerat ett antal planeringsprinciper, där framförallt de närgeografiska principerna kan fungera som ”nycklar” som pekar på länsplanens möjligheter att adressera de sociala knäckfrågorna:

- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
 - ▷ Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
 - ▷ Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
 - ▷ Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
 - ▷ En förstärkning av befintlig funktionalitet
- ▷ Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

Bedömningsgrunder sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- ▷ Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- ▷ Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- ▷ Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- ▷ Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- ▷ Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

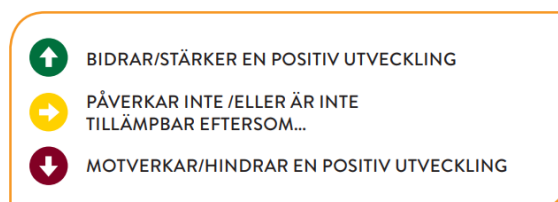
Tillgänglighet för olika grupper

- ▷ Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- ▷ Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- ▷ Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- ▷ Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- ▷ Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

3.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Den bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser som görs av enskilda objekt och åtgärds-kategorier ska ses synonymt med riktningförändring. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 3-3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 3.3 och 3.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. 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 belyser de samlade effektbedömningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

För åtgärdsområdena har en övergripande bedömning gjorts utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan komma att ingå i respektive åtgärdsområde samt kunskap om generella effektsamband för olika typer av infrastrukturåtgärder.

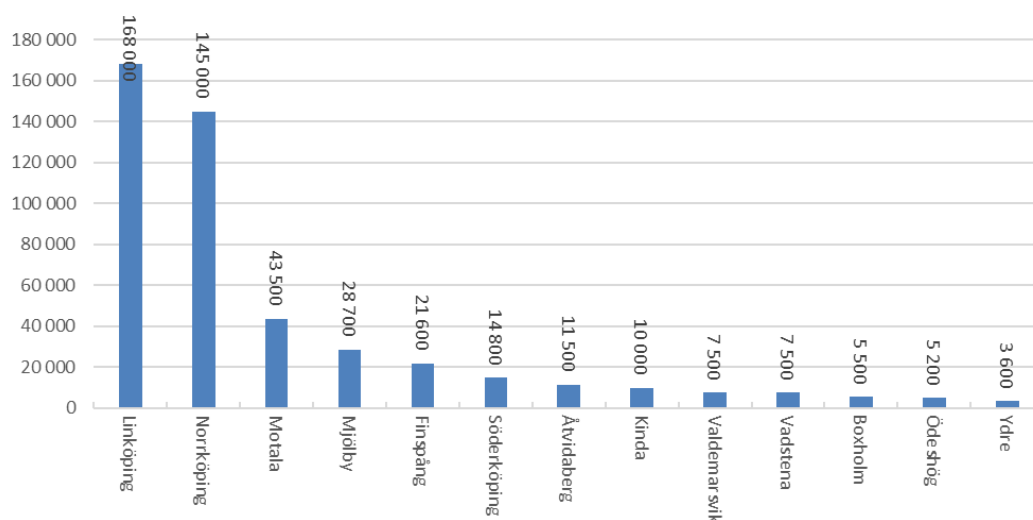
För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att knyta samman stad och landsbygd, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen.

4. Nuläge och effektsamband

4.1. Befolkning och resande i Östergötland

Befolkning och demografi

Östergötland har 13 kommuner med en sammanlagd befolkning på 472 000.¹⁷ Det är en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Invånarantalet varierar stort mellan de två större kommunerna, Linköping och Norrköping, och övriga kommuner. Sex kommuner har mindre än 10 000 invånare, se Figur 4-1.

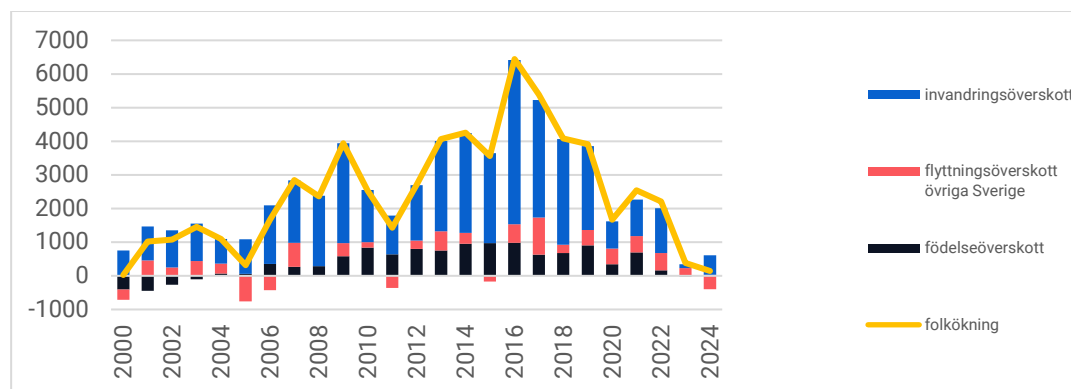


Figur 4-1 Invånarantal per kommun i Östergötland, årsskiftet 2024/2025. Källa SCB.

Östergötland är en av de regioner som har haft starkast befolkningsutveckling i Sverige under den senaste 20-årsperioden, utöver de tre storstadsområdena. Befolkningen har ökat med i snitt över 2 500 invånare per år sedan år 2000. Tidigare har man förväntat sig en fortsatt befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras bruten och under 2024 ökade befolkningen i Östergötland med enbart runt 150 personer, se Figur 4-2. Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott orsakar den kraftiga minskningen i befolkningsstillväxt. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffra någonsin uppmätt i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Östergötlands län har idag netto noll i födelseöverskott, men stora skillnader finns inom regionen. Födelseöverskottet bärs upp av Norrköping och

¹⁷ SCB (2024) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

Linköping som trots minskning ser ett fortsatt stort födelseöverskott, övriga kommuner i länet har växande födelseunderskott.



Figur 4-2 Befolkningsförändringens beståndsdelar i Östergötlands län. Källa: SCB. Befolkningsökningen har skiftat från ökning på mer än 2 000 invånare per år under många år, till nära noll på bara den senaste 5-årsperioden.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten har varit ojämn under de senaste 20 åren, där de största befolkningsökningarna skett i Linköpings och Norrköpings kommuner. Den senaste 10-årsperioden har dock präglats av en befolkningsökning i flera olika delar av Östergötland jämfört med tidigare, det är först under de senaste åren som trenden har brutits. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i delar som ligger nära en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena. I länet är denna trend med en mer bredare geografisk befolkningstillväxt nu bruten och enbart Linköping, Mjölby och Vadstena kommun såg en befolkningstillväxt under 2024, medan övriga kommuner i länet har sett en befolkningsminskning under 2024, även Norrköping och Motala kommun.

Tidigare har det primärt varit inflyttning till regionen som bidragit till befolkningstillväxten. Idag är inflyttningen i flera fall mindre omfattande än utflyttningen och hela länet har ett flyttningsnetto på runt 180. Norrköping och Motala kommun upplever ett måttligt negativt flyttningsnetto. Linköping, Mjölby, Åtvidaberg och Vadstena har ett måttligt eller begränsat positivt flyttningsnetto. Övriga kommuner i länet upplever ett flyttningsnetto runt noll. Samtliga kommuner med ett positivt flyttningsnetto ser sin inflyttning från andra kommuner i regionen, undantaget är Linköping där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.^{18, 19}

SCB:s tidigare befolkningsprognoser har prognostiserat fortsatt kraftiga ökningarna och länet antogs kunna nå runt 527 000 invånare innan 2040. SCB gör inte årliga befolkningsprognoser för regioner och den senaste prognosen från 2023 prognostiserar fortsatt befolkningsökning för Östergötland. Beaktandes den kraftigt minskade inflyttningen och det markant lägre

¹⁸ SCB (2025, a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

¹⁹ SCB (2025, b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

födelseöverskottet är prognosscenariot från 2023 inte i linje med den befolkningsutveckling som skett sedan dess i regionen.

En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från en befolkningsprognos från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen från 2023²⁰ visar att det sammanlagda resande med kollektivtrafik under vardagar är runt 10 procent i regionen, där buss står för merparten av resorna. Det är dock värt att nämna att resvaneundersökningen inte har haft en separat post för spårvagn. Norrköpings spårvägsnät ser över 5 miljoner årliga resor²¹ och i resvaneundersökningen antas att dessa resor är fördelade mellan 'buss' och 'övrigt'. Sannolikt kan därför andelen resor med kollektivtrafik antas vara något högre. Kollektivtrafikbarometern indikerar en marknadsandel för kollektivtrafiken på runt 20 procent av de *motoriserade* resorna för 2024.²² Motsvarande andel i den regionala resvaneundersökningen är 15 procent, vilket också det tyder på att andelen kollektivtrafik underskattas i den regionala resvaneundersökningen.

Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i länet och används vid 56 procent av resorna på vardagar. Resandet med bil ökar under helger, till 63 procent av resorna, vilket sker på bekostnaden av andra färdmedel. Ökningen på helger kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil.

Gång- och cykelresor står för runt 31 procent av resorna, där cykeln står för 18 procentenhet. Cykelresorna minskar kraftigt under helger, till förmån för bilresor. Vid jämförelser med den senaste resvaneundersökningen för Östergötland från 2014 framkommer en närmast fördubbling av andelen resor som företas till fots, från 8 procent 2014 till 13 procent 2023. Detta indikerar en förändring i datainsamlingsmetod och försvårar övriga jämförelser. Resandet med bil framstår som oförändrat, medan kollektivtrafiken och cykel tappar andelar till resor till fots.

Vid jämförelser av Östergötlands resvaneundersökning 2023 med riket framkommer flera skillnader. Dels är resandet med bil något högre i Östergötland vid jämförelse med färdmedelsfördelningen från Trafikanalys senaste nationella resvanesammanställning från 2023.²³ Vidare är även resor med cykel mer vanligt i Östergötland jämfört med riket.

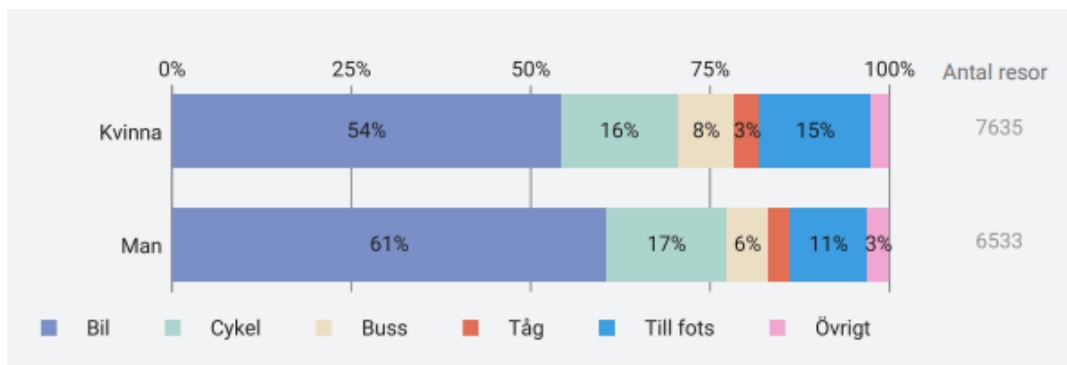
²⁰ Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023

²¹ Östgötatrafiken (2020) Trafikbokslut

²² Kollektivtrafikbarometern (2024) Årsrapport 2024

²³ Trafikanalys (2024) Resvanor

Kvinnor och män



Figur 4-3 Färdmedelsfördelning kön. Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

Den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland indikerar förhållandevis stora skillnader mellan kvinnor och mäns resande, vilket går i linje med resultat från andra resvaneundersökningar. Kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män och reser i stället kollektivt i högre utsträckning än män. Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 4-3.

