Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid:	2021-12-14 kl:11:00 kl:11:00-12.00 Informationsärenden kl:12.00-13.00 Lunch kl:13.00 - Sammanträdet fortsätter
Plats:	Digitalt via länk

Ärenden

1	Val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Föregående mötesprotokoll	
4	Anmälan av informationshandlingar	2021/17
5	Anmälan av delegationsbeslut	2021/13
6	Inkomna remisser, promemorior och motioner	
7	Kurser och konferenser	
8	Frågor	

Informationsärenden och aktuellt

9	Programmering EU strukturfonder	
10	Vägar till hållbar utveckling	
11	Månadsrapport 2021 TIM nämnden	2021/135
12	Aktuell information	
13	Återrapport verksamhetsplan 2021	
14	Trafikverkets förslag till nationell plan	
15	Motion - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset	2021/2147

Beslutsärenden för nämnden

16	Budget och verksamhetsplan 2022	2021/127
17	Remissversion - Regional Transportplan för Jönköpings län 2022-33	2021/1077
18	Remiss - Regionplan för Skåne 2022–2040	2021/1931
19	Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033	2021/2143

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2021-12-14 kl:11:00
kl:11:00-12.00 Informationsärenden
kl:12.00-13.00 Lunch
kl:13.00 - Sammanträdet fortsätter

20	Remiss - Länstransportplan Blekinge 2022-2033	2021/2286
21	Remiss - Bromma flygplats, underlag för avveckling av drift och verksamhet	2021/1898

Övrigt

22	Övriga frågor

Kallade
Ordinarie ledamöter
Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Per-Allan Axén (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Linnea Nilsson (BA)
Mikael Karlsson (L)
Emma Emanuelsson (MP)
Willy Neumann (V)
Carina Källman (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Tjänstemän
Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Camilla Holm, budgetchef
Peter Friberg, sektionschef samordning, uppföljning och analys
Maria Cannerborg, miljöchef
Fredric Fingal, ekonomichef JLT
Erik Bromander, sektionschef samhällsbyggnad och tillgänglighet
Linda Byman, nämndsekreterare
Personalrepresentanter:
Kent Grahn, SACO

För kännedom
Ersättare
Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Gabriella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Erik Lagärde (KD)
Lena Ahnstedt (C)
Andreas Elamsson (C)
Vakant (L)
Anders Ramstedt (MP)
Mauno Virta (V)
Jennie Clausén Ternstedt (M)
Lars Carlborg (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Elisabeth Werner (SD)

Regionråd
Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Jon Hammarin-Heinpalu (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (-)
Samuel Godrén (SD)

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-12-14

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	• Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-11-16 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-12-01 • Minnesanteckningar styrelsemöte regionsamverkan Sydsverige 2021-12-02
Inkomna handlingar	• RJL 2021/2310 skrivelse Huvudmannaskap väderskydd stadstrafiken inom Jönköpings kommun • RJL 2021/2211 Revisorernas bedömning av delårsrapport 2021:2 och granskning av delårsrapport 2021 • RJL 2021/1901 Remiss Swedavias konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Airport • RJL 2021/2520 Skrivelse från Gislaveds kommun 2021-12-02 om konsekvenserna av snabbusslinje Gislaved-Jönköping • Trafikverket, förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
Utgående skrivelser	
Regeringsbeslut	
Cirkulär från SKR	
Beslut från SKR	
Övrigt	• RJL 2021/2433 Uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning - Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2020

Sammanställning av anmälda vidaredelegationsbeslut till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2021-12-14

Ärendetyp	Ärenderubrik	Diarienummer	Beslutsdatum	Beslutsdelegat
RS 3.1	Digitala sammanträden 2021-12-03—2021-12-31	RJL 2020/683	2021-12-03	Mia Frisk

Dokument

Utskriftsdatum: 2021-11-30 **Utskriven av:** Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönköpings län **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remisser November 2021

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2021.12036	I	Revision av förbundsordning	Lena Strand
2021-11-01		Svenskt Ambulansflyg	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2231		Remiss - Revision av förbundsordning Svar senast 2021-12-22	REMISS
2021.12225	I	Riksintressen i hälso- och sjukvården – stärkt statlig styrning för hållbar vårdinfrastruktur	Laura Habib
2021-11-03		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2260		Remiss - Riksintressen i hälso- och sjukvården – stärkt statlig styrning för hållbar vårdinfrastruktur Svar senast 2022-02-04	REMISS
2021.12332	I	Slutbetänkande Början med barnen! Följa upp hälsa och dela information för en god och nära vård	Laura Habib
2021-11-04		Socialdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2270		Remiss - Börja med barnen! Följa upp hälsa och dela information för en god och nära vård Svar senast 2022-02-04	REMISS
2021.12396	I	Samråd angående ansökan om Kompetenslyft Restaurang	Johanna Stejdahl
2021-11-02		Strukturfondpartnerskapet Småland och öarna	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2277		Remiss - Samråd angående ansökan om Kompetenslyft Restaurang Svar senast 2021-11-22	REMISS
2021.12402	I	Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67)	Anna Olsson
2021-11-08		Näringsdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2285		Remiss - Vägen mot fossiloberoende jordbruk (SOU 2021:67) Svar senast 2022-02-04	REMISS
2021.12404	I	Länstransportplan för Blekinge 2022-2033 Remissversion	Erik Bromander
2021-11-08		Region Blekinge	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2286		Remiss - Länstransportplan för Blekinge 2022-2033 Svar senast 2022-01-20	REMISS
2021.12477	I	Revidering av Handlingsprogram för	Caroline Cherfan

		förebyggande verksamhet och räddningstjänst	
2021-11-09		Räddningstjänsten Jönköpings kommun	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2302		Remiss gällande revidering av Handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst Svar senast 2021-11-29	REMISS
2021.12534	I	Uppföljning av regional strategi för förebyggande av våld i nära relationer 2020-2026	Laura Habib
2021-11-11		Länsstyrelsen i Jönköpings län	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2318		Remiss - Uppföljning av regional strategi för förebyggande av våld i nära relationer 2020-2026 Svar senast 2022-01-13	REMISS
2021.12598	I	Screening för livmoderhalscancer, Rekommendation om att erbjuda screening	Evelina Örn
2021-11-15		Socialstyrelsen	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2335		Remiss - Screening för livmoderhalscancer, Rekommendation om att erbjuda screening Svar senast 2022-01-10	REMISS
2021.12603	I	Standardiserat vårdförlopp för tjock- och ändtarmscancer	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2336		Remiss - Standardiserat vårdförlopp för tjock- och ändtarmscancer Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12606	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Stroke & TIA del 1 – tidiga insatser och vård	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2338		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Stroke & TIA del 1 – tidiga insatser och vård Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12607	I	Nationellt vårdprogram för venös sjukdom i benen – varicer och bensår	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2337		Remiss - Nationellt vårdprogram för venös sjukdom i benen – varicer och bensår Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12610	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Venös sjukdom i benen – varicer och venösa bensår	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2339		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Venös sjukdom i benen – varicer och venösa bensår Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12612	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Stroke & TIA del 2 - fortsatt vård och rehabilitering	Evelina Örn

2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2340		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Stroke & TIA del 2 - fortsatt vård och rehabilitering Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12616	I	Nationellt vårdprogram för levercirros	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2341		Remiss - Nationellt vårdprogram för levercirros Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12620	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Palliativ vård	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2342		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Palliativ vård Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12622	I	Nationellt vårdprogram för vuxna med inflammatorisk tarmsjukdom (IBD)	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2343		Remiss - Nationellt vårdprogram för vuxna med inflammatorisk tarmsjukdom (IBD) Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12626	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Inflammatorisk tarmsjukdom (IBD) - vuxna	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2344		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Inflammatorisk tarmsjukdom (IBD) – vuxna Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12628	I	Nationellt vårdprogram för 22q11deletionssyndrom	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2345		Remiss - Nationellt vårdprogram för 22q11deletionssyndrom Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12632	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Höftledsartros – proteskirurgi	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2346		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Höftledsartros – proteskirurgi Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12636	I	Nationellt vårdprogram för tjock- och ändtarmscancerscreening	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2347		Remiss - Nationellt vårdprogram för tjock- och ändtarmscancerscreening Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12637	I	Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp	Evelina Örn

		för Diabetes med hög risk för fotsår	
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2348		Remiss - Personcentrerat och sammanhållet vårdförlopp för Diabetes med hög risk för fotsår Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12642	I	Nationell elimineringsplan – plan för eliminering av hepatit C	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2350		Remiss - Nationell elimineringsplan – plan för eliminering av hepatit C Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12644	I	Riktlinje för handläggning av retinal venocklusion	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2349		Remiss - Riktlinje för handläggning av retinal venocklusion Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12648	I	Nationellt vårdprogram för njurcancer	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2352		Remiss - Nationellt vårdprogram för njurcancer Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12650	I	Riktlinje för handläggning av våt åldersförändring i gula fläcken (våt AMD)	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2351		Remiss - Riktlinje för handläggning av våt åldersförändring i gula fläcken (våt AMD) Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12651	I	Nationellt vårdprogram för lungcancer	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2353		Remiss - Nationellt vårdprogram för lungcancer Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12654	I	Nationellt vårdprogram för bröstcancer	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2354		Remiss - Nationellt vårdprogram för bröstcancer Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12656	I	Riktlinje för handläggning av merkelcellscancer i ögonregionen	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2355		Remiss - Riktlinje för handläggning av merkelcellscancer i ögonregionen Svar senast 2022-02-15	REMISS
2021.12659	I	Riktlinje för handläggning av periokulär talgkörtelcancer	Evelina Örn
2021-11-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2356		Remiss - Riktlinje för handläggning av periokulär	REMISS

		talgkörtelcancer Svar senast 2022-02-15	
2021.12679	I	Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Östergötland län	Erik Bromander
2021-11-16		Region Östergötland	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2368		Remiss - Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Östergötland län Svar senast 2022-02-28	REMISS
2021.12694	I	Från kris till kraft – återstart för kulturen (SOU 2021:77)	Magnus Jonsson
2021-11-17		Kulturdepartementet	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2369		Remiss - Från kris till kraft – återstart för kulturen (SOU 2021:77) Svar senast 2022-02-16	REMISS
2021.12761	I	Remiss inför strukturfondspartnerskapets sammanträde	Johanna Stejdahl
2021-11-19		Strukturfondspartnerskapet Småland och Öarna	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2388		Remiss - Inför strukturfondspartnerskapets sammanträde Svar senast 2021-11-22 Inkom direkt till tjänsteman	REMISS
2021.13221	I	Plan för brandförebyggande och räddningsinsats 2022-2025	Evelina Örn
2021-11-25		Värnamo kommun	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2468		Remiss - Värnamo kommuns plan för brandförebyggande och räddningsinsats 2022-2025 Svar senast 2021-12-10	REMISS
2021.13264	I	Förslag till ny översiktsplan	Erik Bromander
2021-11-26		Tranås kommun	RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/2475		Remiss - Förslag till ny översiktsplan Tranås kommun Svar senast 2022-02-11	REMISS

Dokument

Utskriftsdatum: 2021-11-30 **Utskriven av:** Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönköpings län **Sekretess:** Visas ej

Beskrivning av sökning:

Promemoria November 2021

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Ärendemening**	**Dokumenttyp**
200273	K	Beslut NFS 2021-11-16 Remiss - Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation	Laura Habib
2021-11-10			RLK o Verksamhetsnära funktion
RJL 2021/1942		Remiss - Promemoria utkast till lagrådsremiss Nya regler för organdonation	BESLUT
2021.12857	U	Promemoria Oktober 2021	Linda Byman
2021-11-22		TIM / ANA	RLK o Verksamhetsnära funktion
			SKRIVELSE

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 156

Månadsrapport 2021 TIM nämnden

Diarienummer: RJL 2021/135

Beslut

Presidiet

- Månadsrapporten anmäls och läggs till handlingarna.

Sammanfattning

Budgetchef Camilla Holm redovisar månadsrapport och resultat per oktober 2021. Mätetal, målvärde och ekonomiskt resultat presenteras.

Beslutsunderlag

- Månadsrapport, nämnd för trafik infrastruktur och miljö oktober 2021

Beslutet skickas till

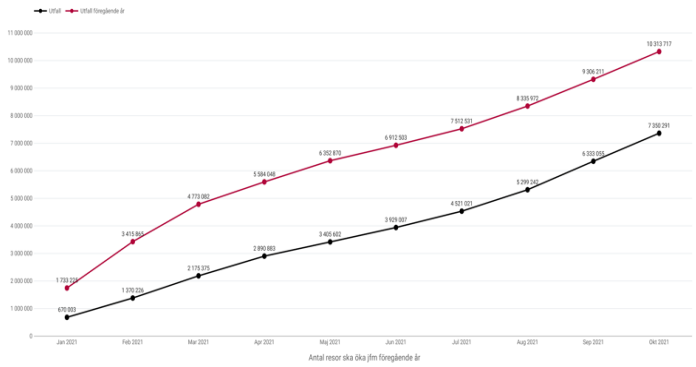
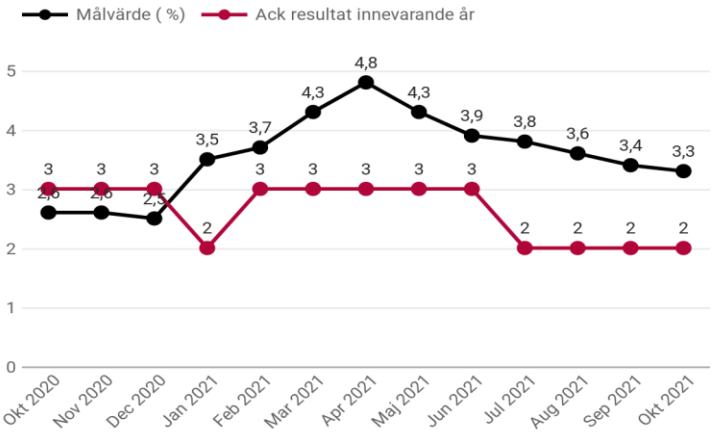
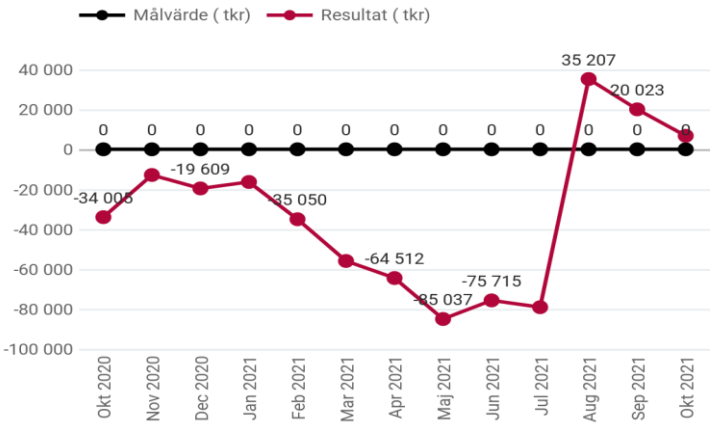
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Månadsrapport oktober, TIM

1 0 2 0 av 3 Mätetal

Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
Antal resor ska öka jfm föregående år	-29 %	En viss ökning kan nu ses jämfört med föregående år, framförallt inom regionbusstrafiken, vilket beror på att biljettmaskiner nu är installerade i samtliga bussar och påstigning sker i främre dörren. Ackumulerat från årsskiftet är det dock en minskning med ca 29 procent (exkl skolkort). Statistiken har sina brister eftersom antalet påstigande bygger på validerade resor ombord och valideringar har periodvis inte varit möjliga pga skifte av biljettsystem och det har också varit en del brister inledningsvis i det nya biljettsystemet.	
Personalhälsa - sjukfrånvaro	2,5 %	Sjukfrånvaron i genomsnitt under året ligger på en fortsatt låg nivå.	
Ekonomi i balans	6 774 tkr	**Regional utveckling (TIM) +6,8 mnkr**	

Regional utveckling (TIM) +6,8 mnkr

A. Länstrafiken (+4,4 mnkr)

Den ackumulerade avvikelsen är +4,4 mnkr efter oktober månad. Oktober månads budgetavvikelse är -13,5 mnkr.

Biljettintäkterna ökar jämfört med föregående månader men avviker mot budget med ca 8 mnkr inkl förändring av skuld till resenär.

På kostnadssidan ökar index för bränsle och el kraftigt vilket ökar ersättningarna till entreprenörerna.