Stad och landsbygd

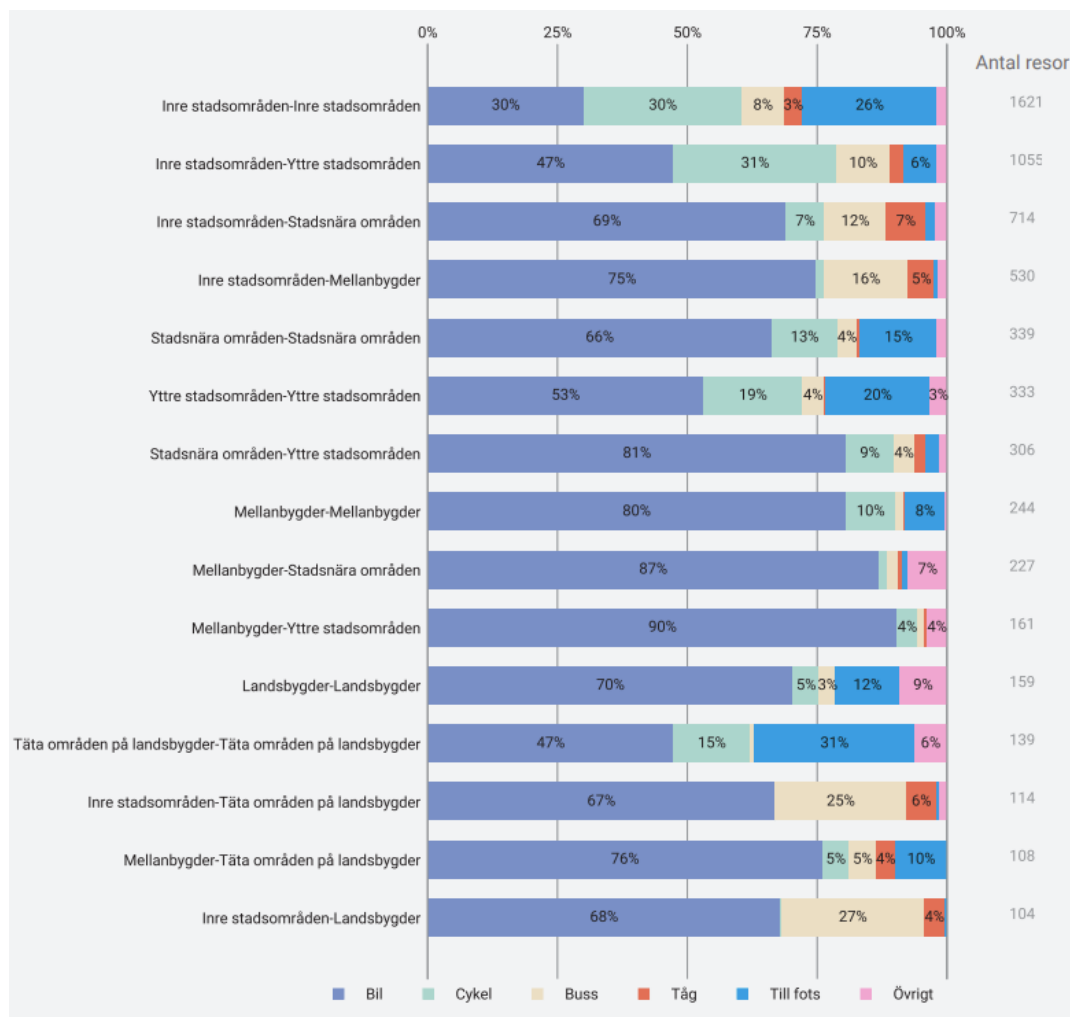
Östergötlands kollektivtrafiken är ett av de största i Sverige och består av cirka 150 linjer och 2000 hållplatser, som innefattar tåg, buss, spårvagn samt anropsstyrda lösningar på landsbygden och i skärgården. Resandet sker främst i de starka regionala stråken och i tätorterna. På landsbygden erbjuds närtrafik som ett komplement vilket gör att det finns tillgång till kollektivtrafik som är organiserad av regionen i hela länet.²⁴

I regionen finns även relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur. Omfattningen varierar i kommunerna där kommunerna med flest invånare har ett mer utbyggt cykelvägnät i huvudorten och mellan tätorterna, medan de befolkningsmässigt mindre kommunerna har mindre utbyggda cykelvägnät.²⁵ Regionen har även en cykelstrategi som fokuserar på att identifiera potentiella nya cykelstråk och beskriver hur finansiering för regional statlig cykelinfrastruktur ska prioriteras för tidsperioden 2026-2037.²⁶

²⁴ Region Östergötland (2020) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030

²⁵ Region Östergötland (2024, a) Regional cykelstrategi för Östergötland

²⁶ Region Östergötland (2024, b) Regional Cykelplan



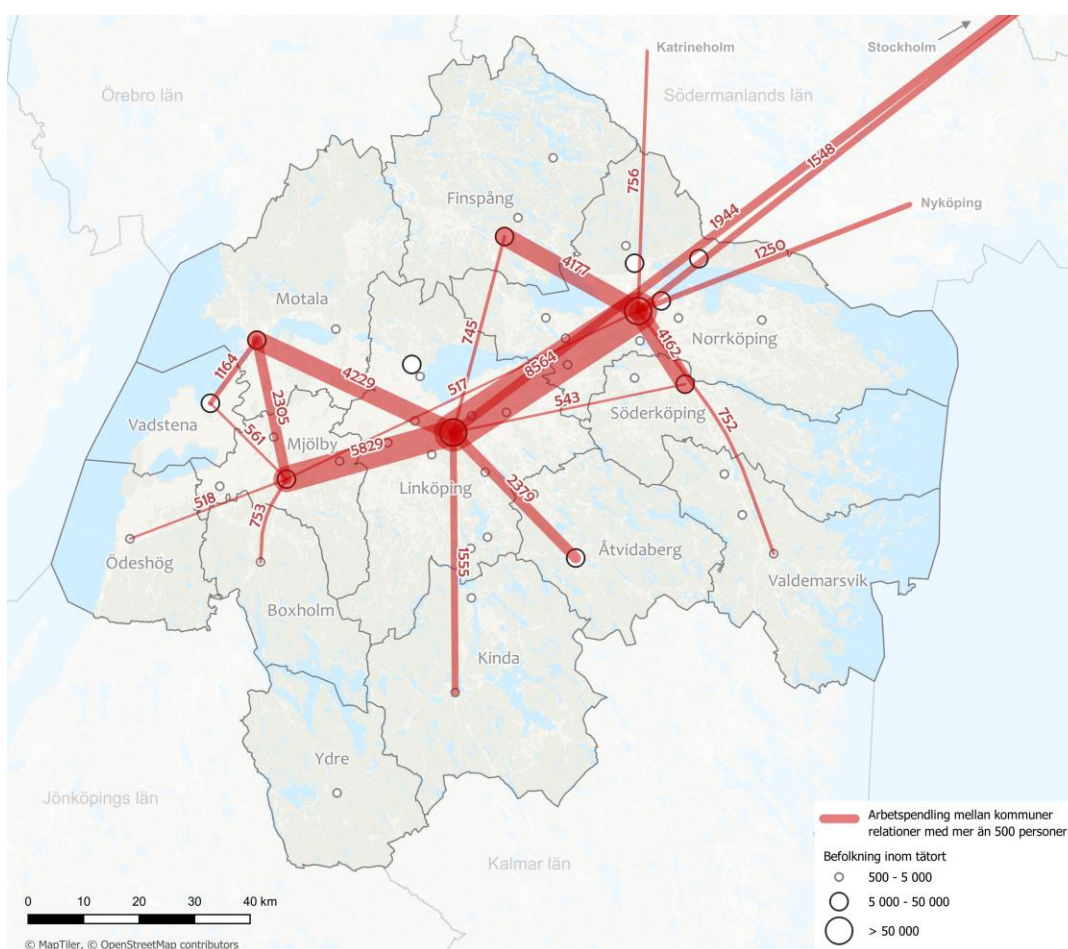
Figur 4-4 Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna (Områdestyp till områdestyp).
Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det finns betydande skillnader för hur man reser och vilka färdmedel man väljer beroende på geografisk kontext, se Figur 4-4. Bilen är det vanligaste färdmedlet för alla typer av resor, men framförallt har bilen har mycket stora resandeandelar för resor i mer landsbygdsbetonade områden och för resor från landsbygder in till städerna. Samtidigt står resor i de mer urbana områdena för en större andel av den totala mängden resor i regionen. För resor inom stadsområden står cykelresorna för cirka 30 procent av resorna, men cykeln är också ett relativt vanligt färdmedel för resor inom mindre samhällen och stadsnära områden.

Pendling i länet

Östergötlands största pendlingsströmmar är mellan Linköping och Norrköping. Betydligt fler pendlar från Norrköping till Linköping jämfört med åt andra hållet. Runt 5 500 pendlar

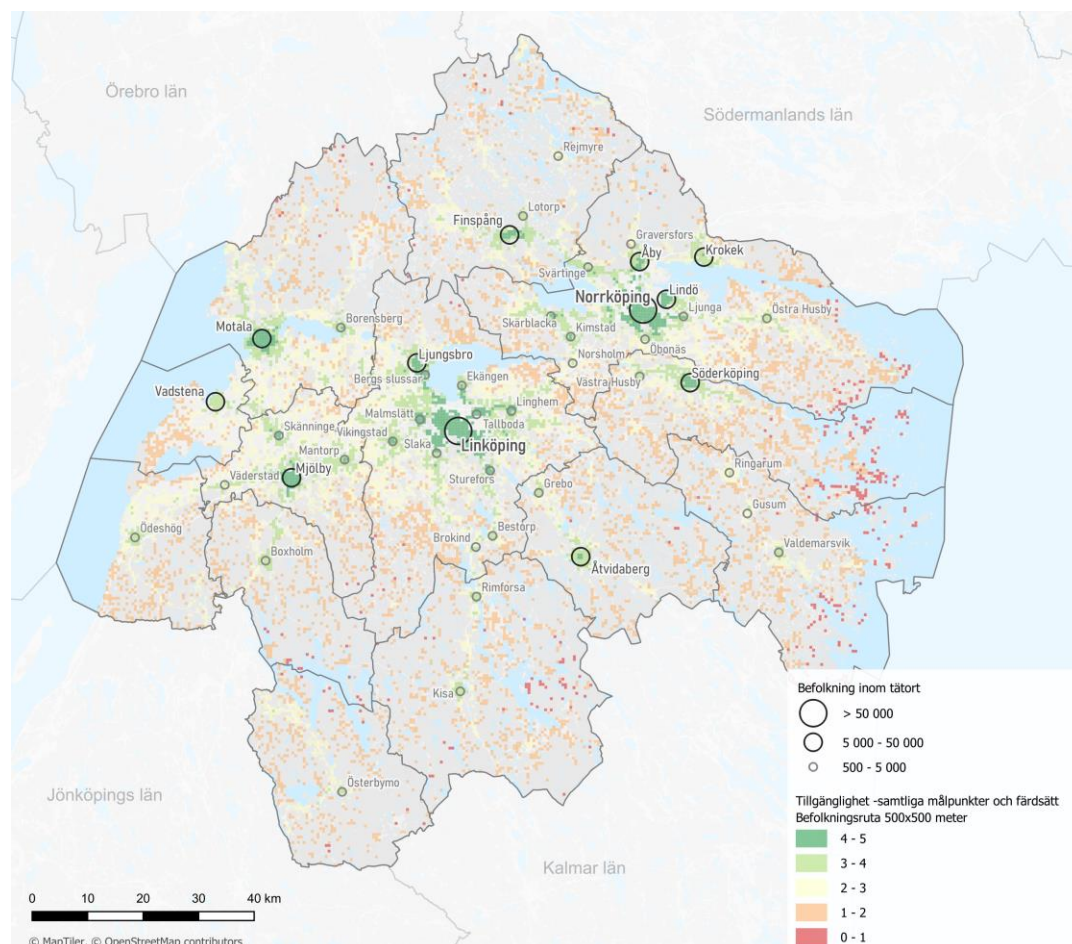
från Norrköping till Linköping, medan runt 3000 pendlar i den motsatta riktningen. Det finns också relativt stora pendlingsströmmar från Finspång samt Söderköping till Norrköping. Linköping har stor inpendling, förutom från Norrköping sker också stor inpendling från Mjölby, Motala och Åtvidaberg. En del pendling sker även från Linköping till Mjölby. Pendlingsströmmarna till Stockholm ökar snabbt, där de största pendlingsströmmarna kommer från Linköping och Norrköping, där runt 1 200 personer pendlar till Stockholm från respektive kommun. Samtidigt sker även en inte betydelselös inpendling till Östergötland från Stockholmsregionen. Det sker däremot inget betydande arbetspendlande mellan kommuner i Östergötland och större arbetsmarknader i angränsande regioner som Örebro och Jönköping.