Serviceresors avvikelse mot budget minskar i oktober trots ett ökat antal resor. Eftersom restriktioner tagits bort kan samkörning av resor öka.

Fördelat på Resultatenheter:

Stab, ek, marknad & Allmän trafik	+ 18,6 mnkr
Serviceresor	- 14,2 mnkr

B. Centrala ansvar (+ 2,3 mnkr)

Ett överskott på ca 2 mnkr finns för anslaget för projektmedel samt att nämnden egna kostnader visar ett budgetöverskott på 375 tkr till och med oktober 2021, vilket främst förklaras av att låga kostnader för resor och konferenser.

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 155

Motion - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset

Diarienummer: RJL 2021/2147

Beslut

Presidiet

- Föreslår att motionen lyfts på nämnden och att nämndens ledamöter ges möjlighet att lämna medskick inför den fortsatta behandlingen.

Sammanfattning

Vänsterpartiet har inkommit med en motion - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset, där man föreslår att: Region Jönköpings län ändrar nuvarande reseersättningssystem så att det också innefattar att patienter kan få reseersättning även till andra sjukhus än det egna hemsjukhuset.

Beslutsunderlag

- Motion från Vänsterpartiet - Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset, daterad 2021-10-18.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Vänsterpartiet
Region Jönköpings län

MOTION

2021 10 18

Regionfullmäktige
Jönköpings län

Region Jönköpings län
2021 -10- 19
Dnr RJL 2021/2147

Reseersättning även vid resor till annat sjukhus än hemsjukhuset

Ibland behöver patienter resa till annat sjukhus än hemsjukhuset. Det kan handla om exempelvis olika typer av seriebehandlingar. Det kan medföra stora kostnader för den enskilde. En grupp som riskerar att bli särskilt hårt drabbad av detta är de äldre som saknar möjligheten att åka bil till sin behandling. Därför tror vi att reseersättning även vid sådana resor vore en viktig åtgärd för att öka jämlikheten i vården.

För Vänsterpartiet är det viktigt att vården är tillgänglig för länets alla medborgare och platsen man bor på och de individuella förutsättningarna skall inte innebära kraftigt ökade kostnader för den enskilde.

Med anledning av ovanstående föreslås:

att Region Jönköpings län ändrar nuvarande reseersättningssystem så att det också innefattar att patienter kan få reseersättning även till andra sjukhus än det egna hemsjukhuset

Mikael Ekvall

Mikael Ekvall
Vänsterpartiets Regiongrupp

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 158

Budget och verksamhetsplan 2022

Diarienummer: RJL 2021/127

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

1. Notera förslag till budget för nämndens centralt budgeterade anslag och lägga dem till handlingarna.
2. Notera förslag till budget och verksamhetsplan 2022 för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik och lägga dem till handlingarna.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har i direktiv till styrelse och nämnder i beslutad budget och verksamhetsplan 2022med flerårsplan 2023-2024 angivit att respektive nämnd ska konkretisera verksamhetsuppdrag och budget för sina verksamheter senast november 2021.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2022-11-22
- Budget och verksamhetsplan 2022 för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik
- Budget och verksamhetsplan 2022 för Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion

Information på sammanträde

Trafikdirektören informerar om tidsaspekten för införande av aktiviteter gällande uppdrag i verksamhetsplan.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Budget och verksamhetsplan 2022 - Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

1. Noterar förslag till budget för nämndens centralt budgeterade anslag och lägger till handlingarna
2. Noterar förslag till budget och verksamhetsplan 2022 för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik och lägger till handlingarna.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har i direktiv till styrelse och nämnder i beslutad budget och verksamhetsplan 2022med flerårsplan 2023-2024 angivit att respektive nämnd ska konkretisera verksamhetsuppdrag och budget för sina verksamheter senast november 2021.

Information i ärendet

Inledning

Regionstyrelsen ska leda och samordna förvaltningen av Region Jönköpings läns angelägenheter och ha uppsikt över nämndernas verksamhet. Regionfullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2022 anger utgiftsramar och verksamhetsmål som ska nås för Region Jönköpings läns samlade åtagande, oavsett vem som utför verksamheten. Regionstyrelsen har ansvar för att samordna arbetet med förvaltningsbudget i vilka verksamhetsuppdrag och budget konkretiseras.

Verksamhetsplanens utformning

För att styra, följa upp och mäta verksamheten med utgångspunkt från Region Jönköpings läns övergripande vision, värderingar, målbild 2030 samt strategiska mål arbetar Region Jönköpings län enligt modellen Balanced Scorecard.

Mål anges utifrån en helhetssyn som belyser och balanserar verksamhetens utveckling utifrån fem perspektiv:

- Medborgare och kund

- Process och produktion
- Lärande och förnyelse
- Medarbetare
- Ekonomi

Budget och verksamhetsplan har utformats utifrån dessa fem perspektiv. För varje perspektiv finns angivet strategiska mål, framgångsfaktorer samt mätetal. Verksamhetsplanen uttrycker planerade aktiviteter för att nå måluppfyllelse.

Budget och verksamhetsplan för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik framgår av bilaga. Nämnden delges även budget och verksamhetsplan för Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion, i vilken många av uppdragen rör nämndens ansvarsområde. För det regionala utvecklingsuppdraget har verksamhetsplanen utformats utifrån sex utpekade strategiområden.

Systemmätetal

Regionfullmäktige har i budget 2022 utifrån strategiska mål fastställt systemmätetal med mål. I bifogade verksamhetsplaner framgår aktuella systemmätetal samt hur ofta de följs upp. Regionfullmäktiges mål omfattar all den verksamhet som regionen finansierar oavsett om den utförs i egen regi eller genom alternativa producenter.

Ansvar och befogenheter

Regionstyrelsen och respektive nämnd har ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer och inom de utgiftsramar som fullmäktige anvisat. I detta ingår att fortlöpande vidta åtgärder i syfte att anpassa och effektivisera verksamheten till givna ramar.

För varje verksamhetsområde utses i särskild ordning beslutsattestanter som med sin attest godkänner/styrker att utgift följer budget, beslut eller direktiv för verksamheten.

Ekonomisk ram

Regionfullmäktige beslutade i budget och verksamhetsplan 2022 om budget till Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö på 1 082 362 000 kronor.
Budgeten fördelas mellan centrala anslag och verksamhetsområde Länstrafiken enligt nedan.

Regionstyrelsen och nämnder har befogenhet att inom nämndens totala budgetram göra förändringar mellan utgiftsområden och verksamhetsområden, i de fall det är en del i att uppnå fullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2022. Utöver det har regionstyrelsen och nämnder befogenhet att inom ram göra förändringar till följd av oförutsedda händelser eller annan händelse som till sin karaktär inte behöver eller av tidsskäl inte kan avvakta beslut i regionfullmäktige.

Total budget för nämnden trafik, infrastruktur och miljö

Tabell: Totalt anslag för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (tkr)

Utgiftsområde	Anslag beslut RF 2021-10-10	Anslag budget 2022	Kommentar
Trafik och infrastruktur	-1 000 973	-1 000 973	
Övrig hälso- och sjukvård	-79 500	-79 500	
Politisk verksamhet	-1 890	-1 890	
Summa	**-1 082 362**	**-1 082 362**	

Centralt budgeterade anslag

Centralt budgeterade anslag avser bidrag till Jönköpings flygplats, regionala projektutvecklingsmedel samt nämndens egen politiska verksamhet.

Tabell: Centrala anslag (tkr)

Politisk verksamhet	Anslag budget 2022
Trafik och infrastruktur	-8 700
Politisk verksamhet	-1 890
Summa	**-10 590**

Verksamhetsområde inom nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Jönköpings Länstrafik

Verksamhetsområdet erhåller budget inom utgiftsområdena trafik och infrastruktur och övrig hälso- och sjukvård

Tabell: Anslag till Länstrafiken (tkr)

Utgiftsområde	Anslag budget 2022
Trafik och infrastruktur	-992 273
Övrig hälso- och sjukvård	-79 500
Summa	**-1 071 772**

Rapportering/uppföljning

Regionledningskontoret ansvarar för rapportering av verksamhet och ekonomi enligt nedan.

Regionstyrelse och nämnder ska genom månadsrapporter från förvaltningen löpande följa verksamhet och ekonomi. Efter april och augusti ska regionstyrelsen till regionfullmäktige återrapportera en delårsrapport med sammanfattning av hur verksamheten utvecklas mot de mål som anges i budgeten samt ekonomisk helårsprognos. För helåret ska regionstyrelsen lämna årsredovisning till regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2022-11-22
- Budget och verksamhetsplan 2022 för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik

- Budget och verksamhetsplan 2022 för Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion

Beslut skickas till

Verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik

REGIONLEDNINGSKONTORET

Jane Ydman Regiondirektör	Karin Hermansson Regional utvecklingsdirektör

Region Jönköpings län

Verksamhetsplan 2022

Länstrafiken

Dnr 2021/127
Carl-Johan Sjöberg, Trafikdirektör
Länstrafiken
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Perspektiv och strategiska mål **5**

Ekonomisk ersättning i budget **6**

Medborgare och kund **7**

Strategiska mål: Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor - för hållbar utveckling 7

Process och produktion **10**

Strategiska mål: Enklare vardag för patienter och medarbetare 10

Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling 10

Strategiska mål: Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik 11

Lärande och förnyelse **13**

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap 13

Strategiska mål: Kundanpassad organisation 13

Medarbetare **14**

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare 14

Ekonomi **17**

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt 17

Hållbarhet **18**

Strategiska mål: Vi ska minska vår klimatpåverkan från våra fastigheter och anpassa vår verksamhet till ett förändrat klimat. 18

Strategiska mål: Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt. 18

Strategiska mål: Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar. 19

Strategiska mål: Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka. 20

Bilagor

Bilaga 1: Verksamhetsplan 2022 - trafikbilaga allmän kollektivtrafik

Inledning

Länstrafikens uppdrag är att inom Jönköpings län och angränsande områden bedriva och utveckla kollektivtrafiken. Uppdraget utgår från Region Jönköping läns vision ”För ett bra liv i en attraktiv region” och ett bra liv förutsätter bland annat goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att vi med ett så bra trafikutbud som möjligt ska erbjuda våra resenärer en prisvärd, enkel och säker resa till sitt arbete, sina studier eller fritidsaktiviteter.

Kollektivtrafiken ska ses som ”Det naturliga resvalet” och bedrivas med omtanke om våra resenärer och vår omvärld. Omtanke för oss innebär att vi reflekterar över vad vi kan göra för andra. Genom att driva trafik på ett omtänksamt sätt skapar vi möjligheter för många människor att resa tillsammans och få det lite bättre. Vi vill visa att vi genom vår verksamhet värnar om människor i länet.

Verksamheten omfattar den allmänna kollektivtrafiken med buss och tåg samt Serviceresor, vilket innefattar närtrafik, färdtjänst och sjukresor.

2020 och 2021 har inneburit stora utmaningar för kollektivtrafiken i hela Sverige som en följd av pandemin. 2022 kommer därför en hel del av arbetet fokusera på hur en återstart av kollektivtrafiken kan ske och hur vi ska förhålla oss till ett nytt läge där fler arbetar hemma och/eller transporterar sig på andra sätt än genom den allmänna kollektivtrafiken.

I december 2021 startar nytt avtal för drift och underhåll av Krösatågen och arbetet med nya tågfordon och ny depå fortsätter. Leverans av nya fordonen beräknas ske under 2024.

Perspektiv och strategiska mål

Perspektiv	Strategiska mål
Medborgare och kund	Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor - för hållbar utveckling
Process och produktion	Enklare vardag för patienter och medarbetare
	Kostnadseffektiv upphandling
	Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik
Lärande och förnyelse	Professionell kunskap och förbättringskunskap
Medarbetare	Sveriges bästa offentliga arbetsgivare
Ekonomi	God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt
Hållbarhet	Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.
	Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar.
	Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka.

Ekonomisk ersättning i budget

Utöver budgetram på 1071,8 mnkr finansieras verksamheten med intäkter framförallt från biljetter i den allmänna trafiken och egenavgifter inom serviceresor.

Ekonomisk ersättning mnkr			
Budget 2022	1071,8		
Investeringar ospec	5		
Investeringar spec	14,4		
ID	**Klinik**	**Benämning**	**Beviljat belopp**
Ö0806		Revisioner Itino-tåg	14,4
Ö0657		Signalsystem ombord på tåg (ERTMS)	10

Medborgare och kund

Strategiska mål: Ökad andel kollektiva resor samt behovsanpassade serviceresor - för hållbar utveckling

Framgångsfaktorer: Konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
VO Restiden - allmän trafik	Tertial	30 %
VO Restiden - serviceresor	Tertial	92 %
VO Tillgänglighet	År	Öka

Uppdrag/mål: Starta ett pilotprojekt för att på några lämpliga ställen i länet prova ett nytt upplägg med linjelagd anropsstyrd trafik.

Önskemålet om snabbhet och gena resvägar kan skapa konflikt med mindre orters behov av turtrafik. Här bör en lämplig avvägning göras mellan behovet av korta restider mellan de större orterna och tillgång till kollektivtrafik med acceptabel turtäthet även för mindre orter. För vissa små orter med litet befolkningsunderlag samt boende på landsbygden som befinner sig utanför stråken med mycket stark trafik kan linjelagd anropsstyrd trafik eller närtrafik vara ett komplement.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Pilotprojekt anropsstyrd trafik	Utreda lämpliga platser och att testa linjelagd, anropsstyrd trafik.

Framgångsfaktorer: Prisvärt

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Prisvärdhet	Tertial	50 %

Uppdrag/mål: Fortsätta utreda möjligheten att utveckla en modell med resekort med personliga zoner

Det måste bli mycket enklare och mer lättförståeligt för kund att lösa biljett för sin resa. Region Jönköpings län vill utveckla en modell med personliga zoner för att resans pris ska vara lika oberoende var invånarna reser i länet.

Aktiviteter	Beskrivning
Modell med personliga zoner.	Enligt uppdrag ska en modell med personliga zoner utvecklas.

Uppdrag/mål: Personer med funktionsvariationer som är berättigade till sjukersättning/aktivitetsersättning från försäkringskassan ska kunna använda ett motsvarande kort som seniorkort/ungdomskort till och med fyllda 70 år.

Människor med funktionsvariationer eller en sjukdom som gör att det är svårt att ingå i ett normalt arbetsliv ska ges goda möjligheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken

Aktiviteter	Beskrivning
Resekort för personer med funktionsvariationer	Uppdatera regelverk och införa resekort för personer med funktionsvariationer och som är berättigade till sjukersättning/aktivitetsersättning.

Uppdrag/mål: Cykel ska i mån av plats få tas med kostnadsfritt på tåg

Områden som inte har förutsättningar för en utbyggd kollektivtrafik eller som har långa gångavstånd till hållplatser där stråk utvecklas, kan få tillgång till en bra kollektivtrafik genom lösningar som kombinerar bil- och kollektivtrafik eller cykel- och kollektivtrafik.

Aktiviteter	Beskrivning
Cykel på tåg.	Ändra regelverk så att cykel får tas med kostnadsfritt på tåg.

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
VO Färdtjänsthandläggning, dagar från ansökan till beslut	Tertial	28 dagar
Andel nöjda NKI - allmän trafik - alla länsbor	Tertial	55 %
Andel nöjda NKI - allmän trafik - resenärer	Tertial	65 %
Andel nöjda NKI - serviceresor	Tertial	85 %
Andel tåg som går enligt tidtabell	Tertial	95 %

Uppdrag/mål: Efter beslut om nytt Trafikförsörjningsprogram utarbeta plan och redovisa delmål för perioden 2021- 2024 med utblick mot 2025-2035.

Ta fram handlingsplaner koppade till Trafikförsörjingsprogrammet och bryta ned dess målsättningar.

Aktiviteter	Beskrivning
Handlingsplan och delmål för Trafikförsörjningsprogrammet	Utarbeta Handlingsplan och delmål för Trafikförsörjningsprogrammet

Uppdrag/mål: Ta avstamp i nytt Trafikförsörjningsprogram för att få igång det kollektiva resandet efter pandemin.

Kollektivtrafiken har under pandemin tappat mer än hälften av resorna. För att få tillbaka resenärerna efter pandemin men även för att attrahera nya resenärer kommer det att krävs omfattande marknadsföringsinsatser och insatser för att förbättra kundupplevelsen

Aktiviteter	Beskrivning
Öka resandet efter pandemin.	Genom återstartspaket på igång det kollektiva resandet efter pandemin.

Uppdrag/mål: Ta fram riktlinjer och kostnader för att ta med sig husdjur på färdtjänstresor

Aktiviteter	Beskrivning
Husdjur på färdtjänstresor	Utreda konsekvenser av ett införande av möjlighet att ta med husdjur på färdtjänstresor.

Uppdrag/mål: Förbättra Trygghet, Restid och Lyhördhet och därigenom få nöjdare kunder inom allmänna trafiken.

Analysera resultat och identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet, Restid och Lyhördhet och därigenom nöjdare kunder inom allmänna trafiken.

Aktiviteter	Beskrivning
Identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet, Restid och Lyhördhet	Identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet, Restid och Lyhördhet och få nöjdare kunder inom allmänna trafiken.

Uppdrag/mål: Förbättra Trygghet och därigenom nöjdare kunder inom Serviceresor.

Analysera resultat och identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet och därigenom nöjdare kunder inom Serviceresor.

Aktiviteter	Beskrivning
Identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet inom Serviceresor	Identifiera aktiviteter för att förbättra Trygghet och få nöjdare kunder inom Serviceresor

Process och produktion

Verksamhetsmått

	Utfall 2019	Prognos 2021	Plan 2022
Antal resor - buss och tågtrafik, tusental	22 088	15 500	18 900
Andel regelbundna resenärer (% av länets invånare)	22%	15%	18%
Antal service resor, tusental	715	580	680
- Varav färdtjänstresor, tusental	591	460	540
- Varav sjukresor, tusental	124	120	140

Strategiska mål: Enklare vardag för patienter och medarbetare

Framgångsfaktorer: Sveriges bästa digitala vård och stödsystem.

Region Jönköpings län har antagit målet att bli bäst i Sverige på digitala vårdtjänster och stödsystem och att ta till vara på digitaliseringens möjligheter

Uppdrag/mål: Underlätta användandet och kunskap om digitala stöd och tjänster

Underlätta användandet av och kunskap om digitala stöd och tjänster (personal och invånare) som möjliggör ökad användning. Särskild satsning på de som har ett digitalt utanförskap.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta utveckla och förbättra våra verksamhetssystem.	Fortsätta utveckla och förbättra biljettsystem, bokningssystem för serviceresor och andra verksamhetssystem.

Strategiska mål: Kostnadseffektiv upphandling

Framgångsfaktorer: Rätt beteende - avtal

Uppdrag/mål: Fortsätta med upphandlings och leveransprojekt av nya tågfordon samt bidra till arbetet med ny tågdepå

År 2022–2023 kommer Länstrafiken förnya sin fordonsflotta inom Krösatågen och ett projekt om fordonsanskaffning pågår tillsammans med länen inom Regionsamverkan Sydsverige och Transito AB.

Aktiviteter	Beskrivning
Slutföra spårfordonsupphandling	Anskaffa nya tågfordon inom Krösatågssystemet genom att slutföra Transitios projekt för spårfordonsupphandling

Uppdrag/mål: Uppstart av nytt avtal för drift och underhåll inom Krösatågen

I december 2021 startar ett nytt avtal med en ny tågoperatör för Krösatågssystemet. I det nya avtalet ingår både drift och underhåll av tågen.

Aktiviteter	Beskrivning
Uppstart av nytt avtal för drift och underhåll inom Krösatågen	Trafikstart och nytt avtal träder i kraft vid tidtabellskiftet i december -21.

Uppdrag/mål: Uppstart av nya avtal inom Serviceresor

I september 2022 startar nya trafikavtal inom Serviceresor

Aktiviteter	Beskrivning
Uppstart av nya avtal inom Serviceresor	Uppstart av nya avtal inom Serviceresor i september 2022

Strategiska mål: Ändamålsenlig och kostnadseffektiv trafik

Framgångsfaktorer: Trafikutbud med högt resande

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Antal påstigande/mil	Tertial	9,2
Antal resor ska öka jfm föregående år	Månad	Öka
VO Nåbarhet	År	85 %
VO Marknadsandel	År	16 %

Uppdrag/mål: Att genomlysa resandemönster och ekonomiska effekter på kort och lång sikt utifrån pandemin under 2022 som ska utgöra underlag inför budget 2023 och översyn av Trafikförsörjningsprogram.

Under 2020 och i inledningen av 2021 har biljettintäkterna minskat kraftigt som en följd av minskat resande med anledning av Coronapandemin, vilket kommer medföra ett stort budgetunderskott inom Länstrafiken.

Aktiviteter	Beskrivning
Utreda effekter utifrån pandemin	Utreda resandet och ekonomiska effekter av pandemin som underlag till budget 2023.

Uppdrag/mål: En utvärdering av stadstrafiken i Värnamo och Nässjö görs innan uppstart av ny stadstrafik i Tranås.

Aktiviteter	Beskrivning
Utvärdering av stadstrafiken i Värnamo och Nässjö innan uppstart av stadstrafik i Tranås	Utvärdering av stadstrafiken i Värnamo och Nässjö innan uppstart av stadstrafik i Tranås. Trolig uppstart av Tranås stadstrafik i december-22.

Uppdrag/mål: Fortsatt dialog med Halland sker för fortsatt drift av Krösatåg mellan Värnamo – Halmstad.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta dialogen med Halland om Krösatågstrafiken till Halmstad	Fortsätta dialogen med Halland om Krösatågstrafiken till Halmstad med tanke på Hallands utredning.

Uppdrag/mål: Under 2022 slutförs en utredning för en bussförbindelse Eksjö – Värnamo – Sävsjö

Under 2022 slutförs utredningen om en bussförbindelse Eksjö–Sävsjö–Värnamo för att möjliggöra enkelt resande mellan de två sjukhusen i Eksjö och Värnamo. Linjen kan även bli en förbindelse mellan de två kommunhuvudorterna Värnamo och Sävsjö för arbetsresor och studier.
En försöksperiod planeras för perioden 2023 till 2025 om de ekonomiska ramarna möjliggör detta

Aktiviteter	Beskrivning
Slutföra utredning om bussförbindelse Eksjö-Värnamo-Sävsjö	2021 gjordes en första avrapportering till nämnden. 2022 fördjupas den ytterligare.

Uppdrag/mål: En långsiktig tågplan tas fram för Jönköpings län. Tågplanen ska innehålla en strategi för hur den regionala tågtrafiken ska utvecklas på sikt och skapa robusthet i järnvägssystemet.

Aktiviteter	Beskrivning
Ta fram en tågplan för Jönköpings län	En långsiktig tågplan tas fram för Jönköpings län.

Framgångsfaktorer: Tryggt och säkert

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
VO Trygghet resenär	Tertial	70 %
VO Genomförda fordonskontroller	Tertial	100 %
VO Genomförda fordonskontroller Serviceresor	År	90 %

Lärande och förnyelse

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap

Framgångsfaktorer: Lärande i vardagen

För att garantera en god hälsa behövs samverkan med patienter, närstående och brukarorganisationer liksom samverkan och helhetssyn mellan vårdgivare.

Uppdrag/mål: Samtliga verksamheter identifiera arbetssätt eller arbetsuppgifter som inte längre bedöms som värdeskapande och beskriver hur man arbetat med att förändra eller fasa ut dessa.

Aktiviteter	Beskrivning
Identifiera ej värdeskapande arbetssätt eller arbetsuppgifter	Identifiera ej värdeskapande arbetssätt eller arbetsuppgifter

Strategiska mål: Kundanpassad organisation

Framgångsfaktorer: Ständiga förbättringar

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
VO Lyhördhet	Tertial	36 %

Medarbetare

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare

Framgångsfaktorer: Rätt kompetens och bemanning

Arbetet med att vid behov rekrytera och använda rätt kompetens är centralt på varje nivå och del i organisationen. En ändamålsenlig fördelning av arbetsuppgifter, ansvar och roller utifrån personalens kompetens och där de gör mest nytta är en förutsättning för kvalitet och effektivitet.

Uppdrag/mål: Strategisk kompetensförsörjning

Den demografiska utvecklingen medför att det inte kommer finnas utrymme att öka personalstyrkan i den omfattning befolkningstillväxten betingar. Det kommer därför krävas fler och andra insatser än bara rekrytering för att fortsatt kunna ha en god kompetensförsörjning av verksamheten.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel övertidstimmar i förhållande till totalt utförd arbetstid %	År	1,7 %
Personalomsättning (andel externa avgångar exkl pension)	År	4,5 %

Aktiviteter	Beskrivning
Arbeta med framtagen Kompetensförsörjningsplan.	Arbeta med och uppdatera Kompetensförsörjningsplan som togs fram under våren 2019.

Framgångsfaktorer: Intressanta arbetsuppgifter och goda utvecklingsmöjligheter

Kännetecknande för oss som attraktiv arbetsgivare är utbudet av intressanta, utmanande och meningsfulla arbetsuppgifter, och utvecklande yrken som skapar värde för våra invånare i länet. En förutsättning för en framgångsrik organisation är att varje medarbetare känner sig ha förtroende att utföra och utveckla sina arbetsuppgifter. Var och en behöver därför se sin roll i helheten, ha klara mål, de medel som krävs samt kunskap om hur resultat ska uppnås.

Uppdrag/mål: Kompetenta och delaktiga medarbetare

Kompetensen och engagemanget hos medarbetarna är avgörande för organisationens framgång. Chefen ska, tillsammans med sina medarbetare, på ett individuellt och metodiskt sätt arbeta med kompetensutveckling utifrån verksamhetens nuvarande och framtida behov samt den enskildes och yrkesgruppers förutsättningar.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel medarbetarsamtal	År	90 %

Framgångsfaktorer: Lön och arbetsvillkor

En väl fungerande lönebildning och långsiktigt hållbara arbetsvillkor är en viktig förutsättning för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare.

Uppdrag/mål: Lönebildning

Lönebildningen ska stimulera till ökat engagemang och en utveckling av verksamhetens produktivitet och kvalitet. Lönebildningen är en del i verksamhetsstyrningen och drivkraften i att motivera bra arbetsprestationer. Löneöversynen ska vara en naturlig del i den löpande verksamheten och ge möjlighet till löneutveckling för de medarbetare som bidrar mest till verksamheten.

Aktiviteter	Beskrivning
Tas hänsyn till vid löneöversyn	Tas hänsyn till vid löneöversyn

Uppdrag/mål: Heltid är norm

Att alla medarbetare erbjuds arbeta heltid bidrar till att lösa de demografiska utmaningarna samt gör det attraktivt att arbeta i vår organisation och bidrar till ökad jämställdhet.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel heltidsanställda	Tertial	87 %

Framgångsfaktorer: Bra chef- och ledarskap

Ett framgångsrikt chef- och ledarskap vilar på Region Jönköpings läns grundläggande värderingar och är en nyckel till att uppfattas som en attraktiv arbetsplats. Med fokus på invånarnas behov ska chefen verka för verksamhetens resultat och utveckling, medarbetares kompetensutveckling, arbetstillfredsställelse och leda det systematiska förbättringsarbetet. Cheferna är arbetsgivarföreträdare och har ett helhetsansvar för sin verksamhet och att nå uppsatta mål samt har ett tydligt mandat att leda.

Uppdrag/mål: Hållbart chefskap

Fortsatt arbeta för att tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap genom att t ex antalet medarbetare per chef ska vara rimligt.

Aktiviteter	Beskrivning
Arbeta med chefskapet.	Tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap.

Framgångsfaktorer: Arbetsmiljö och hälsa

Region Jönköpings län arbetar aktivt med hälsofrämjande, förebyggande och rehabiliterande insatser för en god organisatorisk och social arbetsmiljö.

Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

I det systematiska arbetsmiljöarbetet ska riskbedömningar, handlingsplaner, åtgärder och uppföljningar ske regelbundet för att främja en hållbar arbetsmiljö och förebygga ohälsa och olycksfall. Alla verksamheter ska under 2022 ta del av och börja arbeta i det digitala stödsystemet för systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)

Aktiviteter	Beskrivning
Tillse att alla chefer börjar arbeta i SAM-verktyget i Stratsys	Tillse att alla chefer börjar arbeta i SAM-verktyget i Stratsys

Uppdrag/mål: Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Personalhälsa - sjukfrånvaro	Tertial	Minska jfm fg år

Framgångsfaktorer: Lika rättigheter och möjligheter

Våra arbetsplatser ska kännetecknas av respekt för alla människors lika värde och vara en inkluderande arbetsplats där alla har lika rättigheter och möjligheter. Det sociala hållbarhetsarbetet utgår från människors lika värde och att människor med olika bakgrund, färdigheter och livserfarenheter berikar varandra med ny kunskap och nya insikter.

Uppdrag/mål: Aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter

Arbeta aktivt för att skapa goda och lika förutsättningar för alla medarbetare oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Aktiviteter	Beskrivning
Information om Regionens policy och riktlinjer ska ske på APT.	Information om Regionens policy och riktlinjer ska ske på APT. Arbetet kan sedan dokumenteras i det nya verktyget i Stratsys.

Uppdrag/mål: Trakasserier, kränkande särbehandling eller könsrelaterat våld i arbetslivet ska inte förekomma

Aktiviteter	Beskrivning
Information om Regionens policy och riktlinjer ska ske på APT.	Information om Regionens policy och riktlinjer ska ske på APT. Arbetet kan sedan dokumenteras i det nya verktyget i Stratsys.

Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

För att uppnå visionen För ett bra liv i en attraktiv region krävs god hushållning. Det innebär att verksamheterna bedrivs ändamålsenligt och kostnadseffektivt och med en finansiering som långsiktigt garanterar verksamheten.

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Ekonomi i balans	Månad	0 tkr

Aktiviteter	Beskrivning
Handlingsplan för ekonomi i balans	Vid obalans upprättas handlingsplan

Framgångsfaktorer: Högt resandeunderlag

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Kostnad per resenär - km (serviceresor)	Tertial	Inte öka mer än index
Skattesubventionsgrad - allmän trafik	Tertial	60 %
Andel resenärer med giltig biljett	Tertial	95 %

Hållbarhet

Strategiska mål: Vi ska minska vår klimatpåverkan från våra fastigheter och anpassa vår verksamhet till ett förändrat klimat.

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta - fastigheter och klimatanpassning

Strategiska mål: Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta - transporter

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
VO Koldioxidutsläpp g/pkm	Tertial	-10 %
VO Energianvändning kWh/pkm	Tertial	-5 %
VO Buller andel körda km med elfordon	Tertial	50 %

Uppdrag/mål: År 2025 ska bussar i allmän kollektivtrafik drivas med 100 procent förnybara drivmedel.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel förnybart drivmedel Regionbuss	År	100 %
Andel förnybart drivmedel Stadstrafik	År	100 %

Aktiviteter
Uppföljning miljökrav i Regionbusstrafiken. Säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav.
Uppföljning miljökrav Stadsbusstrafiken i Jönköping. Säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav.

Uppdrag/mål: År 2025 ska eltåg drivas med 100 procent förnybar el, dieseltåg drivas med den andel förnybara drivmedel som är godkänt, dock minst 20 procent förnybara drivmedel.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel förnybart drivmedel Tåg	År	60 %

Aktiviteter
Uppföljning miljökrav Tågtrafiken. Säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav.

Uppdrag/mål: År 2025 ska fordon inom serviceresor drivas med minst 40 procent förnybara drivmedel.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel förnybart drivmedel Serviceresor	År	40 %

Aktiviteter
Uppföljning miljökrav Serviceresetrafiken. Säkra att Trafikföretagen följer ställda miljökrav.

Uppdrag/mål: Under programperioden ska klimatpåverkan från privata resor till vårdinrättningar minska, genom digitala och samordnade vårdmöten och stimulerande av hållbara resealternativ.

Uppdrag/mål: Under programperioden ska klimatpåverkan per årsarbetare minska med minst 40 procent för tjänsteresor, inklusive egna godstransporter, jämfört med 2019

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel förnybar energi i RJL's pool-, verksamhets- och transportbilar	År	40 %

Aktiviteter
Öka andelen förnybara drivmedel i pool-, verksamhets- och transportbilar till minst 70 procent år 2025. D.v.s. välj fordon enligt drivmedelsstrategin och tanka alltid rätt drivmedel.
Erbjuda företagslösning för köp av biljetter som passar både regelbundna resenärer och sällanresenärer.
Förlänga busslinjen mellan Jönköping och Värnamo så att den även inkluderar hållplatser vid Länssjukhuset Ryhov och Värnamo sjukhus. Efter utvärdering av denna busslinje utreds möjligheten att etablera busslinje mellan Länssjukhuset Ryhov, Höglandssjukhuset Eksjö och Värnamo sjukhus.