Figur 4-5 Arbetspendling mellan kommuner i Östergötland. Källa: Regionatlas för Östergötland, Trivectors bearbetning

Tillgänglighet

Som en del av framtagandet av kunskapsunderlag för persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar för Östergötland 2023²⁷ togs en rad tillgänglighetsanalyser för regionen fram, där restider med bil, kollektivtrafik och cykel beräknades från olika befolkningsrutor till ett urval av olika typer av målpunkter. De olika målpunkterna viktades så att viktiga vardagsmålpunkter som skola, förskola, apotek, livsmedelsbutik och arbetstillfällen fick större vikt än målpunkter som vanligtvis besöks mer sällan, såsom köpcentrum, sjukhus och kulturella sevärdheter. Figur 4-6 visar tillgängligheten med samtliga färdmedel, medan Figur 4-7 visar tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik.

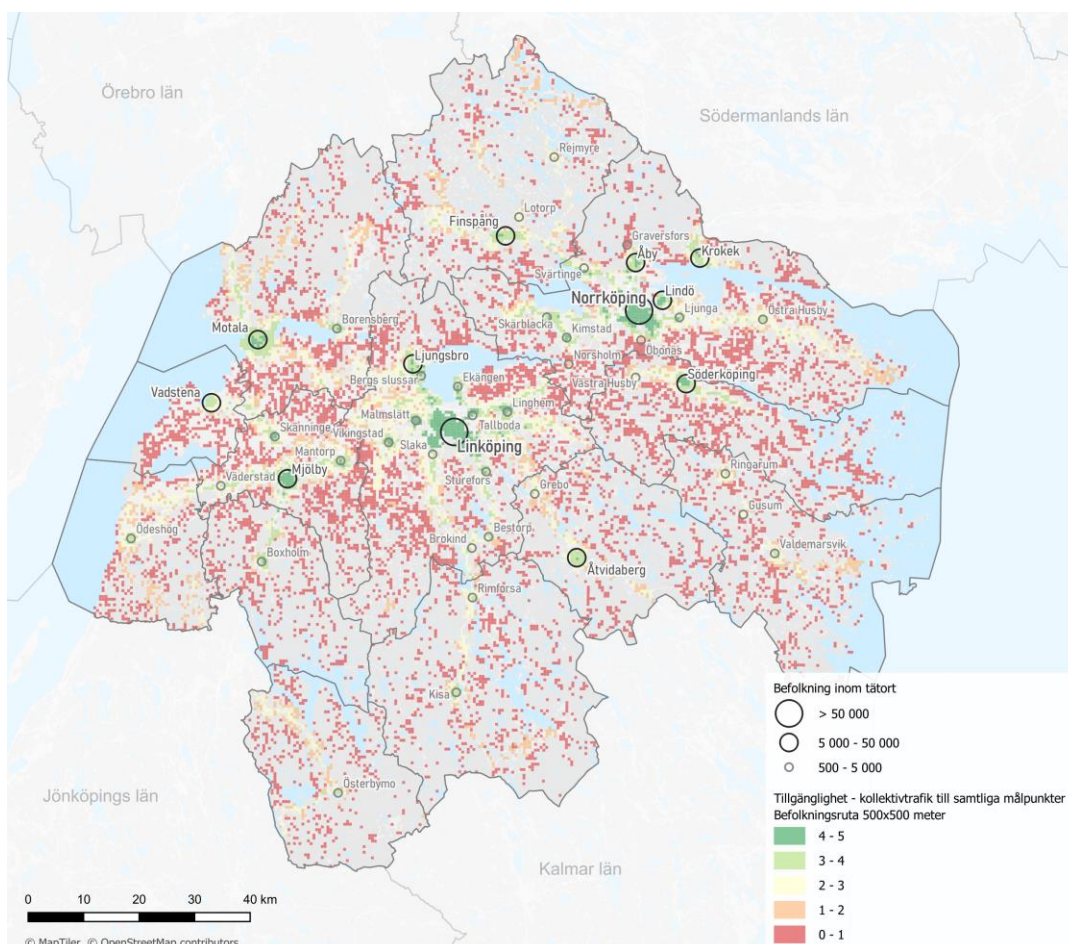


Figur 4-6 Tillgänglighet till samtliga målpunkter med samtliga färdssätt

Analyserna visar att en stor andel av befolkningen i Östergötland idag bor i lägen med god tillgänglighet till service om tillgänglighet med bil inkluderas i analysen, även om det finns områden i glesa geografier som har långa avstånd till service, se Figur 4-6. Alla invånare har

²⁷ Trivector (2023) Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar

dock inte tillgång till bil, och tittar man på tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik är den betydligt sämre för boende utanför de större kommunhuvudorterna och stråken in mot dem, se Figur 4-7. Därutöver tillkommer dock möjlighet att resa med närtrafik.



Figur 4-7 Tillgänglighet med linjelagd kollektivtrafik till samtliga målpunkter.

4.2. Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.²⁸ Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter

²⁸ IPCC (2023) Climate change 2023: Synthesis report - Summary for Policymakers

minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel bibränslen och mer effektiva fordon. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.²⁹

Även i Östergötland står transporterna för ungefär en tredjedel av de totala utsläppen, utrikes transporter exkluderat, se Tabell 4-1. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 95,5 %, varav personbilstrafiken står för nästan två tredjedelar.

Tabell 4-1 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Östergötland 1990–2022, mätt i 1000-tal ton CO2.
Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022	Andel av totala utsläpp (inrikes transporter) 2022
Vägtrafik	831	881	1001	708	630	95,5%
Personbilar	582	585	637	468	414	62,8%
Tunga lastbilar	164	207	248	156	140	21,2%
Lätta lastbilar	47	51	84	76	66	9,9%
Bussar	36	35	27	4	6	0,9%
Mopeder och Motorcyklar	2	4	5	5	4	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	10	11	15	12	13	2,0%
Inrikes flygtrafik	40	39	28	10	15	2,3%
Järnväg	3	2	2	1	1	0,2%
Totalt (Inrikes transporter)	884	934	1046	732	660	

Hälsa

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.³⁰

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

²⁹ Trafikverket (2025) Vägtrafikens utsläpp 2024
³⁰ Folkhälsomyndigheten (2025, c) Vägledning om buller och höga ljudnivåer

vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i Östergötland genomför bullerkartläggningar och Linköping kommun har även en framtagen åtgärdsplan för buller för perioden 2024–2029. Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet, vilket är viktigt för att förbättra folkhälsan och öka trivseln i kommunen. Inga uppföljningar av bullerexponering görs på regional nivå.

Fysisk aktivitet

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med földeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.³¹ Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör.

Regionen strävar efter att öka andelen cykelresor i länet.³² I dagsläget varierar dock cykelresandets omfattning mellan kommunerna. I synnerhet Norrköping och Linköping har en avsevärt högre andel cykelresor än övriga kommuner, vilket bidrar till att öka regionens genomsnitt.³³

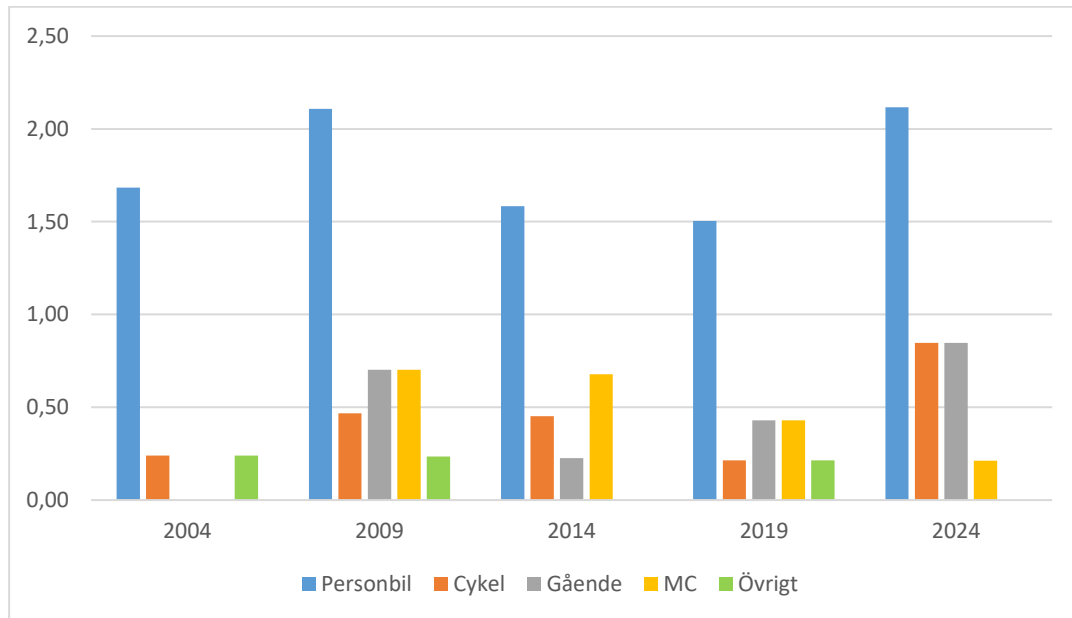
Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit de senaste decennierna i Sverige, men någon sådan tydlig trend syns inte i Östergötland. Ett ovanligt stort antal allvarliga trafikolyckor skedde under 2024, se Figur 4-8, vilket innebär ett brott mot en annars svagt sjunkande trend.

³¹ Se bl. a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*.