Uppdrag/mål: Vi ska stimulera våra medarbetare till att välja mer hållbara resealternativ för arbetspendling, med en målsättning att minska klimatpåverkan per anställd med 30 procent under programperioden, jämfört med 2019.

Aktiviteter
Erbjuda medarbetare gratis prova-på-perioder med kollektivtrafik.

Strategiska mål: Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar.

Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö - upphandling

Uppdrag/mål: År 2025 ska 100 procent av våra särskilt farliga kemiska produkter utretts med syfte att hitta hälso- och miljöanpassade alternativ. Vi ska ha bytt ut produkter där det varit möjligt.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel särskilt farliga kemiska produkter som utretts	År	100 %

Aktiviteter
Inköp av kemiska produkter ska vara riskbedömda. Kemiska produkter som måste köpas in ska vara riskbedömda och inköpsansvariga ska använda lista över godkända produkter som miljösamordnaren tagit fram.

Strategiska mål: Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt - cirkulära materialflöden

Uppdrag/mål: Hållbar användning av förbrukningsmaterial: År 2025 ska klimatpåverkan från prioriterade förbrukningsartiklar minska med minst 15 procent jämfört med 2019.

Aktiviteter
Främja användning av förbrukningsmaterial som går att materialåtervinna och består av återvunnen och/eller förnybar råvara. D.v.s. minska användningen av engångsprodukter och när engångsprodukter måste användas; Välj produkter som rekommenderas från miljösynpunkt.

Uppdrag/mål: Vid flytt eller nyetableringar ska en så stor andel som möjligt av inredningen vara återanvänd.

Trafikutbud per linje 2022

Stadstrafiken i Jönköping

I mitten av juni 2021 var det trafikstart för det nyupphandlade tioåriga trafikavtalet för stadsbusstrafiken i Jönköping. Det nya avtalet innebar många förändringar såväl trafikala som infrastrukturella och organisatoriska. Nytt trafikföretag blev Vy Buss AB, som tidigare haft avtal inom regionbusstrafiken i Jönköpings län fram till juni 2020 (tidigare Nettbuss Sverige AB).
En stor förändring i det nya avtalet var att stombusslinjerna elektrifierades och utökades med en fjärde linje. Eftersom det är en tät trafik på dessa krävs sk ändhållplatsladdning via pantografer. Initialt under sommaren och början av hösten har det nya upplägget stegvis trimmats in och trafikerar nu med en stabil driftssäkerhet.

Utöver införandet av elfordon så driftsattes även den nya bussdepån på Ljungarum samt två nya terminaler (Råslätt Centrum och Viktoriaplan i Huskvarna) som viktiga förutsättningar för de nya trafik- och linjeförändringarna. Sammantaget så var det på flera sätt en lyckad trafikstart men hänsyn taget till alla förändringar och den komplexitet som flera av dem inneburit.

Under 2022 så planeras fler infrastrukturförändringar att genomföras i samarbete med Jönköpings kommun, flera av dem är sammankopplade till nya stomlinje 4 och dess linjesträckning.

Fortsättningsvis så ligger stort fokus på att följa det nya trafikavtalet och alla tillhörande utmaningar där återstarten för kollektrafiken och få tillbaka resandet igen och få fart på resandeutvecklingen och intäktssäkringen är viktiga frågor efter en lång tid av påverkan från Covid-19-pandemin, då resenärerna ombads att undvika kollektivtrafiken.

I tabellerna nedan för stadstrafiken i Jönköping redovisas produktionen från och med starten av den nya trafikavtalet i juni 2021, därmed är produktionssiffrorna för drygt ett halvår under 2021 och helårssiffror för 2022.

Trafikupplägg under 2022

Förklaring till tabellerna nedan

M-To	Helgfri måndag-torsdag
F	Helgfri fredag
L	Helgfri lördag
SoH	Sön- och helgdag

Linje 1 Råslätt – Huskvarna

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	570 901	127	133	77	71	76	82	77	71	juni-dec
2022	-	1 054 535	127	133	77	71	76	82	77	71	

Linje 2 Hisingsängen – Öxnehaga

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	497 817	106	112	78	71	75	81	78	71	juni-dec
2022	-	931 889	106	112	78	71	75	81	78	71	

Linje 3 Tokarp – Råslätt

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	513 438	103	108	78	71	75	81	77	71	juni-dec
2022	-	953 826	103	109	77	71	75	81	77	71	

Linje 4 Vätterslund – Huskvarna

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	486 254	74	79	76	70	74	80	77	70	juni-dec
2022	-	882 827	74	79	76	70	74	80	77	70	

Linjen har under första året haft ett mindre turutbud än planerat p.g.a. ett överklagat bygglov av en pantograf vid linjens ändhållplats på Vätterslund som medfört att elfordonen endast haft laddmöjlighet på linjens andra ändhållplats i Huskvarna. Då frågan inte ännu är avgjord så finns en osäkerhet även i 2022 års slutliga utbud. Tanken är att stomlinje 4 ska ha samma grundutbud som övriga stomlinjer.

Linje 11 Samset – Ekhagen

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	196 525	52	54	41	38	38	41	41	38	juni-dec
2022	-	361 469	52	54	41	38	38	41	41	38	

Linje 15 Öxnehaga – Egnahem

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	260 526	52	54	41	39	38	40	41	39	juni-dec
2022	-	483 567	52	54	41	39	38	40	41	39	

Linje 16 Fagerslätt – Huskvarna

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	130 930	66	68	40	38	39	41	41	39	juni-dec
2022	-	247 485	66	68	40	38	39	41	41	39	

Linje 17 Strandängen – Asecs

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	121 745	38	40	40	37	38	41	41	39	juni-dec
2022	-	217 897	38	40	40	37	38	41	41	39	

Linje 24 Hyltena – Centrum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	364 637	54	56	42	40	40	42	42	40	juni-dec
2022	-	668 674	54	56	42	40	40	42	42	40	

Linje 27 Månsarp/Taberg – Skänkeberg

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	564 729	75	77	54	51	45	47	41	38	juni-dec
2022	-	1 089 511	75	77	54	51	45	47	41	38	

Linje 28 Norrahammar – Centrum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	354 285	75	77	54	51	46	48	41	38	juni-dec
2022	-	672 802	75	77	54	51	46	48	41	38	

Linje 31 Axamo - Centrum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	Tillagd destination sommar; Axamobadet
2021	-	83 670	24	24	14	13	27	27	26	24	juni-dec
2022	-	165 510	24	24	14	13	27	27	26	24	

Linje 35 Stadsexpress Huskvarna – Centrum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	58 128	32	32	-	-	14	14	-	-	juni-dec
2022	-	114 351	32	32	-	-	14	14	-	-	

Linje 37 Snabbuss Taberg – Centrum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2021	-	107 074	17	17	15	15	17	15	15	15	juni-dec
2022	-	201 380	17	17	15	15	17	15	15	15	

Regionbusstrafiken

I regionbusstrafiken ingår även stadstrafiken i Tranås, Värnamo och Nässjö.

Inför 2022 har vissa tidtabeller rättats upp efter inkomna synpunkter för att förbättra arbets- och skolpendlingen samt tidhållningen. Trafiken utökats med en länge efterfrågad nattur fredagar och lördagar på linje 116 mellan Jönköping och Mullsjö samt en ny kvällstur fredag och lördag på linje 235 mellan Gislaved och Smålandsstenar. Det har även, genom tidtabellsjusteringar, upprättats en koppling mellan linje 155 och 540 så att det är möjligt att arbetspendla Sommen – Jönköping.
Tabellerna nedan visar trafikutbud för regionbusstrafiken de senaste fyra åren med kommentarer om planerade trafikförändringar för våren 2022. Det nya regionbussavtalet trädde i kraft i juni 2020. Observera att resandestatistiken för 2020 är kraftigt påverkade av pandemin och kan därför inte anses helt tillförlitliga, då både nytt trafikavtal lanserades samtidigt som det nya betalsystemet blev försenat.

Förklaring till tabellerna nedan:

M-To	Helgfri måndag-torsdag
F	Helgfri fredag
L	Helgfri lördag
SoH	Söndag och helgdag

Endast resor registrerade i JLT biljettmaskiner redovisas. Resplusbiljetter ingår.

Linje 40-42 Stadstrafiken Tranås

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	57 519	34 418	16	16	-	-	
2019	60 283	34 281	16	16	-	-	
2020	48 295	17 000	16	16	-	-	Juni-dec
2021	-	34832	16	16	-	-	
2022	-	34 695	16	16	-	-	

Linje 51-53 Stadstrafiken Värnamo

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	123 187	230 418	103	103	36	33	
2019	124 051	236 422	103	103	36	33	
2020	52 021	234 758	103	103	36	33	Obs, nästan all statistik saknas till följd av pandemin
2021	-	249 127	103	103	36	33	
2022	-	247 892	103	103	36	33	

Linje 51 trafikerar den västra delen av Värnamo stad med områden som Gröndal och framförallt Värnamo sjukhus som är en viktig målpunkt för arbets- och sjukresor.

Linje 52 trafikerar de centrala delarna av Värnamo stad samt bostadsområdet Vråen. Viktiga målpunkter för linjen är förutom Värnamo station Vråens vårdcentral samt centralt belägen handel.

Linje 53 trafikerar de centrala delarna av Värnamo stad samt bostadsområdet Rörstorp. Viktiga målpunkter för linjen är förutom Värnamo station även handelsområden i sydöstra delen av Värnamo samt handel och service i de centrala delarna av staden.

Linje 61-67 Stadstrafiken Nässjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	415 936	366 104	149	149	48	44	
2019	461 161	367 383	149	149	48	44	
2020	132 395	298 390	149	149	48	44	
2021	-	383 631	149	149	48	44	
2022	-	383 984	149	149	48	44	

Viktiga målpunkter för linje 61 är skolor i Nässjö samt norra industriområdet.

Viktiga målpunkter för linje 62 är handelsområde, viss industri samt kyrkogården.

Viktiga målpunkter för linje 63 är handelsområde och fritidsanläggningar.

Viktiga målpunkter för linje 64 är skolor, handelsområde och arbetsplatser.

Linje 111 Bankeryd-Trånghalla-Jönköping

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	61	11 676	4	4	-	-	Juni-dec
2021	-	25 397	5	5	-	-	
2022	-	25 297	5	5	-	-	

Linje 111 fungerar som ett komplement till linje 112 och försörjer området Trånghalla och Berghalla i Bankeryd med trafik till Bankeryd och Jönköping.

Linje 112 Bankeryd-Jönköping-Ryhov

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	3085	335 803	49	51	20	18	Juni-dec.
2021	-	631 943	49	51	20	18	
2022	-	651 439	49	51	20	18	

Linje 112 har främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete för boende primärt i Bankeryd och längs linjesträckningen, linjen har därför en stoppbild på samtliga hållplatser i området på sträckan Bankeryd-Resecentrum i Jönköping-Ryhovs sjukhus. Viktiga målpunkter är Jönköping RC och Asecs/Ryhov.

Linje 113 Mullsjö-Habo-Jönköping-Ryhov

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	108	52 000	5	5	-	-	Juni-dec
2021	-	191928	9	10	2	-	
2022	-	190 863					

Linje 113 har enkelriktade turer enbart i pendlingslägen mot Jönköping på förmiddagar och från Jönköping på eftermiddagar och är primärt till för arbets- och skolpendlare. Då Ryhov/Asecs-området är en viktig målpunkt trafikerar sträcks linjen ut dit.

Linje 114 Habo-Bankeryd-Jönköping-Ryhov

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	222	297 147	35	38	20	15	Juni-dec
2021	-	535 120	35	38	20	15	
2022	-	533 216					

Linje 114 har i främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete samt fritidsresor. Linjen har till stor del samma linjesträckning men lite olika stoppbild som linje 112 och måste därför samplaneras med denna för bästa trafikförsörjning och spridning av turer i stråket. Viktiga målpunkter är Jönköping Centrum och Asecs/Ryhov.

Linje 115 Habo – Brandstorp

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	39 009	112 845	11	12	-	-	
2019	44 331	112 606	11	12	-	-	
2020	16 220	106 944	8(11)	8(12)	-	-	
2021	-	103 733	9	9	-	-	
2022	-	103 421			-	-	

Linje 115 har i huvudsak uppgift att erbjuda skol- och viss arbetspendling till Habo och Fagerhult. Viktiga målpunkter är skolor i Habo och Fagerhult samt Fagerhults industri.

Linje 116 Habo – Mullsjö – Jönköping

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	94 887	266 101	12	13	1	-	
2019	91 831	264 582	12	13	1	-	
2020	22 055	153 226	6(12)	7(13)	1	-	
2021	-	98 769	6	7	1	-	
2022	-	100 787	6	8	2	-	

Linje 116 har främst som uppgift att försörja pendlingsbehov till arbete och utbildning i Jönköping samt arbetsplatser i Mullsjö. Den fungerar tillsammans med linje 113 som ett komplement till tågtrafiken.

Linje 119 Huskvarna – Nässjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	81 635	239 897	14	15	4	3	
2019	78 948	236 441	14	15	4	3	
2020	24 225	180 704	7(14)	8(15)	4	3	
2021	-	140 048	7	8	1	-	
2022	-	139 020	7	8	1	-	

Linje 119 trafikerar enbart i pendlingslägen och är primärt till för arbets- och skolpendlare. Linjen utgör ett komplement till tågtrafiken på sträckan Nässjö-Huskvarna och ger service till de resenärer som inte har tillgång till tågtrafiken.

Linje 120 Gränna – Tranås

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	41 994	204 216	10	10	-	-	
2019	34 882	206 936	10	10	-	-	
2020	18 046	192 208	8(10)	8(10)	-	-	Juni-dec
2021	-	178 654	8	8	-	-	
2022	-	177 948	8	8	-	-	

Linje 120 är primärt till för arbets- och skolpendling både mot Gränna (även Jönköping) och mot Tranås. Kompletteras av snabbuss linje 540.

Linje 121 Gränna – Jönköping

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	98 487	478 776	38	41	18	14	Juni-dec
2021	-	878 394	39	42	18	14	
2022	-	874 952	39	42	18	14	

Linje 121 har främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete liksom fritidsresor. Linjens viktigaste målpunkter finns i Gränna tätort, Huskvarna centrum, Asecs-området och Jönköpings centrum.

Linje 122 Gränna – Jönköping via motorvägen

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	83 079	185 500	8	8	-	-	
2019	79 853	187 888	8	8	-	-	
2020	33 852	230 208	13(8)	13(8)	-	-	
2021	-	257 584	13	13	-	-	
2022	-	256 406	13	13	-	-	

Linje 122 är primärt till för arbets- och skolpendling till och från Jönköping och Gränna men det finns även turer mitt på dagen.

Linje 124 Jönköping – Aneby

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2017	182 774	471 804	15	17	8	6	
2018	187 578	470 589	15	17	8	6	
2019	187 541	472 586	15	17	8	6	
2020	83 915	488 413	17(15)	19(17)	8	6	
2021	-	495 854	18	20	8	6	
2022	-	493 668	18	20	8	6	

Linje 124 har främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete liksom fritidsresor till och från Jönköping och Aneby. Viktiga målpunkter är framförallt skolor i Huskvarna och Jönköping samt arbetsplatser i Jönköping, Huskvarna och Aneby.

Linje 130 Jönköping – Tenhult – Malmbäck

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	317 822	394 331	31	34	42	17	
2019	330 232	393 959	31	34	42	17	
2020	87 917	380 320	26(31)	28(34)	21(42)	17	
2021	-	339 671	26	28	21	17	
2022	-	338 699	26	28	21	17	

Linje 130 kompletterar tågtrafiken på sträckan Jönköping Tenhult i högtrafik/pendlingslägen och har som huvuduppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete för de som inte kan nyttja tågtrafiken. Viktiga målpunkter är skolor och arbetsplatser i Jönköping samt arbetsplatser i Tenhult.