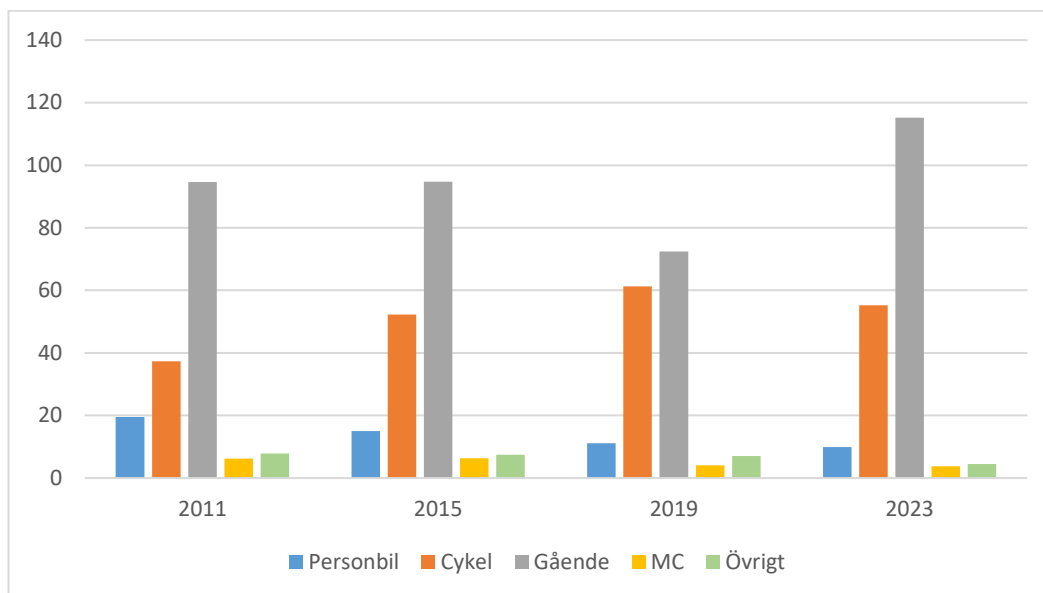
³² Region Östergötland (2024) Regional Cykelplan

³³ Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023



Figur 4-8 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare, efter färdstätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Vid tidpunkten då denna rapport skrevs hade Trafikverket ännu inte publicerat olycksstatistik för måttligt och allvarligt skadade (ISS 4–9+) under år 2024 enligt STRADA-systemet. Dessa uppgifter är dessutom inte tillgängliga över en lika lång tidsperiod som för data över polisrapporterade dödsfall i trafiken. Utvecklingen av antalet måttligt och allvarligt skadade per 100 000 invånare i Östergötland, baserat på data från både polis och akutsjukvård (se Figur 4-9) uppvisar en spretig, men över tid i stort sett oförändrad trend.



Figur 4-9 Måttligt och allvarligt skadade enligt polis- och akutsjukvårdsdata fördelat per 100 000 invånare, efter färdstätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

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. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 75 procent lägre 2022 jämfört med 1990 i Östergötland, se Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen.

Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	52%	52%	45%	35%	31%
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Civil sjöfart	96	102	121	102	104
Inrikes flygtrafik	160	166	92	35	51
Järnväg	60	43	33	17	17
Totalt transporter	7849	6124	4236	2227	1985

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM_{2.5}, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM₁₀.³⁴ I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

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 Östergötland främst sitt ursprung från transporter, men även från jordbruket.³⁵

Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom olyckor genom att transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan läcka ut och förorena yt- och grundvatten. Vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Även vägsalt och andra kemikalier kan påverka grundvattnets kvalitet.

Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från avgaser) och partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt till sjöar och hav, vilken kan leda till både övergödning, syrebrist och negativ påverkan på vattenlevande organismer.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

³⁴ PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM_{2,5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

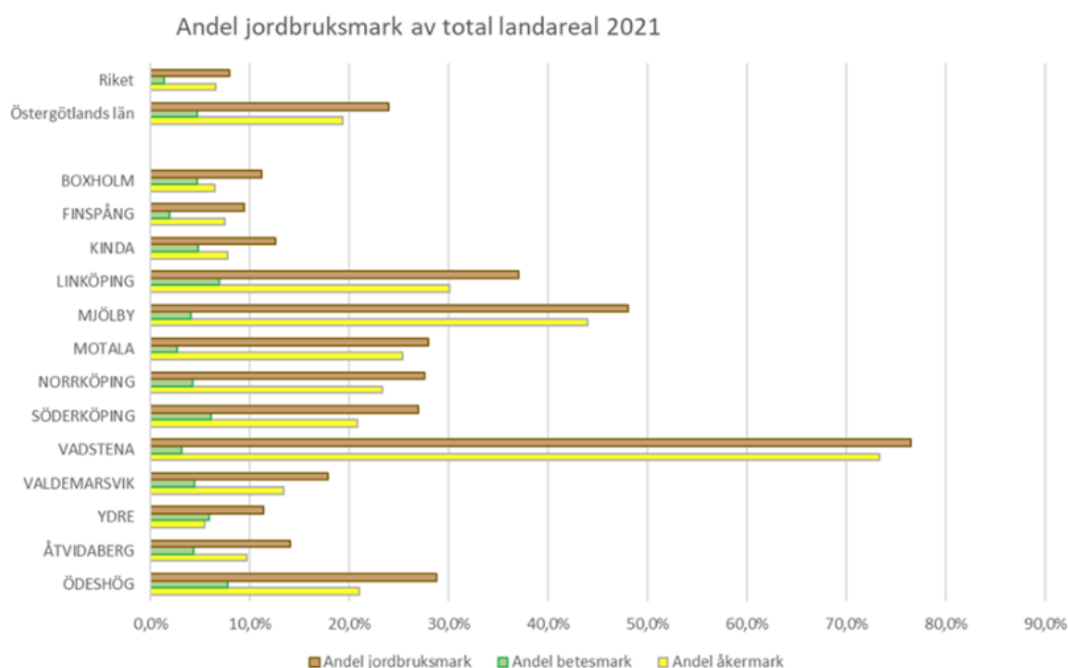
³⁵ SMHI (2025) Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NO_x)

Naturresurser

Infrastrukturen kan påverka naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt genom användning av jordmassor.

Östergötland har en stor andel jordbruksmark med hög bördighet, även i tätortsnära lägen. I länet utmärker sig Vadstena kommun som har hela 76 procent andel jordbruksmark, även Mjölby och Lidköping har stora arealer, se Figur 4-10. Samtidigt kan en minskning av jordbruksmark observeras i Östergötland under perioden 2012–2021.³⁶

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. Infrastruktur kan också påverka jordbruksmarkens brukningsvärde genom fragmentering som innebär att jorden inte längre går att bruka på ett effektivt sätt.



Figur 4-10 Andelen jordbruksmark av total landareal i Östergötland och länets kommuner. Källa Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

³⁶ Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

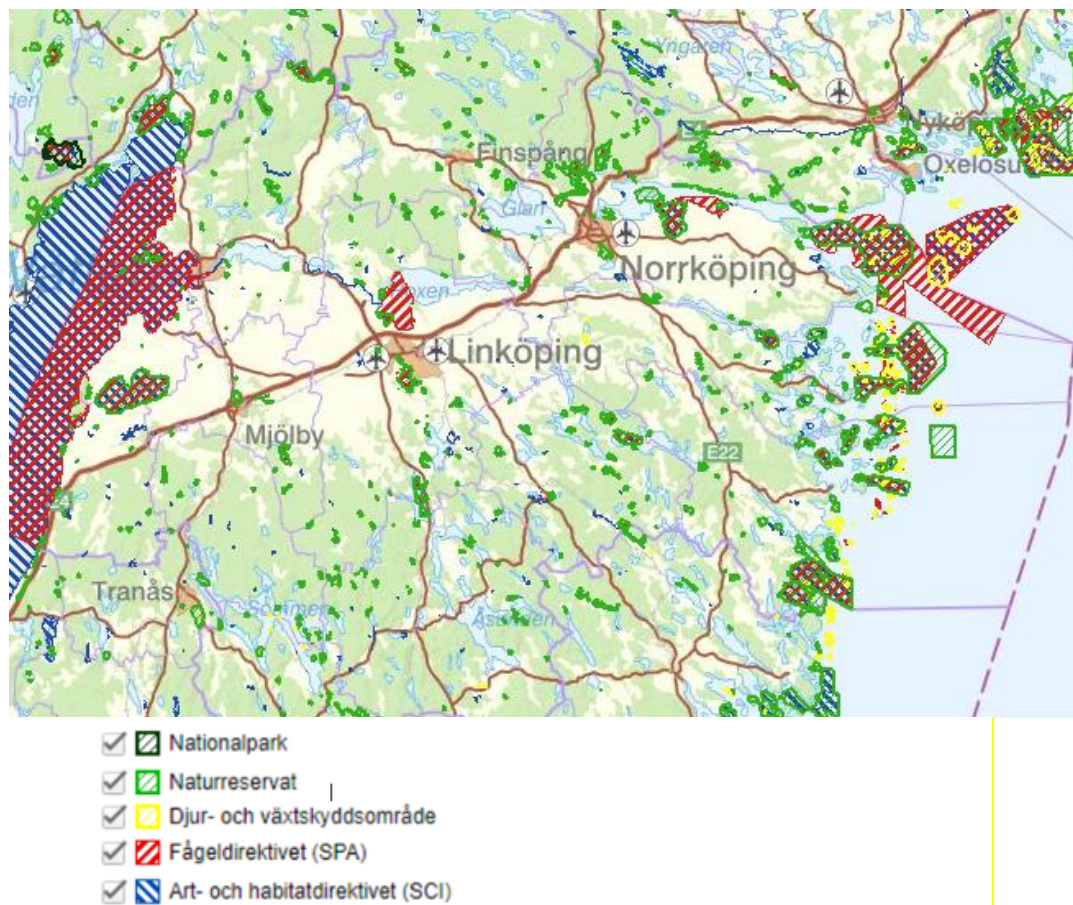
För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som biologisk mångfald utarmas lite grann hela tiden. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs. Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Det handlar både om den direkta påverkan från olika åtgärder och om den kumulativa effekten av att ekosystemen hela tiden naggas i kanten av olika åtgärder. Både infrastrukturanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur 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, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högt trafikerade områden.

Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet.

I Figur 4-11 nedan visas utpekade områden för skydd av natur i Östergötland.



Figur 4-11. En översikt av Östergötlands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 4-12 nedan visas en karta över Östergötlands utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturresevat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Östergötland. Hela Vättern är även vattenskyddsområde.



Figur 4-12. En översikt av Östergötlands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4.3. Nuläge social hållbarhet

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.³⁷

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.³⁸

Kön

Män och kvinnor har som grupper olika resmönster, vilket syns tydligt även i den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland som redovisades ovan. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag, men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.³⁹ Tidigare studier visar också att kvinnor och män har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.⁴⁰ Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.^{41,42}

³⁷ Se bl. a Niska m.fl. (2017) Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning och Lindqvist, A-K., & Rutberg S. (2019) Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång och Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors.

³⁸ Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. (2023) Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being Boschmann, E., Brady, S., (2013) Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area.

³⁹ Smidfelt Rosqvist, L. (2020) Jämställdhet och transportsystemet.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Polk, M., (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden?

⁴² Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024) The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.⁴³ Av hållplatser med minst 20 påstigande var 84 procent av hållplatserna på statligt vägnät och 74 procent av hållplatserna på kommunalt vägnät tillgänglighetsanpassade vid utgången på 2024, enligt uppgifter från Region Östergötland. I den nuvarande länsplanen finns öronmärkta medel avsatta inom statlig medfinansiering för kommunalt vägnät för kommunerna att söka för tillgänglighetsanpassning av hållplatser, men få ansökningar har kommit in.

Socioekonomi och segregation

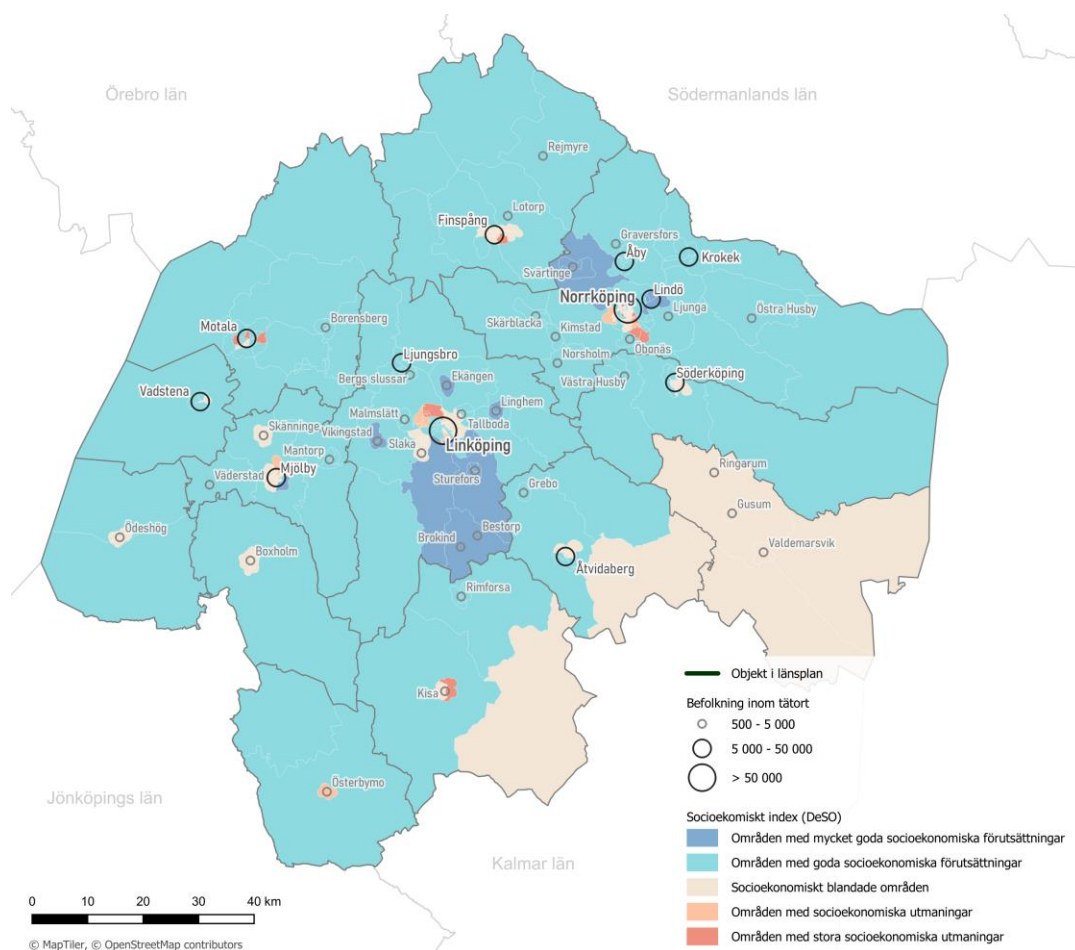
Segregation innebär ett rumsligt åtskiljande av befolkningsgrupper, och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation: socioekonomisk, etnisk och demografisk.⁴⁴ Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningsskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerande kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.⁴⁵ Figur 4-13 visar socioekonomiskt index på DeSO-områdesnivå. Områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar finns i anslutning till de större städerna och tätorterna.

⁴³ Se bl. a. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.

⁴⁴ Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etnisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

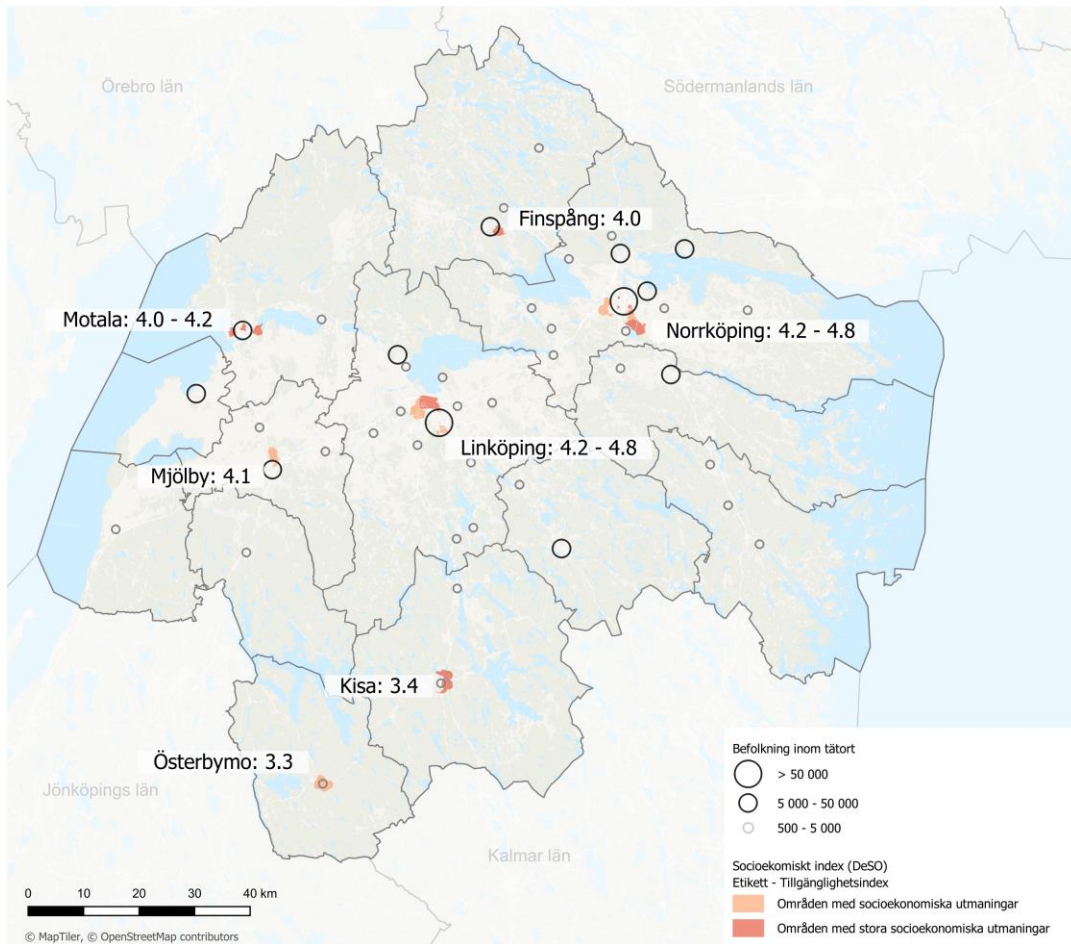
⁴⁵ Berg, J., m.fl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa?



Figur 4-13 Socioekonomiskt index på DeSo-områdesnivå för Östergötland. Källa: SCB

Transportsystemet kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information. Länsplanen har framförallt möjligheter att minska de fysiska barriärerna.

För att förstå om satsningar i länstransportplanen kan bidra till att minska den socioekonomiska utsattheten behöver vi dock också förstå hur tillgängligheten i de utsatta områdena ser ut. En analys av tillgängligheten i de områden i Östergötland som klassificeras som områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar visar att de flesta av dessa områden har en relativt god tillgänglighet, se Figur 4-14. Undantag är Kisa och Österbymo, som har områden med socioekonomiska utmaningar och samtidigt har en relativt låg tillgänglighet.



Figur 4-14 Tillgänglighetsindex i socioekonomiskt utsatta områden i Östergötland.

5. Bedömning av planalternativ

5.1. Studerade alternativ

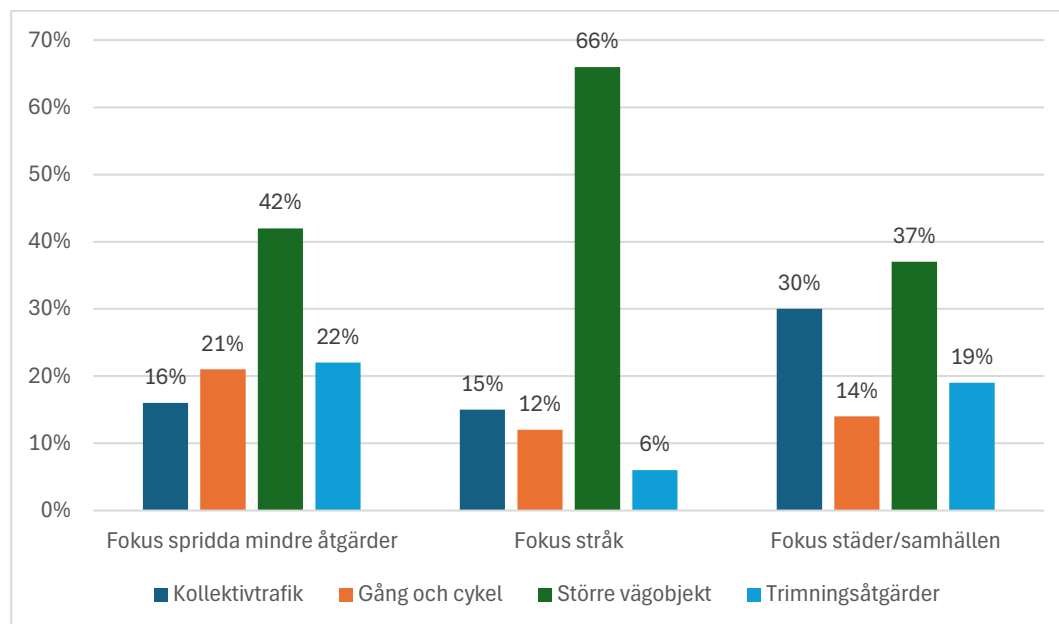
Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebär att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder. Alternativen togs fram utifrån ett antagande om att planramen ökar från 1716 Mkr till 2100 Mkr. Utifrån detta antagande formulerades tre olika planalternativ:

- ▷ Fokus spridda mindre åtgärder
- ▷ Fokus stråk
- ▷ Fokus städer/samhällen

De tre alternativen konsekvensbedömdes och resultaten presenterades för ledningsgruppen för samhällsplanering i mars 2025.

Jämförelse mellan de tre alternativen

I Figur 5-1 nedan görs en jämförelse mellan hur medel fördelas mellan olika åtgärds kategorier i de tre analyserade planalternativen.



Figur 5-1 Jämförelse mellan de tre analyserade planalternativen.

Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder och gång och cykel av de tre planalternativen. Fokus stråk syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder, däribland den nya åtgärden Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Detta innebär också att scenariot Fokus stråk rymmer minst satsningar på övriga kategorier av de tre studerade planalternativen. Scenariot Fokus städer/samhällen fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter. Det innehåller störst satsningar på kollektivtrafik. Av vägsatsningarna prioriteras förbifarterna förbi Fin-spång och Kisa.