Linje 131 Jönköping – Bottnaryd

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	0	6 560	2	2	-	-	Juni-dec
2021	-	22 131	3	3	-	-	
2022	-	33 927	5	5	-	-	

Linje 131 trafikerar sträckan Jönköping – Bottnaryd och kör in i Bottnaryds samhälle. Förstärker trafiken till Bottnaryd och kompletterar Västtrafiks linje 250 mellan Ulricehamn och Jönköping. Viktiga målpunkter är skolor, arbetsplatser och industriområden. I samband med tidtabellskiftet i december 2021 får linje 131 ett utökat turutbud för att komplettera linje 250.

Linje 132 Jönköping – Gislaved

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2017	124 781	563 154	12	12	2	2	
2018	118 950	536 931	12	12	2	2	
2019	103 398	535 292	12	12	2	2	
2020	20 119	583 760	13(12)	13(12)	2	2	
2021	-	583 516	13	13	4	4	
2022	-	582 142	13	13	4	4	

Linje 132 har i främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete samt fritidsresor Jönköping, Gislaved och Hestra. Viktiga målpunkter är skolor i de tre orterna samt arbetsplatser i desamma.

Linje 133 Värnamo – Torsviks bussterminal

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	91 037	319 073	11	12	3	-	
2019	85 198	312 439	11	12	3	-	
2020	23 068	184 253	2(11)	2(12)	-(3)	-	
2021	-	63 846	2	2	-	-	
2022	-	63 320	2	2	-	-	

Linje 133 trafikerar sträckan Värnamo-Torsvik och täcker resor till och från industri och lager samt ger en viss trafik för mellanliggande orter såsom Hörle, Klevshult och Byarum och är ett komplement till linje 500 Jönköping-Värnamo.

Linje 136 Vaggeryd – Gnosjö - Hestra

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	108 573	345 185	9	9	-	-	
2019	99 762	345 553	9	9	-	-	
2020	30 725	287 982	9	9	-	-	
2021	-	278 634	10	10	-	-	
2022	-	273 617	10	10	-	-	

Linje 136 sammanbinder dels Gnosjöområdet med Vaggeryds kommun och har anslutningar till/från linje 500 till/från Jönköping i Vaggeryd. Viktiga målpunkter är förutom skolor och arbetsplatser i tätortskärnorna även arbetsplatser på industriområden i orterna Skillingaryd, Vaggeryd, Hillerstorp och Gnosjö men även i Hestra.

Linje 141 Jönköping – Vrigstad – Sävsjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	80 463	311 885	12	12	-	-	
2019	75 337	329 517	13	13	-	-	
2020	22 792	498 765	11(13)	11(13)	5(-)	3(-)	
2021	-	474 845	11	11	5	3	
2022	-	468 416	11	11	5	3	

Linje 141 har främst till uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete liksom fritidsresor. Viktiga målpunkter är arbetsplatser i Jönköping och Sävsjö. Även gymnasieskolor i dessa städer är viktiga målpunkter. Den kompletteras av linje 142 som stärker upp Vrigstad – Sävsjö på vardagar.

Linje 142 Rörvik – Vrigstad – Sävsjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	–	-	4	4	-	-	Juni-dec
2021		36 955	5	5	-	-	
2022	-	36 697	5	5	-	-	

Linje 142 har främst till uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete. Viktiga målpunkter är skolor och arbetsplatser i Sävsjö och Vrigstad. Den kompletterar linje 141 på sträckan Vrigstad – Sävsjö.

Linje 150 Tranås – Eksjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	113 480	472 448	14	14	6	6	
2019	111 227	476 923	14	14	6	6	
2020	66 187	455 922	12(14)	12(14)	6	6	
2021	-	448 657	13	13	6	6	
2022	-	447 651	13	13	6	6	

Linje 150 har som uppgift främst till uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete liksom fritidsresor till och från Aneby, Eksjö och Tranås. Viktiga målpunkter är framförallt Höglandssjukhuset Eksjö samt arbetsplatser och skolor i Eksjö, Tranås och Aneby.

Linje 155 Sommen – Tranås

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	24 467	59 974	8	8	-	-	
2019	23 584	60 008	8	8	-	-	
2020	12 608	29 500	5(8)	5(8)	-	-	
2021	-	36 302	5	5	-	-	
2022	-	36 092	5	5	-	-	

Linje 155 trafikerar enbart i pendlingslägen är primärt till för arbets- och skolpendlare mellan Tranås och Sommen.

Linje 160 Tranås – Aneby via Frinnaryd

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	23 482	79 063	5	5	-	-	
2019	15 751	78 732	5	5	-	-	
2020	10 308	76 661	6	6	-	-	
2021	-	75 431	5	5	-	-	
2022	-	75 047	5	5	-	-	

Linje 160 är främst till för skolpendling till Aneby och till viss del till Tranås. Det finns även viss arbetspendling.

Linje 202 Gislaved – Bredaryd – Värnamo

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	316 319	877 685	32	33	8	6	
2019	319 138	884 390	32	33	8	6	
2020	98 047	939 775	34(32)	35(33)	8	6	
2021	-	923 897	34	35	8	6	
2022	-	913 221	34	35	8	6	

Linje 202 är tänkt att vara ett snabbt alternativ på sträckan Gislaved-Anderstorp-Värnamo. Antalet stopp mellan Anderstorp och Värnamo begränsas till ett mindre antal än i dagsläget. Linjen har viktiga målpunkter i framförallt Värnamo, Anderstorp och Gislaved. Linjen trafikerar förutom nämnda tätorter även Värnamo sjukhus samt Bredasten vid E4:an. Linjen är genom sitt jämna utbud genom Värnamo stad ett komplement till stadstrafiken i Värnamo.

Linje 235 Gislaved - Smålandsstenar

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	0	148 171	24	24	7	7	Juni-dec
2021	-	270 004	24	24	7	7	
2022	-	271 672	24	25	8	7	

Linje 235 är främst till för skol- och arbetspendlare mellan Gislaved och Smålandsstenar, men även fritidsresor förekommer. Viktiga målpunkter är Gymnasieskolan i Gislaved samt arbetsplatser i de bägge tätorterna.

Linje 238 Hillerstorp – Forsheda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	25 511	50 624	5	5	-	-	
2019	25 214	50 561	5	5	-	-	
2020	7 553	47 584	6(5)	6(5)	-	-	
2021	-	52 531	6	6	-	-	
2022	-	51 159	6	6	-	-	

Linje 238 har enbart trafik i pendlingslägen och är anpassad för skol- och arbetspendlare med skolor i Forsheda och Hillerstorp som viktiga målpunkter, men är även anpassad till industrierna i Hillerstorp.

Linje 239 Gnosjö – Kulltorp

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	1 122	4 639	1	1	-	-	
2019	1 721	4 664	1	1	-	-	
2020	405	4 493	1	1	-	-	
2021	-	4 690	1	1	-	-	
2022	-	4 488	1	1	-	-	

Linje 239 är en enkelriktad skolskjutslinje med ett fåtal turer med skolor i Gnosjö tätort som huvudsaklig målpunkt.

Linje 241 Gislaved - Gnosjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	0	212 614	32	32	8	8	Juni-dec
2021	-	378 077	32	32	8	8	
2022	-	277 059	32	32	8	8	

Linje 241 används främst till arbets- och skolpendling mellan Gislaved och Gnosjö. Även resor av nöjes- eller servicekaraktär är vanliga. Viktiga målpunkter är gymnasieskolan i Gislaved och Gnosjö samt arbetsplatser i tätorterna Gislaved, Anderstorp och Gnosjö.

Linje 242 Värnamo - Gnosjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	71	265 779	25	26	8	7	Juni-dec
2021	-	507 294	27	28	8	7	
2022	-	505 163	27	28	8	7	

Linje 242 har i främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete samt fritidsresor mellan Värnamo och Gnosjö. Viktiga målpunkter är skolor i Värnamo, Hillerstorp och Gnosjö samt ett stort antal arbetsplatser i de tre tätorterna.

Linje 245 Grimsås – Gislaved

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	14 464	39 226	3	3	-	-	
2019	13 108	39 064	3	3	-	-	
2020	4 081	37 504	4(3)	4(3)	-	-	
2021	-	39 725	4	4	-	-	
2022	-	29 511	4	4	-	-	

Linje 245 trafikerar vardagar är huvudsakligen att betrakta som en pendlingslinje för skola och arbete och som kompletterar linje 132 som också trafikerar delsträckan Gislaved-Hestra på vägen mot Jönköping.

Linje 246 Broaryd – Gislaved

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	12 059	39 227	3	3	-	-	
2019	11 336	39 177	3	3	-	-	
2020	4 142	36 771	3	3	-	-	
2021	-	43 873	4	4	-	-	
2022	-	43 520	4	4	-	-	

Linje 246 trafikerar endast i skolpendlingslägen och är en utpräglad skolskjutslinje. Målpunkter är skolor i Gislaved.

Linje 247 Burseryd – Smålandsstenar

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	31 765	67 823	12	12	2	2	
2019	30 882	67 642	12	12	2	2	
2020	9 264	48 463	7(12)	7(12)	-(2)	-(2)	
2021	-	42 769	9	9	-	-	
2022	-	42 556	9	9	-	-	

Linje 247 trafikerar endast i pendlingslägen och är en utpräglad pendlarlinje, primärt för skolorna. Vissa resor av arbetspendlings- och servicekaraktär förekommer. Viktiga målpunkter är skolor i Smålandsstenar.

Linje 248 Bredaryd – Smålandsstenar

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	17 638	103 102	13	13	4	4	
2019	29 975	176 551	13	13	4	4	
2020	10 004	87 500	6(13)	6(13)	-(4)	-(4)	
2021	-	61 643	6	6	-	-	
2022	-	64 280	6	6	-	-	

Linje 248 trafikerar endast i pendlingslägen är ett komplement till tågtrafiken och är till för skol- och arbetspendlare.

Linje 249 Gislaved – Reftele

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	54 722	187 347	10	11	5	4	
2019	36 003	144 531	10	11	5	4	
2020	11 786	122 487	8(10)	8(11)	-(5)	-(4)	
2021	-	94 563	8	8	-	-	
2022	-	94 174	8	8	-	-	

Linje 249 trafikerar endast i pendlingslägen och är till för skol- och arbetspendlare framförallt från Reftele till Anderstorp och Gislaved. Viktiga målpunkter är förutom gymnasieskolan i Gislaved arbetsplatser i Anderstorp, Reftele och Gislaved.

Linje 250 Ulricehamn – Jönköping

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	45 717	227 452	13	13	4	4	
2019	57 801	223 367	13	13	4	4	
2020	15 428	115 000	13	13	4	4	
2021	-	-	12	12	4	4	Körs av Västtrafik
2022	-	-	12	12	4	4	Körs av Västtrafik

Linjen administreras av Västtrafik, för samplanering av stråket Borås-Ulricehamn-Jönköping.

Linje 254 Gnosjö – Hillerstorp via Marieholm

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	10 989	23 339	2	2	-	-	
2019	9 673	23 236	2	2	-	-	
2020	3 475	22 536	2	2	-	-	
2021	-	23 186	2	2	-	-	
2022		23 057	2	2	-	-	

Linje 254 har i främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete samt fritidsresor mellan Hillerstorp, Marieholm, Åsenhöga och Gnosjö. Viktiga målpunkter är skolor och ett stort antal arbetsplatser i de tätorterna.

Linje 270 Värnamo – Rydaholm

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	68 836	173 483	9	9	-	-	
2019	73 125	173 071	9	9	-	-	
2020	24 719	165 024	7(9)	7(9)	-	-	
2021	-	159 725	9	9	-	-	
2022	-	158 425	11	11	-	-	

Linje 270 kompletterar tågtrafiken på sträckan Värnamo-Rydaholm. Linjen möjliggör skol- och arbetspendling emellan orterna samt mellanliggande orter Horda och Bor.

Linje 275 Värnamo – Dannäs

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	19 576	57 790	6	6	-	-	
2019	20 008	57 573	6	6	-	-	
2020	7 137	55 466	7(6)	7(6)	-	-	
2021	-	61 890	7	7	-	-	
2022	-	61 424	7	7	-	-	

Linje 275 trafikerar endast skoldagar och är huvudsakligen en skolskjutslinje med skolor i Värnamo som målpunkter.

Linje 311 Nässjö – Malmbäck

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	36 726	86 820	9	9	-	-	
2019	–	91 405	9	9	-	-	
2020	9 968	70 903	5(9)	5(9)	-	-	
2021	-	67 859	7	7	-	-	
2022	-	67 547	7	7			

Linje 311 trafikerar enbart i pendlingslägen är primärt till för arbets- och skolpendlare till Nässjö men även viss trafik av servicekaraktär. Viktiga målpunkter är högstadieskolor i Nässjö samt gymnasiet.

Linje 312 Nässjö – Bodafors

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	58 415	129 844	11	11	-	-	
2019	57 681	129 371	11	11	-	-	
2020	18 726	97 009	7(11)	7(11)	-	-	
2021	-	69 284	8	8	-	-	
2022	-	68 742	8	8	-	-	

Linje 312 trafikerar enbart i pendlingslägen är primärt till för arbets- och skolpendlare i Nässjö. Linjen utgör ett komplement till tågtrafiken på sträckan Nässjö-Bodafors och ger service till de resenärer som inte har tillgång till tågtrafik.

Linje 313 Nässjö – Sandsjöfors

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	11 773	38 361	3	3	-	-	
2019	11 742	38 570	3	3	-	-	
2020	3 430	37 138	4(3)	4(3)	-	-	
2021	-	38 776	4	4	-	-	
2022	-	37 108	4	4	-	-	

Linje 313 trafikerar enbart skoldagar trafikerar och är primärt till för skolpendlare till Nässjö, viss arbetspendling förekommer. Viktiga målpunkter är skolor i Nässjö. Linjen kan betraktas som en skolskjutslinje.

Linje 314 Nässjö – Flisby

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	8 869	30 729	2	2	-	-	
2019	9 211	30 589	2	2	-	-	
2020	2 828	29 329	3(2)	3(2)	-	-	
2021	-	31 171	3	3	-	-	
2022	-	30 977	3	3	-	-	

Linje 314 är främst till för skolpendlare mot Nässjö.

Linje 320 Nässjö – Eksjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	1 642	47 733	7	7	-	-	Juni-dec
2021	-	152 650	12	12	4	4	
2022	-	152 254	12	12	4	4	

Linjen trafikerar i pendlingslägen och är ett komplement till buss- och tågtrafiken på sträckan Nässjö-Eksjö och ger service till de kunder som inte har tillgång till tågtrafiken eller snabbusslinje 325 till de bägge städerna. Linjen är framförallt anpassad för arbetspendlingsbehoven till/från Höglandssjukhuset Eksjö.

Linje 321 Nässjö – Eksjö via Anneberg

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	93 629	219 127	14	14	-	-	
2019	87 982	218 631	14	14	-	-	
2020	31 176	254 278	16(14)	16(14)	4	4	
2021	-	281 657	17	17	5	5	
2022	-	281 311	17	17	5	5	

Linje 321 är främst till för arbets- och skolpendlare i Nässjö och Eksjö samt till viss del i Anneberg. Viktiga målpunkter för linjen är Höglandssjukhuset i Eksjö samt gymnasieskolor i Nässjö och Eksjö.

Linje 322 Bäckseda – Vetlanda - Eksjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	188	269 163	23	23	6	6	Juni-dec
2021	-	490 196	23	23	6	6	
2022	-	488 894	23	23	6	6	

Linje 322 är en arbets- och skolpendlingslinje med stort utbud vilket även täcker transportbehov på fritiden mellan Eksjö och Vetlanda. Linjen förlängs till Bäckseda inom Vetlanda stad och ersätter den tidigare stadstrafiklinje 80 i Vetlanda stad, som därmed får en bättre stadstrafik än tidigare med helgtrafik.

Linje 325 Nässjö – Vimmerby - Västervik

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	59 189	184 219	7	7	3	2	Juni-dec
2021	-	316 516	7	7	3	2	
2022	-	333 338	7	7	3	2	

Linjen är en snabbusslinje som JLT trafikerar ihop med Kalmar Länstrafik. Linjen fungerar som en sammanbindande länk mellan tågtrafiken till/från Nässjö och Vimmerby. Vissa turer förlängs till Västervik.

Linje 330 Eksjö – Mariannelund

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	53 585	162 307	8	8	-	-	
2019	50 019	166 698	8	8	-	-	
2020	15 042	140 977	5(8)	5(8)	-	-	
2021	-	118 315	6	6	-	-	
2022	-	117 303	6	6	-	-	

Linjen kompletterar utbudet på linje 325 på sträckan Eksjö Mariannelund och är till för skol- och arbetspendlare. Linjen trafikeras endast vardagar och har fler hållplatsstopp än linje 325. Högstadie-och gymnasieskolan i Eksjö liksom sjukhuset är viktiga målpunkter. Även skola i Mariannelund är en viktig målpunkt för linjen.