5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen

Klimat

Av de tre alternativen har Fokus stråk med sin kraftigt ökade budget för större vägåtgärder mest negativ påverkan på klimat, medan Fokus städer/samhällen innehåller mest satsningar på kollektivtrafik samt på åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på kommunalt vägnät, vilket är de åtgärder som har störst potential att minska utsläppen från transportsektorn. Fokus spridda mindre åtgärder intar en mellanställning med färre åtgärder med tydligt negativ påverkan, men samtidigt också färre åtgärder med tydligt positiv påverkan på klimatet.

Hälsa

Vad gäller trafiksäkerhet är den största skillnaden mellan scenarierna vilka grupper som får ökad trafiksäkerhet, om det är bilister eller fotgängare och cyklister som gynnas mest, och om det är människor som rör sig inne i samhällena eller de som färdas på vägarna som får störst nytta. Två åtgärder som sticker ut med negativ påverkan på trafiksäkerheten enligt den samlade effektbedömningen är Riksväg 51 förbi Finspång samt Ny infart Linghem, där Ny infart Linghem ingår i samtliga scenarier men Riksväg 51 förbi Linghem enbart ingår i scenarierna Fokus Stråk och Fokus städer/samhällen. Åtgärden Riksväg 51 förbi Finspång innebär dock förbättrad trafiksäkerhet inne i Finspång. I scenariot Fokus städer/samhällen ingår också åtgärden Förbi Kisa, som bedöms bidra till förbättrad trafiksäkerhet inne i Kisa, även om trafiksäkerhetseffekten på totalen bedöms som försumbar.

Scenarierna skiljer sig också åt vad gäller hur mycket satsningar görs som gynnar aktiv mobilitet och därmed förknippade hälsovinster. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller lika mycket satsningar på gång och cykel som i nuvarande plan, vilket är mest av de tre scenarierna. Det innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus stråk innebär att satsningarna på gång och cykel nästan halveras jämfört med nuvarande plan, vilket innebär missade nyttor för aktiv mobilitet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus städer/samhällen innebär lite mindre satsningar på gång och cykel än tidigare, men med betoning på statlig medfinansiering till kommunalt vägnät vilket innebär att satsningarna främst gynnar boende inne i städer och samhällen.

Vad gäller påverkan på buller och luftkvalitet bedöms det inte finnas några påtagliga skillnader mellan de olika scenarierna.

Landskap och naturresurser

När det gäller påverkan på landskap och naturresurser är det framförallt satsningarna på större vägåtgärder som skiljer de olika alternativen åt. Här sticker scenariot Fokus stråk ut negativt med tydligt mer medel för större vägåtgärder än i föregående plan. I detta scenario ingår de nya åtgärderna Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra och Riksväg 51 genom Finspång som båda innehåller utmaningar kopplat till naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller i stället nästan dubbelt så mycket medel för trimningsåtgärder som i föregående plan och innebär också att förbifart Finspång stryks ur planen, vilket innebär att de negativa effekterna från utbyggda vägar begränsas och detta scenario innebär minst negativ påverkan på landskap och naturresurser av de tre scenarierna. Scenariot Fokus städer/samhällen innehåller lika mycket vägåtgärder som i föregående plan, men här ingår åtgärden Rv23/34 Förbifart Kisa i stället för Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Båda åtgärderna har dock en liknande negativ påverkan på landskap och kulturmiljö.

5.3. Sociala konsekvenser av alternativen

Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har scenarierna Fokus spridda mindre åtgärder och Fokus stråk mest positiv påverkan på detta område. Värt att notera är dock att scenariot Fokus spridda mindre åtgärder genom att fokusera mer på trimningsåtgärder än utbyggnad skapar stora nyttor för tillgängligheten men med en betydligt mindre påverkan på klimat och miljö än scenariot Fokus Stråk. Scenariot Fokus städer och samhällen innehåller visserligen också relativt stora vägsatsningar, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa skapar mest nytta lokalt och ger inga stora bidrag till varken medborgarnas resor eller näringslivets transporter.

Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt. Flera av de namngivna vägåtgärderna bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Flest åtgärder av denna typ finns i scenario Fokus stråk.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar. Scenariot Fokus städer/samhällen där Förbifart Kisa ingår har därför en viss positiv påverkan på sammanhållningen lokalt, men inte samma bidrag till sammanhållning på regional nivå.

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och cykel både inom och mellan städer och samhällen, men också förbifarter som stärker förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället. Här bidrar scenariot Fokus städer/samhällen mest, men även Fokus spridda mindre åtgärder som innehåller mest satsningar på trafiksäkerhet och cykel av de tre scenarierna.

Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Det scenario som bidrar mest till tillgängligheten för olika grupper är därför i första hand Fokus städer/samhällen, som innehåller störst satsningar på kollektivtrafik och samtidigt relativt stora satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister. Det är också detta alternativ som med utgångspunkt i barnkonventionen i störst utsträckning kan anses bidra till barnens bästa.

6. Planförslaget

6.1. Fördelning av medel

En sammanställning av fördelningen av medel i planförslaget finns i Tabell 6-1 nedan. I de följande avsnitten ges först en motivering till vald inriktning, och därefter görs en genomgång av innehållet fördelat på respektive färdmedel.

Tabell 6-1 Planförslag 2026-2037

Objekt / pott	ÅR 1-3 (2026-2028)	ÅR 4-6 (2029-2031)	ÅR 7-12 (2032-2037)	SUMMA PLAN-PERIOD
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Rv 35 etapp 3 (inkl bytespunkt)	200			200
Rv 51 genom Finspång	115	50		165
Rv 35 etapp 4 (ny)	30	223	400	653
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl koll) (ny)		150	260	410
Ny infart Linghem	73			73
rv 23/34 Förbifart Kisa (ny)			180	180
GC längs väg 881 (inkl BP Ljunga)	61			61
GC Motala Vadstena (MF)	23			23
GC Skärblacka	30	23		53
Summa	509	456	860	1818
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)				
Enskilda Vägar	6	6	12	24
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	195
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	30	25	40	85
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	349
Summa	203	164	286	660
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	40	40	80	160
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100
Cykel och TS	20	20	40	80
Summa	60	90	190	340
Samfinansiering nationell plan				
Samfinansiering nationell plan	7		20	27
Summa	7			27
Summa Plan	779	710	1356	2845

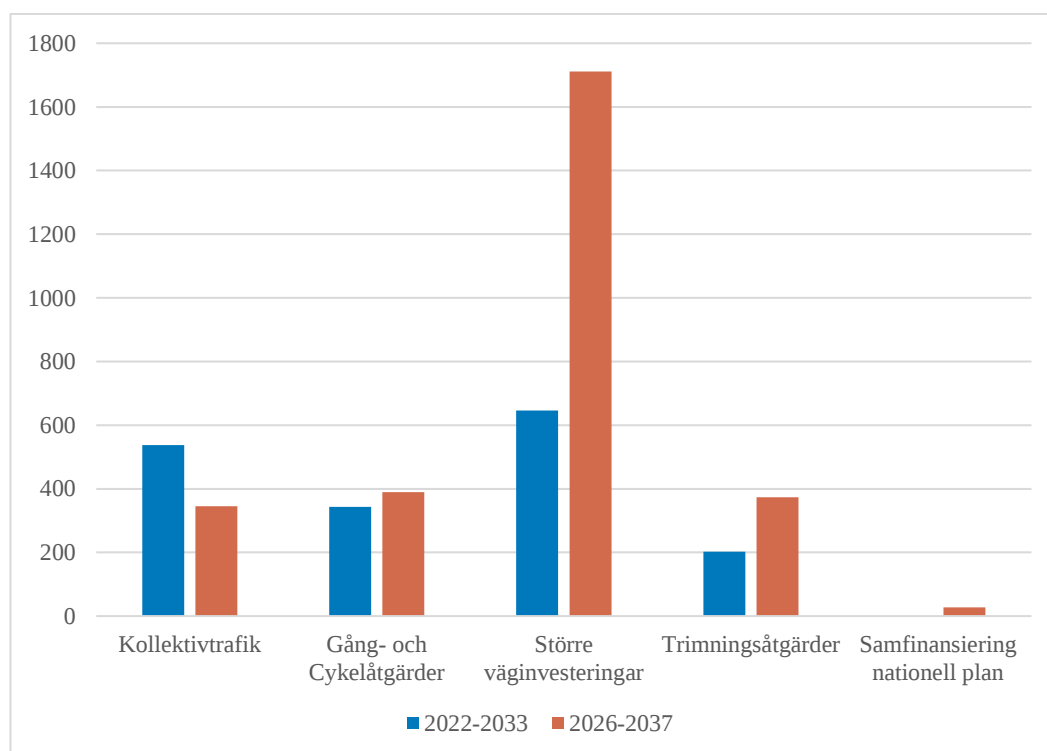
6.2. Motivering till vald inriktning

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Erfarenheten från den nu gällande planen visar att medlen i pottorna inte har arbetats upp, med undantag för potten för statlig medfinansiering till cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät. För statlig medfinansiering till kommunalt vägnät beror det delvis på att kommunerna inte varit beredda att motfinansiera kollektivtrafikåtgärder i så stor utsträckning som skulle behövas för att medlen i pottorna skulle kunna omsättas under planperioden, men också delvis på en låg framdrift hos Trafikverket för mindre åtgärder på grund av att organisationen framförallt är riggad för att hantera större åtgärder. Erfarenheten från innevarande planperiod är också att de åtgärder för cykel och trafiksäkerhet som fått finansiering inom potten Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät hållit en varierande kvalitet, och att en tydligare prioritering av ansökningar skulle behöva göras för att medlen ska användas effektivt. Vad gäller trimningsåtgärder på statligt vägnät handlar den bristande framdriften också om att det inte finns en tydlig struktur för att identifiera och utreda mindre åtgärder. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts dels till pottor för kollektivtrafikåtgärder på både statligt och kommunalt vägnät, dels till statlig medfinansiering för åtgärder för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med tidigare. I stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråken Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även bristerna på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Av de tre analyserade scenarierna är planförslaget mest likt alternativet Fokus stråk. De tre scenarierna utgick från en lägre planram än planförslaget, och de tillkommande medlen i planförslaget läggs dels på ytterligare namngivna åtgärder, dels på pottorna. Dock minskar potten för kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät jämfört med alternativet Fokus stråk. Medlen i länstransportplanen fördelas i linje med den rumsliga inriktningen i Rumslig Strategi för Östergötland så att platser förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom satsningar på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet

Planförslaget innebär en stor förändring i hur medlen fördelas mellan olika typer av åtgärder jämfört med nu gällande plan, se Figur 6-1. Planramen har ökat med mer än en miljard jämfört med nu gällande plan, och hela denna ökning och lite till läggs på väginvesteringar.



Figur 6-1 Jämförelse mellan nu gällande plan och planförslag 2026-2037

Väggåtgärder

Planförslaget innebär att anslagen till större väginvesteringar mer än fördubblas jämfört med föregående plan. Ökningen av medel till namngivna väggåtgärder består dels av kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels av att nya åtgärder lagts till. Samtliga namngivna väggåtgärder som fanns med i föregående plan och som ännu inte är byggda finansieras fullt ut i det nya planförslaget (Riksväg 51 genom Finspång, Riksväg 35 etapp 3 och 4) och därutöver tillkommer Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa som nya objekt. Förbifart Kisa är dock inte fullt finansierad. Ny infart Linghem fanns med som en trimningsåtgärd i tidigare plan men läggs nu som en namngiven åtgärd med ökad budget.

Då mindre investeringar i vägnätet (så kallade trimningsåtgärder) också ökar påtagligt jämfört med föregående plan innebär det att allokeringen till väginvesteringar totalt ökar från ungefär hälften av planutrymmet till tre fjärdedelar.

Kollektivtrafikåtgärder

Andelen medel som anslås till investeringar för kollektivtrafik minskas från 31 procent i den gällande planen till 12 procent i planförslaget. Även om planramen totalt ökar innebär det också en minskning i absoluta tal. Minskningen i investeringar kopplade till kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens bort del tas bort och att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörfält i Linköping) är genomförda till 2026 samtidigt som få motsvarande nya investeringar ligger i planen framåt. Minskningen av potterna för kollektivtrafik innebär en anpassning till hur medel i potterna upparbetats under de senaste fyra åren. Att mindre medel upparbetats än som satts av handlar bland annat om att kommunerna inte varit beredda att medfinansiera åtgärder som t.ex. tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Ytterligare en kollektivtrafiksatsning, Åby station, finns dock med i området Samfinansiering nationell plan.

Även om det finns goda förklaringar till varför medlen för kollektivtrafikåtgärder minskar kraftigt i planförslaget innebär det en tydlig omfördelning av medel jämfört med tidigare inriktning. Om vi i nollalternativet antar att de medel som avsatts för potterna för de återstående åtta åren av den nu gällande planen skulle investeras i enlighet med prioriteringarna i den gällande planen innebär det att betydligt mer medel skulle investeras i kollektivtrafiksatsningar än vad som blir fallet för planförslagets kommande 12 år. Planförslaget innebär alltså en minskning i anslag till kollektivtrafiksatsningar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet, det vill säga vad som kan antas hända om en ny plan inte skulle antas. Samtidigt är det osannolikt att medlen avsatta för kollektivtrafikåtgärder i potten för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät i praktiken skulle investeras fullt ut även om den nu gällande planen skulle implementeras i sin helhet, eftersom det förutsätter 50% medfinansiering från kommunerna och det har visat sig vara begränsat intresse hos kommunerna att medfinansiera denna typ av åtgärder. Skillnaden mot nollalternativet blir därför i praktiken mindre.

Gång och cykel

Medlen som avsätts till gång och cykel ökar i absoluta tal men minskar tydligt i andel jämfört med föregående plan, från 19 till knappt 14 procent. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät, där finansieringsgraden samtidigt ökar från 50 till 100 procent för åtgärder som är prioriterade i den regionala cykelstrategin. Samma sak gäller för passager för oskyddade trafikanter. I planen ligger också sedan tidigare två namngivna cykelåtgärder, Väg 881 Djurövägen och Väg 215 genom Skärblacka. Anslagen till statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät minskar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet. Potten för statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät har varit välsökt under innevarande planperiod. Regionens motivering till att trots detta minska potten är att man önskar prioritera hårdare mellan åtgärderna som får finansiering än vad som sker idag.

7. Miljöpåverkan av planförslaget

Bedömningen av hur respektive namngiven åtgärd och åtgärdsområde påverkar de olika hållbarhetsaspekterna finns sammanställt i bedömningsmatrisen i Bilaga 1. I detta kapitel beskrivs planens viktigaste påverkan på respektive miljöaspekt. En sammanställning görs också av planens påverkan på relevanta miljömål. Planens påverkan på de sociala aspekterna beskrivs i kapitel 8.

7.1. Påverkan på klimat

Sammantaget bedöms planen på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen i Bilaga 1 har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet, både från trafiken och byggskedet, och satsningar på ökad kapacitet för bil- och lastbilstrafik går sällan att motivera i ett framtida hållbart transportsystem.

Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett porteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska.

Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar. Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar alltså minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Åtgärder som stärker förutsättningarna att resa med kollektivtrafik har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Trimningsåtgärder har

generellt en mindre påverkan från byggskedet än större åtgärder och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på trimningsåtgärder på statligt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och även om dessa åtgärder har stor betoning på trafiksäkerhet och kan passa in i ett transporteffektivt samhälle bidrar de inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare två namngivna vägåtgärder finansieras, Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa. Därtill kommer fullfinansiering av Riksväg 35 etapp 4 samt Ny infart Lingham.

Satsningarna på cykel och kollektivtrafik i planen har viss potential att bidra till utsläppsminskningar, men dessa utsläppsminskningar är långt ifrån tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till. Jämfört med nollalternativet innebär planen begränsade ökning av de medel som avsätts till cykel och en minskning av medlen som satsas på kollektivtrafik vilket innebär att planen bidrar till att öka biltrafikens relativa attraktivitet.

7.2. Påverkan på hälsa

Hälsa bedöms utifrån miljöaspekterna Buller, Fysisk aktivitet, Trafiksäkerhet och Luft.

De större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar eller hålls konstant, genom att befintliga vägar avlastas eller att det i samband med nya åtgärder som leder till ökat buller genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Även åtgärder som bidrar till att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel inne i städer och samhällen kan bidra till minskat buller. Även om satsningarna på kollektivtrafik och cykel minskar jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget ha en svagt positiv effekt på buller.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ökad fysisk aktivitet. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på bytespunkter för kollektivtrafiken och utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande. Även om anslagen till kollektivtrafik minskar jämfört med nollalternativet ökar ändå anslagen till cykelåtgärder i

absoluta tal, och jämfört med nollalternativet kan planförslaget totalt sett antas ha en svagt positiv effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.

Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, men trots detta ingår i planförslaget två namngivna vägåtgärder som i den samlade effektbedömningen bedöms leda till försämrad trafiksäkerhet: Riksväg 51 genom Finspång samt Ny infart Linghem. Antalet omkomna och skadade i trafiken har inte minskat i Östergötland under de senaste decennierna på samma tydliga sätt som i resten av Sverige. Även om de flesta dödsolyckorna involverar personbilar är det gående och cyklister som står för den största andelen måttligt och allvarligt skadade i trafikolyckor. Satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. De flesta cyklister och fotgängare rör sig dock inne i städer och samhällen, och planförslagets minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet innebär ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet, men främst för bilister.

Vad gäller Luft har flera av de namngivna vägåtgärderna en negativ påverkan eftersom de leder till ökad trafik, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa kan bidra till att människor inne i tätorten blir mindre utsatta för luftföroreningar. Minskade anslag till kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer innebär att planens potential att bidra till bättre luftkvalitet minskar jämfört med nollalternativet. Totalt sett bedöms planen få en neutral påverkan på miljöaspekten Frisk luft.

7.3. Påverkan på landskap och naturresurser

Landskap och naturresurser bedöms utifrån aspekterna Vatten, Naturresurser, Landskap och kulturmiljö samt Biologisk mångfald.

Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan blir så det går inte i detta skede att bedöma planens påverkan.

Risken för påverkan på naturresurser, i avgränsningen formulerat som påverkan på areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tätbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av vägåtgärderna bedöms i viss utsträckning ta jordbruksmark i anspråk, både de tidigare beslutade och de nya åtgärderna i planförslaget. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad. Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på naturresurser.

Vad gäller påverkan på landskap och kulturmiljö innebär samtliga namngivna vägåtgärder i planen en negativ eller mycket negativ påverkan. Inte minst gäller detta förbifarterna förbi Finspång och Kisa som innebär nya vägdragningar som skapar barriärer i landskapet. Särskilt Riksväg 51 genom Finspång har en negativ påverkan där man tar tidigare orörd skogs- och åkermark i anspråk. I området finns också åtta identifierade kulturmiljölämningar som kan komma att påverkas negativt av vägen.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Det gäller både åtgärder i nollalternativet och tillkommande åtgärder i planförslaget. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Även här har Riksväg 51 genom Finspång en tydligt negativ påverkan då det i området som berörs av vägen finns flera utpekade områden med rödlistade arter och ädellövträd. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna är sannolikt begränsad. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen är biologisk mångfald resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Bedömningen av varje enskild infrastrukturåtgärds specifika och begränsade påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan över tid blir det sammantagna resultatet att den biologiska mångfalden utarmas mer och mer. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande, men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press. Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

7.4. Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljö kvalitetsmål

Planförslaget går överlag i negativ riktning avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För God bebyggd miljö går planen i positiv riktning avseende påverkan på hälsa men i negativ riktning avseende påverkan på landskap och naturresurser. För Frisk luft bedöms planen ha en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 7-1.

Tabell 7-1. Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som ökar bilens konkurrenskraft och leder till ökad vägtrafik. Planförslaget innehåller vissa satsningar på kollektivtrafik och cykel som på sikt kan få en positiv påverkan genom minskad biltrafik, men dessa satsningar har fått minskat utrymme jämfört med i nollalternativet och är tillsammans långt ifrån tillräckliga för att motverka den ökade biltrafiken som blir resultatet av planens satsningar på vägtrafik. Sammantaget motverkar planen möjligheterna att nå klimatmålet.
God byggd miljö	 	Planen har överlag en svagt positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av de större vägåtgärderna bli negativ.
Frisk luft		De namngivna vägåtgärderna leder överlag till ökad trafik och ökade utsläpp, men de två förbifarterna innebär samtidigt att något färre människor exponeras för luftföroreningar. Planen bedöms sammantaget ge ett neutralt bidrag till miljömålet Frisk luft.
Bara naturlig försurning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Ingen övergödning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Levande sjöar och vattendrag		Flera av de namngivna större vägåtgärderna har en negativ påverkan på vatten.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		

Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.
----------------------------	---	--

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i svagt positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 7-2.

Tabell 7-2. Bedömning av planförslagets bidrag mot 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 svagt positivt vad gäller antalet dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. Majoriteten av de större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna, dock med undantag för åtgärden Väg 51 Förbi Finspång där ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor. Även åtgärden Ny infart Linghem väntas ha en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Den minskade satsningen på trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät minskar planens möjliga bidrag till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Däremot bidrar åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet på statligt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

8. Sociala konsekvenser av planförslaget

8.1. Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Åtgärden Ny infart Lingham bedöms dock påverka både medborgarnas resor och näringslivets transporter negativt, och Riksväg 23/34 Förbifart Kisa bedöms i den samlade effektbedömningen ge en negativ påverkan på medborgarnas resor på grund av att högre hastigheter och längre resväg leder till ökade reskostnader. Även förbifarten förbi Finspång skapar mest nytta lokalt och ger bara ett begränsat bidrag till näringslivets transporter.

Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget. En diskussion om vilka grupper som gynnas av olika typer av åtgärder förs i avsnitt 8.3.