Linje 335 Mariannelund – Vetlanda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	33 295	103 494	5	5	-	-	
2019	24 399	103 053	5	5	-	-	
2020	6 471	104 593	6(5)	6(5)	-	-	
2021	-	103 779	6	6	-	-	
2022	-	98 944	6	6	-	-	

Linje 335 är en utpräglad skolskjutslinje men viss arbetspendling förekommer med linjen. Linjen samtrafikerar primärt med linje 344 (354 och 355) på sträckan Kvillsfors in mot Vetlanda för att tillgodose skolpendling till Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolor/arbetsplatser i Vetlanda

Linje 340 Vetlanda – Ramkvilla

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	11 905	57 116	3	3	-	-	
2019	10 521	57 223	3	3	-	-	
2020	3 611	44 850	2(3)	2(3)	-	-	
2021	-	33 887	2	2	-	-	
2022	-	32 429	2	2	-	-	

Linje 340 är en utpräglad skolskjutslinje riktad mot Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolorna i Vetlanda och linjen agerar även viss förstärkning åt Landsbro och Myresjö i skolpendlingslägen.

Linje 341 Sävsjö-Vetlanda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	23 832	62 424	3	3	-	-	
2019	26 399	62 298	3	3	-	-	
2020	7 390	31 000	3	3	-	-	
2021	-	43 395	4	4	-	-	
2022	-	43 097	4	4	-	-	

Linje 341 är den snabbare busslinjen mellan Sävsjö och Vetlanda genom att den inte går via Landsbro och Myresjö. Linjen är en utpräglad arbets- och skolpendlingslinje.

Linje 342 Sävsjö-Vetlanda via Landsbro

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	71 564	169 236	11	11	3	-	
2019	57 770	171 855	11	11	3	-	
2020	16 550	177 745	14(11)	14(11)	5(3)	5(-)	
2021	-	317 497	18	18	5	5	
2022	-	316 627	18	18	5	5	

Linje 342 trafikerar förutom Sävsjö och Vetlanda även Landsbro och Myresjö för arbets- och skolpendlare. Viktiga målpunkter är skolor (inte i Myresjö) samt olika arbetsplatser på orterna, särskilt industrierna i Myresjö.

Linje 343 Nässjö – Vetlanda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	61 213	152 795	7	7	-	-	
2019	54 294	150 871	7	7	-	-	
2020	16 151	121 525	7	7	-	-	
2021	-	113 866	7	7	-	-	
2022	-	119 145	7	7	-	-	

Linje 343 är ett komplement till tågtrafiken mellan Vetlanda och Nässjö tillsammans med linje 530. Linjen är främst till för de arbets- och skolpendlare som saknar möjlighet att använda tågtrafiken.

Linje 344 Vetlanda – Hultsfred

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	33 213	88 959	5	5	-	-	
2019	24 981	83 424	5	5	-	-	
2020	7 147	95 246	6	6	-	-	
2021	-	94 446	6	6			

Linjen samtrafikerar primärt med linje 335 (354 och 355) på sträckan Kvillsfors in mot Vetlanda för att tillgodose skolpendling till Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolor/arbetsplatser i Vetlanda.

Linje 345 Vetlanda – Växjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	7 500	112 614	6	6	-	-	Juni-dec
2021	-	201 269	7	7	-	-	
2022	-	211 371	7	7	-	-	

Linje 345 är till för arbets- och skolpendling framförallt mellan Vetlanda och Växjö och med kopplingar mot Åseda.

Linje 352 Vetlanda – Nye – Åseda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	12 415	46 838	3	3	-	-	
2019	12 007	44 915	3	3	-	-	
2020	4 080	47 811	3	3	-	-	
2021	-	50 695	3	3	-	-	
2022	-	53 724	3	3	-	-	

Linje 352 är en utpräglad skolskjutslinje riktad mot Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolorna i Vetlanda. Vissa resor av servicekaraktär förekommer liksom enstaka arbetspendlingsresor.

Linje 353 Vetlanda – Virserum

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	9 724	31 250	2	2	-	-	
2019	10 074	30 745	2	2	-	-	
2020	3 858	25 514	2	2	-	-	
2021	-	28 345	2	2	-		

Linje 353 är en utpräglad skolskjutslinje riktad mot Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolorna i Vetlanda.

Linje 354 Vetlanda – Skede

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	17 360	34 673	5	5	-	-	
2019	17 105	34 712	5	5	-	-	
2020	5 451	26 968	4(5)	4(5)	-	-	
2021	-	25 311	4	4	-	-	

Linje 354 är en utpräglad skolskjutslinje riktad mot Vetlanda. Viktiga målpunkter är skolorna i Vetlanda.

Linje 363 Sävsjö – Lammhult

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	39 171	142 582	8	8	-	-	
2019	35 791	141 934	8	8	-	-	
2020	10 584	128 673	7(8)	7(8)	-	-	
2021	-	114 804	7	7	-	-	
2022	-	120 799	7	7	-	-	

Linje 363 är främst till för skol- och arbetspendlare till Sävsjö. Viss arbetspendling till industrierna i Stockaryd och Rörvik förekommer också. Linjen går delvis parallellt med tågtrafiken på sträckan Sävsjö-Lammhult och är ett komplement för de resenärer som har långt till tågstationerna. Viktiga målpunkter är bland annat gymnasieskolan i Sävsjö.

Linje 432 Gislaved – Hyltebruk

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	53 332	94 193	14	14	-	-	
2019	55 068	93 957	14	14	-	-	
2020	16 485	101 251	8(14)	8(14)	-	-	
2021	-	118 668	8	8	-	-	
2022	-	124 056	8	8	-	-	

Linje 432 trafikerar endast i pendlingslägen är huvudsakligen en skolskjutslinje men viss arbetspendling mellan orterna förekommer. Vissa av turerna går hela sträckningen medan andra har sträckning mellan Hyltebruk och Smålandsstenar.

Linje 500 Snabbuss Värnamo - Jönköping

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	0	876 214	36	36	15	12	Juni-dec
2021	-	1 544 328	37	38	16	12	
2022	-	1 711 095	37	38	16	12	

Linje 500 är en snabbuss mellan Värnamo och Jönköping primärt för skol- och arbetspendlare, men med gott turutbud för att även resa fritidsresor och nå service. I juni 2021 förlängdes linjen i bägge ändar till både sjukhuset i Ryhov samt till Värnamo sjukhus.

Linje 530 Snabbuss Nässjö – Vetlanda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	18 483	74 697	4	4	-	-	
2019	13 551	74 474	4	4	-	-	
2020	3 736	110 279	7(4)	7(4)	-	-	
2021	-	98 899	6	6	-	-	
2022	-	103 836	6	6	-	-	

Linje 530 fungerar som ett komplement till tågtrafiken mellan Vetlanda och Nässjö. Linjen stannar endast i Vetlanda, Ekenässjön och Nässjö. Linjen kompletteras av även av linje 343 på samma sträcka.

Linje 536 Jönköping – Gislaved via Gnosjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2022		40 013	1	1	-	-	

Linje 536 har främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till arbete mellan Jönköping, Hillerstorp, Gnosjö och Gislaved och är ett komplement till linje 136 och 500. Viktiga målpunkter är primärt olika företag i kommunerna Gnosjö och Gislaved, med ett extra fokus på Hillerstorp där många anställda bor i eller utanför Jönköping.

Linje 540 Snabbuss Jönköping – Tranås

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2018	7 259	37 047	1	1	-	-	
2019	6 623	37 297	1	1	-	-	
2020	3 678	39 809	1	1	-	-	
2021	-	36 594	1	1	-	-	
2022	-	38 423	1	1	-	-	

Linje 540 kan ses som ett komplement till tågtrafiken mellan Tranås och Jönköping och kompletterar även linje 120 och 122.

Linje 560 Snabbuss Jönköping – Gislaved

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	–	42 652	2	2	-	-	Juni-dec
2021	-	76 215	2	2	-	-	
2022	-	40 013	1	1	-	-	Turer på L536

Linje 560 har i främst som uppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola och arbete mellan Jönköping och Gislaved och är ett komplement till linje 132.

Linje 702 Gislaved – Anderstorp Skolturer

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	3 956	000	2	2	-	-	Juni-dec
2021	-	2 543	2	2	-	-	
2022	-	6 185	2	2	-	-	

Linje 702 är en linje mellan Gislaved och Anderstorp för skolpendling i morgon- och eftermiddagsläge.

Linje 721 Gränna – Kaxholmen Skolturer

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	12 560	000	2	2	-	-	Juni-dec
2021	-	17 227	2	2	-	-	
2022	-	17 130	2	2	-	-	

Linje 721 är en linje mellan Gränna och Kaxholmen för skolpendling i morgon- och eftermiddagsläge.

Linje 730 Jönköping – Tenhult – Öggestorp Skoltur

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	3 902	000	2	2	-	-	Juni-dec
2021	-	11 548	2	2	-	-	
2022	-	11 483	2	2	-	-	

Linje 730 kompletterar trafiken på sträckan Jönköping Tenhult i högtrafik/skolpendlingslägen och har som huvuduppgift att täcka transportbehoven för pendlare till skola. Viktig målpunkt är Rosenlundsskolan.

Linje 738 Värnamo – Lanna Skolturer

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag				Anm.
			M-To	F	L	SoH	
2020	325	000	1	1	-	-	Juni-dec
2021	-	11 719	1	1	-	-	
2022	-	11 653	1	1	-	-	

Linje 738 är en linje mellan Värnamo och Lanna för skolpendling på morgonen.

Tåg

Förändringar i utbudet från 12 december inför tågplan 2022 (T22) redovisas för respektive linje.
Nytt trafikavtal med SJ AB införs på Krösatågen från och med 12 december 2021.

- Resandesiffror för 2020 och 2021 kan inte redovisas på ett korrekt sätt.
- Antal tidtabellskilometer för 2019-2022.
- Antalet dubbelturer per dag och dag typ för 2019-2022 för vintertidtabell
- Antalet dubbelturer per dag och dag typ för 2019-2022 för sommartidtabell

M-To	Helgfri måndag-torsdag
F	Helgfri fredag
L	Helgfri lördag
SoH	Sön- och helgdag

Linje 901 Krösatågen – Jönköping/Nässjö - Värnamo – (Halmstad)

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	500 381	1 056 930	20	21	9	10	16	17	9	10	
2020	263 806	1 060 028	20	21	9	10	14	16	9	10	
2021		1 052 161	20	21	9	10	14	16	9	10	
2022		966 239	20	21	9	8	12	14	7	8	

Testperioden med utökad trafik på HNJ-banan Jönköping/Nässjö-Halmstad upphör T22 då de uppsatta resultaten inte nåddes i Halland. Produktionsökning räknat i kilometer ökade mer än vad resandet ökade.

Trafiken återgår till 5 dubbelturer med slutdestination Halmstad. Dock bibehålls samma kontinuitet mellan Jönköping/Nässjö-Värnamo som under provperioden.
Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.

Under kommande år kommer det göras större arbeten på banan i Halland och trafiken kommer vara inställd under ett antal veckor under 2022.

Linje 903 Krösatågen – Värnamo - Växjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	183 513	223 163	10	11	5	5	9	10	5	5	
2020	120 883	213 137	10	11	5	5	9	10	5	5	
2021		219 482	10	11	5	5	10	11	5	5	
2022		219 982	10	11	5	5	10	11	5	5	

Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.
Inga förändringar i trafiken till 2022.

Linje 904 Krösatågen – Jönköping - Nässjö - Eksjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	158 308	203 152	8	8	6	6	8	8	6	6	
2020	91 561	191 662	8	8	6	6	8	8	6	6	
2021		190 755	9	9	6	6	9	9	6	6	
2022		189 282	9	9	6	6	9	9	6	6	

Banarbeten på sträckan Jönköping – Nässjö har under 2021 påverkat trafiken.
Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.
Sträckan får en ytterligare enkeltur mellan Nässjö och Jönköping söndag eftermiddag i T22.

Linje 905 Krösatågen – Nässjö - Vetlanda

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	67 405	166 171	7	7	4	4	7	7	4	4	
2020	37 928	166 171	7	7	4	4	7	7	4	4	
2021		161 627	7	7	4	4	7	7	4	4	
2022		162 213	7	7	4	4	7	7	4	4	

Inga förändringar i trafiken till 2022.
Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.

Linje 906 Krösatågen – Tranås – Nässjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	214 813	560 815	15	15	8	8	13	13	8	8	
2020	136 975	549 342	15	15	8	8	13	13	8	8	
2021		513 169	14	14	8	8	12	12	8	8	
2022		515 154	14	14	8	8	12	12	8	8	

Inga förändringar i trafiken till 2022.
Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.

Linje 907 Krösatågen – Jönköping – Nässjö – Alvesta – Växjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	529 753	816 215	11	11	6	6	10	10	5	5	
2020	366 107	766 394	11	11	6	6	10	10	5	5	
2021		775 099	11	11	9	8	10	10	9	8	
2022		766 725	11	11	9	8	10	10	9	8	

Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.
Inga förändringar i trafiken till 2022.

Linje 965 Västtågen – Skövde/Göteborg–Jönköping–Nässjö

Trafikår	Antal resor	Tidtabells-km	Antal dubbelturer per dag Vinter				Antal dubbelturer per dag Sommar				Anm.
			M-To	F	L	SoH	M-To	F	L	SoH	
2019	1 068 154	1 034 574	20	20	11	12	15	15	10	10	
2020	665 453	845 711	20	20	11	12	15	15	10	10	Ersättningsbuss 179 693 km
2021		1 021 898	21	21	11	12	15	15	10	10	
2022		1 022 771	21	21	11	12	15	15	10	10	

Resandesiffrorna är p.g.a. pandemi och byte av biljettsystem inte tillförlitliga där utav presenteras inte dessa för 2021.
Inga förändringar i trafiken till 2022.

Region Jönköpings län

Verksamhetsplan
2022

Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion

Dnr 2021/127
Jane Ydman, Regiondirektör
Regionledningskontor med verksamhetsnära funktion
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning **5**

Perspektiv och strategiska mål, Strategiområden och strategiska mål **6**

Ekonomisk ersättning i budget **7**

Medborgare och kund **8**

Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder 8

Strategiska mål: Bra munhälsa, God tandvård 12

Strategiska mål: Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Jämlik hälsa, jämlik verksamhet och mångfald 12

Process och produktion **14**

Strategiska mål: Enklare vardag för patienter och medarbetare 14

Strategiska mål: Bra folkhälsoarbete 15

Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård 17

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård 18

Strategiska mål: Ledning, utveckling och kommunikation 22

Strategiska mål: Region Jönköpings län ska leda, driva och genomföra strategiskt avgörande regionala utvecklingsprojekt. 23

Lärande och förnyelse **24**

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap 24

Strategiska mål: Kunskap om effekter av regionala utvecklingsprojekt 25

Medarbetare **26**

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare 26

Ekonomi **31**

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt 31

Strategiska mål: Tillgång till regionala utvecklingsmedel utifrån länets behov ska öka 32

Regional utveckling **33**

Hållbarhet **55**

Inledning

Regionledningskontoret består av avdelningarna folkhälsa och sjukvård, regional utveckling, kansli, kommunikation, HR, ekonomi, Futurum och Qulturum och arbetar med så väl ledning som stöd. Nettobudgeten för 2022 är 494 miljoner kronor och verksamheten har cirka 470 faktiska årsarbetare vid utgången av 2021.

Regionledningskontorets avdelningar arbetar med att skapa goda förutsättningar både i länet och i den egna verksamheten för att förverkliga visionen *För ett bra liv i en attraktiv region* så att Jönköpings län är bästa platsen att växa upp, leva och åldras på. Våra grundläggande värderingar är utgångspunkt för allt arbete.

Region Jönköpings län har en verksamhetsorganisation med en förvaltning. Ledningskontoret består av politiknära och strategiska resurser. Det finns även verksamhetsnära delar, som är kopplade till ledningskontorets avdelningar.

Ledningskontoret bereder och lägger förslag till regionstyrelsen och de tre nämnderna samt övriga politiska organ.

Ledningskontoret svarar för regionövergripande ledning, stöd och uppföljning då politiska målsättningar och beslut konkretiseras i operativ verksamhet samt samordning och stöd i övergripande frågor.

Arbetet utgår i första hand från budget med verksamhetsplan och flerårsplan där andra styrdokument som *Regional utvecklingsstrategi (RUS)* och *Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård* ligger till grund för planperiodens prioriteringar. Balanced scorecards fem perspektiv är utgångspunkt för den egna verksamheten. Inom regional utveckling utgår planen i stället huvudsakligen från prioriteringar för regionalt tillväxtarbete.

De verksamhetsnära delarna inom Folkhälsa och sjukvård, HR, Kommunikation, Qulturum och Futurum arbetar främst med utveckling och stöd till verksamheten.

Verksamhetsplanen innehåller övergripande uppdrag och aktiviteter utifrån vår regionövergripande roll men även regionledningskontorets egna mål och aktiviteter inom förbättringsarbete, HR, hållbar utveckling och ekonomi.

Perspektiv och strategiska mål, Strategiområden och strategiska mål

Perspektiv	Strategiska mål
Medborgare och kund	Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder
	Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Jämlik hälsa, jämlik verksamhet och mångfald
Process och produktion	Enklare vardag för patienter och medarbetare
	Bra folkhälsoarbete
	Säker hälso- och sjukvård, och tandvård
	Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård
	Ledning, utveckling och kommunikation
	Region Jönköpings län ska leda, driva och genomföra strategiskt avgörande regionala utvecklingsprojekt.
Lärande och förnyelse	Professionell kunskap och förbättringskunskap
	Kunskap om effekter av regionala utvecklingsprojekt
Medarbetare	Sveriges bästa offentliga arbetsgivare
Ekonomi	God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt
Hållbarhet	Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.
	Vi ska främja en hållbar livsmedelsproduktion, hälsosamma matvanor och en ökad självförsörjningsgrad.
	Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka.
	Vår kapitalförvaltning ska vara socialt hållbar och bidra till minskat fossilberoende.
	Vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande.
	Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och ansvar.
Strategiområden	**Strategiska mål**
En hållbar region	2035 är Jönköpings län ett hållbart län
En attraktiv region	2035 är Jönköpings län den bästa platsen att besöka, växa upp, bo, leva, verka, åldras på och flytta till för alla
En tillgänglig region	2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län
En smart region	2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion
En kompetent region	2035 säkerställs matchningen på arbetsmarknaden i Jönköpings län genom det livslånga lärandet
En global Region	2035 är Jönköpings län ett internationellt konkurrenskraftigt län

Ekonomisk ersättning i budget

Ekonomisk ersättning mnkr			
Budget 2022	494 mnkr		
Investeringar ospec	1,2 mnkr		
Investeringar spec	Inga ospec investeringar		
ID	**Klinik**	**Benämning**	**Beviljat belopp**

Medborgare och kund

Strategiska mål: Jämlik hälsa och nöjda patienter/kunder

Framgångsfaktorer: Personcentrerad vård

Att skapa en vård som är personcentrerad är en av vårdens viktigaste utmaningar.

Uppdrag/mål: Utveckla den personcentrerade vården

I den personcentrerade vården ska andra behov än enbart de fysiska behoven lyftas fram. En personcentrerad vård och omsorg utgår från patienten/brukaren och närståendes behov och förmåga att hantera sin sjukdom. Patientkontrakt, fast vårdkontakt och kontinuitet är viktiga delar för att uppnå en god personcentrerad vård.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta utveckla den personcentrerade vården och inkludera patientföreningar och brukarråd i arbetet.	Närståendes hälsa och delaktighet ska ha en tydligare roll vid varje kontakt med vårdgivare.

Uppdrag/mål: Existentiell hälsa och andlig vård

Att arbeta personcentrerat utifrån en helhetssyn innebär att man samtidigt beaktar både fysiska, psykiska, sociala och andliga eller existentiella behov. All vårdpersonal bör kunna ge grundläggande stöd vid existentiella kriser. Människors existentiella hälsa behöver också uppmärksammas i det breda folkhälsoarbetet.

Aktiviteter	Beskrivning
Erbjuda samtalsgrupper för medarbetare i vården.	Erbjuda samtalsgrupper för medarbetare i vården, där tanken är att egen bearbetning av livsfrågorna ökar förutsättningarna att möta patienters behov.

Framgångsfaktorer: Hög tillgänglighet

Att erbjuda vård när man behöver den och på det sätt man behöver som patient är en grund för att skapa förtroende hos invånarna.

Uppdrag/mål: Förbättra tillgängligheten

Utgångspunkten för tillgängligheten ska vara vård när man behöver. Fortsatt arbete ska ske med att förbättra tillgängligheten inom specialiteter och verksamhetsområden.

Aktiviteter	Beskrivning
Utökning av rehabiliteringsresurserna i primärvården.	För att möta behoven bör vårdcentralerna i samverkan med den kommunala sjukvården fortsätta att stärka det tvärprofessionella samarbetet.
Förstärkning av psykosociala team.	Invånarnas behov av psykiatrisk öppenvård har ökat. Vården som är nära patienten ska förstärkas för att tillgodose detta behov. För detta behöver de psykosociala teamen förstärkas.

Uppdrag/mål: Arbeta aktivt med att ta hand om den uppskjutna vården

I samband med coronapandemin har tillgängligheten påverkats och ett antal operationer och besök blivit uppskjutna. Under 2021 har tillgängligheten till akuta och medicinska åtgärder varit god och dessa kommer att fortsätta att prioriteras under 2022. En handlingsplan är framtagen och påbörjad under hösten 2020 för hur den uppskjutna vården ska genomföras. Detta kommer påverka tillgängligheten även under 2022. Fokus kommer även vara på att samverka kring den uppskjutna vården inom sydöstra sjukvårdsregionen i syfte att förbättra tillgängligheten till behandlingar och operationer.

Aktiviteter	Beskrivning
Planering och uppföljning av den uppskjutna vården.	Ta fram en plan och arbetssätt för att arbeta med den uppskjutna vården och följa tillgängligheten.

Framgångsfaktorer: Jämlik hälsa och vård

Region Jönköpings län arbetar för jämlik hälsa och att vården ska erbjudas och fördelas på lika villkor. Arbetet med mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunder är en viktig utgångspunkt liksom FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar.

Uppdrag/mål: Arbeta för jämlik hälsa att vården erbjuds och fördelas på lika villkor.

Grupper med särskilda behov identifieras och uppmärksammas. Förbättringsarbeten uppmärksammar skillnader i behandling och resultat mellan olika grupper, t ex utifrån kön, etnisk tillhörighet, socioekonomi, utbildningsnivå och geografi. För att bidra till mer jämlik hälsa behöver tillgången på kultur öka för personer som har svårt att ta del av den kultur som erbjuds samhället.

Aktiviteter	Beskrivning
Utbildning och diplomering i hbtq-frågor	Utbildning i hbtq-frågor liksom diplomering erbjuds verksamheter inom Region Jönköpings län och samarbetspartners.

Uppdrag/mål: Arbeta med integration

För personer med utländsk bakgrund finns behov av anpassad kommunikation kring hälsa och svensk sjukvård. Utvecklingen av arbetssätt för stöd till målgruppen har intensifierats med anledning av coronapandemin och införs i samverkan med länets kommuner, tillsammans med stödjande insatser för att aktivera invånarnas frivilliga engagemang. Fortsatt samverkan med kommunerna behövs för att stärka och främja en positiv hälsoutveckling och underlätta integrationsarbetet både för personer i asylprocess och nyanlända.

Aktiviteter	Beskrivning
Förstärka resurserna för hälsokommunikatörer. Upplys om hälso- och sjukvården på olika språk.	Hälsokommunikatörer som arbetar med upplysning om hälso- och sjukvården på olika språk i hela länet fortsätter. Det handlar om information om hur sjukvårdssystemet är uppbyggt, söka vård på rätt vårdnivå, att hitta rätt i vården och öka kunskapen kring folkhälsa och egenvård.
Fortsatt samverkan och samarbete tillsammans med kommuner.	Tillsammans med kommunerna öka samverkan kring att integrera hälsa, egenvård och sjukvårdens organisation samhällsorientering för nyanlända.
Sprida konceptet med hälsoguider i länet.	Inom projektet hälsoguider bidra till att minska och motverka segregation och ojämlik hälsa. Utbildade hälsoguiden kan genom sina lokala nätverk bidra till förbättrade levnadsvanor och hälsa bland invånarna i

Aktiviteter	Beskrivning
	utsatta områden. Genom hälsoguider får de på sitt eget språk tillgång till information som minska utanförskap och ger bättre integration i det svenska hälso- och sjukvårdssystemet.

Framgångsfaktorer: Bästa plats att växa upp, leva och åldras på - Främja barn och ungdomars hälsa och förebygga psykisk ohälsa.

Jönköpings län ska vara bästa plats att växa upp, leva och åldras på.

Uppdrag/mål: Tillgängligheten ska stärkas inom barn- och ungdomspsykiatrin och barn- och ungdomshälsan

Psykisk ohälsa hos barn och unga ökar. För att förbättra den psykiska hälsan hos länets barn och unga görs flera insatser.

Aktiviteter	Beskrivning
Metodstöd för ungas psykiska hälsa.	Stöd till skolans förebyggande arbete och invånarcaféer till unga. Riktar arbetet utifrån elevhälsans hälsosamtal.

Uppdrag/mål: Fortsätta arbetet med att utveckla första linjens omhändertagande av barn- och ungdomars psykiska hälsa

Utredning hur en första linjens vård för barn som behöver bättre stöd för att klara sin skolgång eller sin vardag på grund av neuropsykisk funktionsnedsättning kan se ut.

Aktiviteter	Beskrivning
Starta upp ett arbete tillsammans med kommunerna	Ett ökat samarbete mellan elevhälsan, barn och ungdomshälsan och ungdomsmottagningarna är en förutsättning för att detta ska bli framgångsrikt. Samverkan mer arbetet kring Skottland.

Uppdrag/mål: Förbättringsarbeten med inspiration från Skottland och Cincinatti,

Lokala team från länets olika delar genomför förbättringsarbeten med inspiration från Skottland och Cincinatti, USA, för att förbättra barn och ungas hälsa.

Aktiviteter	Beskrivning
Förbättringsarbetet fortsätter tillsammans med kommunerna.	Lokala team från länets olika delar genomför förbättringsarbeten med inspiration från Skottland och Cincinatti, USA, för att förbättra barn och ungas hälsa. Utifrån lärande nätverket Bästa platsen att växa upp, leva och bo på.
Nämnd Antal kommuner som deltar i samverkan kring förbättringsarbetet barn och unga	13 kommuner som deltar status grönt 8 kommuner eller fler status gul under 7 kommuner som deltar status röd

Uppdrag/mål: Familjecentraler

Utveckling av familjecentraler i kommunerna är en viktig del i de förebyggande insatserna för stöd till nyblivna föräldrar.

Aktiviteter	Beskrivning
Påbörja utvecklingsarbete kring föräldraskapsstöd för länets familjecentraler	Syftet är att alla familjecentraler ska kunna erbjuda ett och samma grundutbud där målet är att öka tillgängligheten erbjuda likvärdiga föräldrastödjande insatser och utbildningar mot en mer jämlik hälsa och jämlikt stöd i länet.

Framgångsfaktorer: Bästa plats att växa upp, leva och åldras på - Främja äldres hälsa och förebygga psykisk ohälsa

Jönköpings län ska vara bästa plats att växa upp, leva och åldras på.

Uppdrag/mål: Arbeta riktat mot äldres hälsa

Identifiera och erbjuda behandling, alternativt förebyggande åtgärder för att motverka psykisk ohälsa, suicid, ofrivillig ensamhet samt främja äldres psykiska hälsa

Aktiviteter	Beskrivning
Ta fram en plan för arbetet med att förbättra äldres psykiska hälsa	Äldres psykiska hälsa är ett viktigt område att satsa på. En plan tas fram tillsammans med kommunerna.
Metodstöd för äldres psykiska hälsa	Stöd för det förebyggande arbete och invånarcaféer med mera.

Uppdrag/mål: Trygg och säker vård och omsorg

Fortsätta arbetet med Trygg och säker vård och omsorg. I uppdraget ingår att arbeta aktivt med att utveckla och förbättra samarbetet med länets 13 kommuner i syfte att erbjuda jämlik hälsa och vård för länets invånare. Vårdcentralerna i samverkan med den kommunala sjukvården fortsätter att stärka det tvärprofessionella samarbetet.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta införandet av patientkontrakt och fast vårdkontakt	Patientkontrakt är en del av Region Jönköpings läns strategi för en mer samskapande hälso- och sjukvård mellan professioner och patienter. I patientkontrakt ska ingå: dokumenterad överenskommelse i journalen som patienten kan läsa med delarna; vad gör patienten och vad gör vården, nästa steg, samordning och namngivna fasta vårdkontakter. Bedömning: grönt - patientkontrakt infört gult - handlingsplan för införande finns rött - arbete ej påbörjat.
Fortsatt utökning av läkarstödet i kommunerna.	Fortsatt utveckling av läkarstöd till de särskilda boendena och den kommunala hemsjukvården. Under 2021 genomfördes en förstärkning och nivån utvärderas 2022.
Trygg och säker vård och omsorg i hemmet.	Fortsatt arbete med rutiner för trygg och säker vård och omsorg i hemmet.

Strategiska mål: Bra munhälsa, God tandvård

Framgångsfaktorer: God tillgänglighet och bra bemötande

Uppdrag/mål: Arbeta med tillgänglighet till tandvård

Tillgängligheten till Region Jönköpings läns folktandvårdskliniker behöver bli bättre.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Täckningsgrad för den uppsökande verksamheten (munhälsobedömningar)	Tertial	90 %
Andel berättigade till nödvändig tandvård som fått den utförd	Tertial	44 %

Strategiska mål: Sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Jämlik hälsa, jämlik verksamhet och mångfald

Framgångsfaktorer: Jämlikhet och jämställdhet

Uppdrag/mål: Arbete med mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna för en jämlik hälsa och jämlik verksamhet

Region Jönköpings län arbetar med mänskliga rättigheter och diskrimineringsgrunderna för en jämlik hälsa och jämlik verksamhet. Alla ska erbjudas likvärdig vård och medborgarservice och omotiverade skillnader ska utjämnas.
För att tydliggöra den politiska ambitionen ska jämställdhetspolicyn fastställas av regionfullmäktige. Region Jönköpings län behöver konkretisera mer hur jämställdhetsarbetet ska utvecklas och genomföras i organisationens samtliga verksamheter. Jämställdhetsarbetet behöver synliggöras i verksamhetsplanerna. Företag eller institutioner som utövar sin verksamhet på uppdrag av Region Jönköpings län ska arbeta för jämställdhet på sin arbetsplats.

Aktiviteter	Beskrivning
Ett tydligt jämställdhetsperspektiv i samtliga verksamheter	Fortsatt arbete utifrån framtagen policy för lika rättigheter och möjligheter.

Uppdrag/mål: Konkretisera hur jämställdhetsarbetet ska utvecklas och genomföras i organisationens samtliga verksamheter. Som att identifiera och åtgärda omotiverade eller godtyckliga skillnader i förhållande till kön.

Inom Region Jönköpings län ska jämställdhetsaspekter alltid beaktas innan beslut fattas. För att arbetet med jämställdhetsintegrering ska bli verklighet tas en handlingsplan med tydliga åtgärder och uppdrag fram under 2022. Handlingsplanen ska innefatta tillämpning av forskning samt stöd och utbildning av personal inom den egna organisationen. Jämställdhetsarbetet ska vara aktivt inom alla de områden där Region Jönköpings län är verksam.

Aktiviteter	Beskrivning
Handlingsplan jämställdhetsintegrering	Arbetet med framtagande av handlingsplan för jämställdhetsintegrering med tydliga åtgärder och uppdrag under 2022.

Aktiviteter	Beskrivning
Identifiera och åtgärd av omotiverade eller godtyckliga skillnader i förhållande till kön.	Omotiverade eller godtyckliga skillnader i förhållande till kön inom folkhälsa och sjukvård ska identifieras och åtgärdas.

Process och produktion

Strategiska mål: Enklare vardag för patienter och medarbetare

Framgångsfaktorer: Sveriges bästa digitala vård och stödsystem.