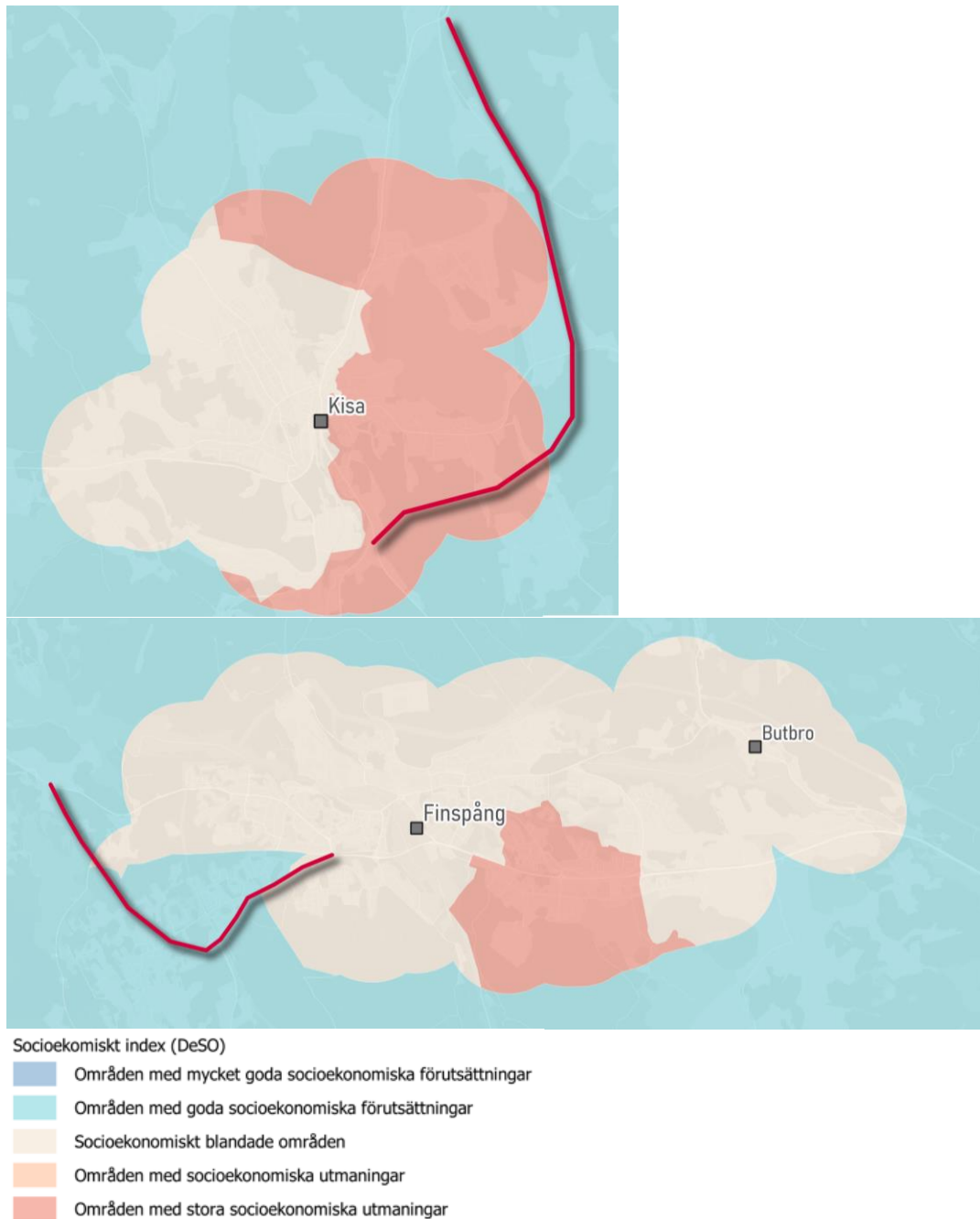
8.2. Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt.

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Det gäller Riksväg 35 etapp 3 och 4 samt Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Värt att notera är dock att inga åtgärder i planen bidrar till att korta restiderna från Österbymo och Kisa in mot Linköping, trots att dessa orter i nulägesanalysen pekades ut som dubbelt utsatta med både socioekonomisk utsatthet och låg tillgänglighet.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång, se Figur 8-1. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I

Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar.



Figur 8-1 Socioekonomiskt index på DeSO-nivå för Kisa och Finspång samt de föreslagna förbifarterna

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla lokalsamhällen, dels som bidrar till att stärka möjligheterna att resa kollektivt mellan orter för att öka tillgängligheten för alla. I planförslaget bidrar förbifarterna förbi

Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. Även satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät har potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

8.3. Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik.

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder och minskade anslag till kollektivtrafik, kommunal cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämras påtagligt. Det gäller inte minst personer med funktionsnedsättning, då en stor del av neddragningen av anslagen till kollektivtrafikåtgärder rör en pott som i den tidigare planen öronmärkts till tillgänglighetsanpassning av hållplatser på kommunalt vägnät. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

9. Slutsatser och medskick

9.1. Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna

I denna hållbarhetskonsekvensbedömning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på miljö och social hållbarhet bedömts. Påverkan har bedömts i relation till ett nollalternativ som innebär att den nu gällande planen implementeras i sin helhet. Den samlade bedömningen är att planförslaget i jämförelse med nollalternativet har en genomgående negativ påverkan på miljöaspekterna, vilket beror på planens stora fokus ny- och ombyggnation av vägar med minskade anslag till satsningar på kollektivtrafiken. Planförslaget har en positiv påverkan på en del av de sociala hållbarhetsaspekterna, men jämfört med nollalternativet innebär planförslagets minskade satsningar på kollektivtrafik ett minskat bidrag till tillgänglighet för grupper som barn och unga, äldre, funktionshindrade och personer med sämre socioekonomi.

Infrastrukturplanen som helhet bedöms sammantaget bidra i viss utsträckning till uppfyllelse av miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (avseende buller, trafiksäkerhet och aktivt resande). För Frisk luft har planen en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv. Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken

9.2. Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsaspekterna genom hela framtagandet av planen, så att hållbarhetsbedömningen inte enbart blir en konsekvensanalys av ett färdigt planförslag utan möjlighet att påverka planens innehåll. Detta har skett bland annat genom att en hållbarhetsbedömning gjorts av flera olika planalternativ i ett tidigt skede och presenterats för politiken. Samtidigt är det tveksamt om resultaten från hållbarhetsbedömningen haft någon större inverkan på valet av åtgärder, då det slutliga förslaget till sammansättning av planen har mer negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna än något av de analyserade planalternativen.

Ett motiv till att minska satsningarna på potterna för statlig medfinansiering till cykel och kollektivtrafik i vald inriktning är att det varit svårt att arbeta upp medlen i potterna under innevarande planperiod, dels för att kommunerna inte varit beredda att gå in med motsvarande medfinansiering, dels för att Trafikverkets organisation främst är anpassad för att genomföra större namngivna åtgärder och genomförandet av pottåtgärder därför går betydligt långsammare. Det är svårt att ifrågasätta att detta verkligen hindrat genomförandet av

intentionerna i den gällande planen. Samtidigt är infrastrukturplanen ett av de viktigaste verktygen regionen har för att styra utvecklingen av transportsystemet, och att inte försöka använda planen för att påverka prioriteringarna även hos kommunerna och Trafikverket är en förlorad möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem.

9.3. Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Av åtgärderna i länsplanen är det nya vägobjekt som ger störst negativ inverkan på miljön. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i objektet, som t ex bullerskydd, viltпасager etc. I bedömningarna av objekten är sådana planerade kompensationsåtgärder inkluderade och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. I flera fall konstateras i de samlade effektbedömningarna att påverkan på exempelvis vatten inte gått att bedöma, och det är därför också viktigt att fortsätta utreda åtgärdernas påverkan på naturmiljön och vidta kompensatoriska åtgärder i den mån detta behövs.

Det är också i genomförandeskedet och den konkreta utformningen som mycket av åtgärdernas påverkan på de sociala hållbarhetsaspekterna uppstår, till exempel kopplat till framkomlighet för personer med funktionshinder. Även bidraget till aktivt resande, barns och ungas möjligheter till en självständig mobilitet samt trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister avgörs i stor utsträckning av hur åtgärder utformas, både i anläggandet av nya gång- och cykelvägar och i utformningen av större vägåtgärder. Här är det till exempel viktigt att bevaka att åtgärdernas utformning bidrar till gena och smidiga cykelresor, och att undvika att åtgärderna får till följd att cyklister leds på omvägar runt stora trafikplatser, med minskad attraktivitet och ökade trafiksäkerhetsrisker som följd.

10. Referenslista

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

Boschmann, E., & Brady, S. (2013). *Travel behaviors, sustainable mobility, and transit oriented developments: A travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. Journal of Transport Geography, 33, 1–11.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

Boverket (2022). *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. Tillgänglig via Boverkets webbplats: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> (Hämtad 2025-03-27)

Diskrimineringslagen (2008:567). Diskrimineringsombudsmannen. Tillgänglig via DO:s webbplats: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

Elldér, E., Vilhelmson, B., & Thulin, E. (2023). *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*. Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden.

Folkhälsomyndigheten (2025, a). *Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>

Folkhälsomyndigheten (2025, b). *Nationella folkhälsomål och målområden*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

Folkhälsomyndigheten (2025, c). *Vägledning om buller och höga ljudnivåer*. Hämtad 2025-03-04; tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263), 1997:263. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263

IPCC (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report – Summary for Policymakers*. Tillgänglig via IPCC:s webbplats: https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

Karlström, S., & Jonason, D. (2019). *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovrapport 2019:09 (ISBN: 978-91-87537-88-2). Tillgänglig via Vinnovas webbplats: <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341>

Kollektivtrafikbarometern (2024). *Årsrapport 2024*.

Lindqvist, A-K., & Rutberg, S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, nr 3. Tillgänglig via Skolledarnas webbplats: <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/>

Länsstyrelsen Östergötland (2023). *Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027*. Tillgänglig via Länsstyrelsen Östergötlands webbplats: <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2023/energi--och-klimatstrategi-for-ostergotland---ar-2024-till-2027.html>

Miljöbalken (1998:808), 1998:808. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Niska, A., m.fl. (2017). *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport 958.

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

Proposition 2004/05:150: Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, 2004/05:150. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/svenska-miljomal-ett-gemensamt-uppdrag_gs03150d2/

Regeringskansliet (u.å., a). *Agenda 2030 för hållbar utveckling*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Regeringskansliet (u.å., b). *Mål för transportpolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Regeringskansliet (u.å., c). *Mål för funktionshinderspolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

Regeringskansliet (2016). *Mål för jämställdhet*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstallldhet/mal-for-jamstallldhet/>

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering – verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Tillgänglig via Region Kronobergs webbplats: [https://www.regionkronoberg.se/contentassets-sets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf](https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf)

Region Östergötland (u.å.). *Jordbruksmark i Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: <https://storymaps.arcgis.com/stories/7a9eec0a85944d3fb3859ea1696caf20>

Region Östergötland (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030*.

Region Östergötland (2022). *Rumslig strategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.3fa0e2a19347d264fc4aec/1733238528582/REOS_0033_Rumslig_strategi.pdf

Region Östergötland (2023). *Resvaneundersökning Region Östergötland 2023*.

Region Östergötland (2024, a). *Regional cykelstrategi för Östergötland*.

Region Östergötland (2024, b). *Regional cykelplan*.

Region Östergötland (2025). *Utvecklingsstrategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: <https://utveckling.regionostergotland.se/ru/dokument/regional-utvecklingsstrategi-for-ostergotland>

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

Savolainen, E., Lindqvist, A-K., Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S. (2024). *Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping*

review of psychosocial factors. *Systematic Reviews*, 13(47).

<https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

SCB (2024). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, a). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, b). *Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad*.

SMHI (2025). *Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NO_x)*.

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

Sveriges miljömål (2025). *Generationsmålet – miljöarbete för kommande generationer*. Tillgänglig via Sveriges miljömåls webbplats: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

Trafikanalys (2024). *Resvanor*.

Trafikverket (2025). *Vägtrafikens utsläpp 2024*. Tillgänglig via Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eacbf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2024.pdf>

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

Trivector (2023). *Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar*.

Unicef (2024). *Barnkonventionen*. Tillgänglig via Unicefs webbplats: <https://unicef.se/barnkonventionen>

Östgötatrafiken (2020). *Trafikbokslut*.

Bilaga 1 Bedömningsmatris

[illegible]