Region Jönköpings län har antagit målet att bli bäst i Sverige på digitala vårdtjänster och stödsystem och att ta till vara på digitaliseringens möjligheter

Uppdrag/mål: Fortsätta utvecklingen mot digitala tjänster

Fortsätta utökningen och användningen av digitala vårdmöten och andra digitala tjänster inom sjukhusvården och primärvården

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta utökningen och tillgängligheten till digitala vårdmöten och andra digitala tjänster inom sjukhusvården och primärvården.	Region Jönköpings län är aktiv i implementerandet av olika välfärdstekniska lösningar och i utveckling av e-hälsotjänster. Implementering av e-hälsa ska ske på ett kostnadseffektivt sätt som även leder till kvalitetsförbättringar inom vården.
Införa lösningar för egenmonitorering.	Arbetet för att införa lösning för egenmonitorering startar. Samverkan i Sydöstra sjukvårdsregionen och i kundgrupp Cosmic förordas.
Införa första linjens digitala vård - automatiserad anamnes och triagering.	Arbetet påbörjas tillsammans i sydöstra sjukvårdsregionen

Uppdrag/mål: Införa digitala verktyg med artificiell intelligens

Införa digitala verktyg med artificiell intelligens inom verksamheter i sjukhusvården och primärvården för att möta patienternas behov

Aktiviteter	Beskrivning
Starta förstudie för Artificiell Intelligens	Undersöker möjlighet för och hur artificiell intelligens (AI) kan införas i vården.

Uppdrag/mål: Digifysisk vårdcentral

Skapa en digifysisk vårdcentral i projektform, gärna på en Vårdcentral med bemanningsutmaningar.

Aktiviteter	Beskrivning
Undersök möjligheterna för digifysisk vårdcentral	Undersök möjligheterna och intresset för digifysisk vårdcentral. Starta förstudie.

Uppdrag/mål: Underlätta användandet och kunskap om digitala stöd och tjänster

Underlätta användandet av och kunskap om digitala stöd och tjänster (personal och invånare) som möjliggör ökad användning. Särskild satsning på de som har ett digitalt utanförskap.

Aktiviteter	Beskrivning
Program för Enklare vardag - för patienter och medarbetare	Programmet ska förverkliga de strategiska vägval som gjorts och säkerställa att Region Jönköpings län har angreppssätt som gör det möjligt att dra full nytta av och använda e-hälsotjänster optimalt.

Aktiviteter	Beskrivning
	Fokus ska ligga på de e-hälsotjänster som redan finns och de som är beslutade att införa.

Uppdrag/mål: Fortsätta utvecklingen av vårdsystemet Cosmic och andra system som används i vården

Aktiviteter	Beskrivning
Kontinuerlig utveckling och förbättring av vårdsystemet Cosmic	Utvecklingsplanen av Cosmic fortsätter i samverkan i kundgrupp Cosmic och i Sydöstra sjukvårdsregionen. Planering inför nytt avtal från 2024 påbörjas i kundgruppen.

Strategiska mål: Bra folkhälsoarbete

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande

Satsningar på hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande insatser fortsätter i den nära vården. Vårdcentralerna ska delta i och initiera hälsofrämjande arbete i samverkan med kommunen, civilsamhället och andra aktörer i närområdet. Samverkan ska utgå från de befolkningsgrupper som har störst behov.

Aktiviteter	Beskrivning
Arbeta enligt handlingsplanen för Jämlik hälsa	Under 2022 kommer ett arbeta starta för att ta sig an den reviderade handlingsplanen. Handlingsplanen omfattar tre strategiska mål med sikte på år 2025 och nio handlingsområden med prioriterade aktiviteter som revideras vartannat år: Strategiskt mål 1: Hållbara strukturer i styrning och ledning Strategiskt mål 2: Stärkt samverkan och samlärande regionalt och lokalt Strategiskt mål 3: Jämlik hälsa och bra livsvillkor genom hela livet

Uppdrag/mål: Livsstilsutmaningen

Arbetet med att stödja livsstilsförändring i samarbete med kommunerna och föreningslivet fortsätter. Koncept för hälsocentraler i hela länet likt den som finns i Värnamo utarbetas under 2020.

Aktiviteter	Beskrivning
Hälsofrämjande arbete i socioekonomiskt utsatta områden.	Att främja folkhälsa är ett arbete inte bara för vården utan för hela samhället. Vårdcentralerna har dock ett särskilt ansvar för att stötta personer med hög risk för sjukdom till livsstilsförändring. Ett treårigt tilläggsuppdrag om hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande arbete i utsatta områden och/eller befolkningsgrupper startade under 2020.
Fortsätta att arbeta målinriktat för att förbättra folkhälsan hos länets invånare.	Under 2022 fortsätter det målmedvetna förbättringsarbetet i nära samverkan med samhällsaktörer i respektive närområde

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta satsningen på att etablera hälsocenter i merparten av länets kommuner.	Spridningen av hälsocenter i länets kommuner och hälsocoach on-line underlättar samspelet mellan den nära vården och samhällets möjligheter att ge stöd. Status grönt om 13 kommuner har etablerat hälsocenter. Status gult om 8 eller fler etablerat hälsocenter Status rött om färre än 7 kommuner etablerat hälsocenter

Uppdrag/mål: Hälsa för livet

I delprojektet Hälsa för livet samlas behovsanpassade stöd för invånarnas hälsa. Digitala tjänster och fysiska mötesplatser utvecklas, samlas och sprids i länet.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta utveckla olika tjänster för hälsa och prevention (Meny till invånare).	Etablerar ett samlat stöd som underlättar för invånarna att hantera sin egen hälsa. Den nära vården ska använda och hänvisa till utbudet av digitala invånartjänster och aktiviteter. Digitala tjänster är förstahandsvalet för egenvård.
Utveckling och spridning av fler mötesplatser och hälsocaféer likt hjärtats hus i länet.	Utvecklingen av mötesplatser och hälsocaféer för personer med kroniska sjukdomar och deras närstående fortsätter. Exempel på mötesplatser är Hjärtats hus för invånare som har eller har haft cancer, lärcafeér, levande bibliotek och självhjälpsgrupper. Verksamheten ska bedrivas i hela länet.

Uppdrag/mål: Rehabilitering

Rehabilitering inom den nära vården som basen för hälso- och sjukvården, är ett viktigt område där arbete för att säkerställa jämlika förutsättningar behöver ske. Det är av stor vikt att rehabiliteringspotentialen som en individ har tas till vara. Samarbete med specialistsjukvården, vårdcentralerna och kommunerna är nödvändig för trygga och säkra övergångar och en bra rehabiliteringsprocess för den enskilde.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsatt arbete med att utveckla jämlik rehabilitering utifrån patientens behov, tillsammans med kommun, primärvård och specialistvård.	Vid behov stödja kommunernas rehabiliteringspersonal med Region Jönköpings läns specialistkompetens och följa upp hela rehabiliteringsprocessen

Uppdrag/mål: Rehabilitering återgång till arbetet

Aktiviteter	Beskrivning
VO Optimera sjukskrivningarna inom området psykisk ohälsa	Psykisk ohälsa är en stor grupp när det gäller sjukskrivningar. Ta fram en handlingsplan för arbetet.
Utveckla arbetssätt inom sjukskrivnings- och rehabiliteringsprocessen.	Ett strukturerat arbetssätt inom sjukskrivnings-och rehabiliteringsprocessen ska utvecklas och testas i primärvården inom Sydöstra sjukvårdsregionen.
Ett arbetssätt inom området smärta med eller utan psykisk ohälsa tas fram	Ett arbetssätt inom området smärta med eller utan psykisk ohälsa, utifrån nationella kunskapsstöd, ska tas fram inom primärvården. En samverkansmodell

Aktiviteter	Beskrivning
	ska vidareutvecklas inom området mellan primärvård och specialistvård, exempelvis rehabiliteringsmedicin, psykiatri och smärtkliniken.
Tillgång till rehabkoordinator	Tillgodose att sjukskrivna personer med behov av koordineringsinsatser har tillgång till en rehabkoordinator oavsett vårdnivå.

Strategiska mål: Säker hälso- och sjukvård, och tandvård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Agera för säker vård

Patientsäkerhetsarbetet ska under planperioden anpassas till Socialstyrelsens nationella handlingsplan för ökad patientsäkerhet.

Aktiviteter	Beskrivning
Genomföra patientsäkerhetsberättelser.	Alla verksamheter ska genomföra patientsäkerhetsberättelser årligen. Modellen utvecklas efter hand.
Genomför patientsäkerhetsronder	Ronden genomförs på enskild klinik vartannat år på våren och har fokus på arbetsmiljö, säkerhetskultur och patientsäkerhet. Den innefattar ett gruppsamtal med medarbetare i patientnära arbete, samtal med klinikledningen samt en rundvandring.
Patientsäkerhetsdialoger	Klinikledning, verksamhetsområdets ledningsstab och chefläkare träffas en gång per år för att få en gemensam bild av patientsäkerhetsläget, det proaktiva arbetet i verksamheten samt ge involverade en möjlighet till reflektion. Dialogen sker i samband med verksamhetsdialog/-träffar under hösten varje år.

Uppdrag/mål: Arbeta med strategiska fokusområden för patientsäkerheten

Strategiska angreppssätt för arbetet med patientsäkerhet är:

- Utveckla och använd bästa rutiner och riktlinjer enligt evidens och beprövad erfarenhet.
- Arbeta med ständiga förbättringar av processer och system för att stödja säkra arbetssätt.
- Utveckla och använd arbetssätt för riskhantering.
- Utveckla och använd arbetssätt för kontroll, anpassning och reaktion i den dynamiska vården för att skapa ett resilient system.
- Begränsning av vårdskadans effekt om den ändå inträffar (för patient, närstående och vårdpersonal).

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckla arbetssätt och uppföljning av strategiska fokusområden	Under planperioden utvecklas arbetssätt i linje med dessa strategiska fokusområden. Utvecklingen följs genom mätningar som dels stimulerar utvecklingsarbetet i fokusområden, dels redovisar resultatet av arbetet.

Strategiska mål: Kunskapsbaserad och ändamålsenlig vård

Framgångsfaktorer: Effektiva och ändamålsenliga processer

Uppdrag/mål: Arbeta i enlighet med resultatet från utredningarna av tre akutsjukhus, sjukhusledning och länskliniker.

Under 2019 gavs ett uppdrag att se över hur tre akutsjukhus kan garanteras på lång sikt. 2019 gavs även ett uppdrag att utforma sjukhusledningar. Sjukhusledningen ska formas så att de även stödjer arbetet med att garantera tre akutsjukhus på lång sikt. Uppdragen har färdigställts under 2021 och ett arbete är påbörjat för att arbeta enligt resultatet från utredningen.

Aktiviteter	Beskrivning
Starta arbetet med lokal ledning sjukhus	Utifrån resultatet av utredningarna kring länskliniker, akutsjukhus och lokal lednings sjukhus påbörjas arbetet.

Uppdrag/mål: Fortsätta det påbörjade arbetet inom kunskapsstyrningen

Fortsätta det påbörjade arbetet inom kunskapsstyrningen nationellt, regionalt och lokalt med ambitionen att vara ledande i implementeringen.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Indikatorer i öppna jämförelser	År	60 %

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta arbetet med kunskapsstyrning utifrån nationell och sjukvårdsregional modell.	Fortsätta det påbörjade arbetet inom kunskapsstyrningen nationellt, regionalt och lokalt med ambitionen att vara ledande i implementeringen. I detta ingår att underlätta för medarbetare och chefer att använda bästa möjliga kunskap och att minska variation med hjälp av kliniska kunskapsstöd, nationella vårdförlopp, vårdprogram och vårdriktlinjer. Patientmedverkan i utvecklingen av hälso- och sjukvården ska öka.
Följer den nationella utvecklingen av nationellt kliniskt kunskapsstöd och genomför lokala anpassningar vid behov.	Region Jönköpings län använder och utvecklar kliniska kunskapsstöd för den nära vården (FAKTA) och den specialiserade vården. Syftet är att säkra att bästa möjliga resultat nås med så liten variation som möjligt. Nationellt pågår arbete med att samordna de kliniska kunskapsstöden med syfte att stärka förutsättningarna för god och jämlik hälso- och sjukvård.

Uppdrag/mål: Systematiskt implementera personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp

Personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp täcker en eller flera delar av en vårdkedja.

Aktiviteter	Beskrivning
Fortsätta arbetet med införandet av personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp.	Personcentrerade och sammanhållna vårdförlopp täcker en eller flera delar av en vårdkedja och beskriver flöde, åtgärder, patientens medverkan och mål och indikatorer för uppföljning. De används för

Aktiviteter	Beskrivning
	att systematiskt säkra bästa möjliga resultat med så liten variation som möjligt. Vid införande av vårdförlopp är det viktigt att beakta risker för undanträngningseffekter.

Uppdrag/mål: Samordning av det suicidpreventiva arbetet

För att möjliggöra ett aktivt lokalt arbete etableras ett nätverk med lokala samordnare i länets kommuner.

Aktiviteter	Beskrivning
Arbeta med samordning av suicidprevention	Ta fram en handlingsplan för arbetet.

Uppdrag/mål: God läkemedelsanvändning

Region Jönköpings län arbetar för att nå en rationell, säker och kostnadseffektiv läkemedelsanvändning. Verksamheterna ska följa rutin för införande av nya kostnadskrävande läkemedel, ha god följsamhet gentemot nationella riktlinjer där läkemedelsbehandling ingår, samt arbetar för att minska polyfarmaci.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckla handlingsplanen för äldre och läkemedel	Utveckla nya arbetssätt för att undvika olämpliga läkemedel hos äldre.
Genomföra läkemedelsdialoger med fokus på patientsäkerhet samt kostnadseffektivitet	Nya läkemedel ger möjligheter till bättre behandlingsresultat, men leder samtidigt till ökade kostnader för läkemedelsbehandling, särskilt inom den specialiserade vården. Region Jönköpings län har en välfungerande rutin för införande av nya kostnadskrävande läkemedel. Läkemedelsdialoger genomförs med verksamheten.

Uppdrag/mål: Smittskydd och vårdhygien

Region Jönköpings län övervakar det epidemiologiska läget i länet. Under pandemin har smittskyddet en central roll gentemot såväl vården som övriga delar av samhället när det gäller information och riktlinjer, förebyggande åtgärder, smittspårning, epidemiologisk övervakning med mera. Vaccinationsprogrammen är en viktig del i det förebyggande arbetet mot infektionssjukdomar. Arbete pågår ständigt för att förebygga vårdrelaterade infektioner på sjukhus, inom primärvården och inom kommunal vård och omsorg.

Aktiviteter	Beskrivning
Storskalig vaccinationskampanj mot covid-19.	En storskalig vaccinationskampanj mot covid-19 påbörjades i början av 2021. Upprepad vaccination kommer att krävas och påbörjas.
Förstärkning av vårdhygiens arbete mot primärvården.	Förstärkning av vårdhygiens arbete mot primärvården genomförs.
Förstärka mot smittskydd och infektionskliniken på grund av det ökade trycket under coronapandemin	Under pandemin har smittskyddet en central roll gentemot såväl vården som övriga delar av samhället när det gäller information och riktlinjer, förebyggande åtgärder, smittspårning, epidemiologisk övervakning med mera. Även infektionskliniken har behov av förstärkning.

Aktiviteter	Beskrivning
Utöka arbetet med att minska antibiotikaförskrivning	Strama (samverkan mot antibiotikaresistens) arbetar för en rationell antibiotikaanvändning. Antibiotikaförbrukningen i öppen och sluten vård följs upp och återkopplas till verksamheterna. Bland annat görs årliga besök till varje vårdcentral där diagnoskopplad förskrivning redovisas på förskrivarnivå.

Uppdrag/mål: Kris- och katastrofmedicinskberedskap

I Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om katastrofmedicinsk beredskap (SOSFS 2013:22) beskrivs vilka förmågor och obligatoriska funktioner som ska finnas i Region Jönköpings län.

Aktiviteter	Beskrivning
Civilt försvar	Fortsätta arbetet med uppbyggnad av civilt försvar
Kompetenshöjning gällande totalförsvar mm	Utbildning tas fram för totalförsvar, säkerhetsskydd och skapa en krigsorganisation och krigsplacering
Översyn av lagerhållning och lokaler	En översyn genomförs av lagerhållning och lokaler för att säkra Region Jönköpings läns robusthet och uthållighet.
Utbildning i kris- och katastroflägen.	Översyn om hur personalen utbildas, ges övning och förbereds på kris- och katastroflägen.
Påbörja arbete med kontinuitetsplanering	Under pandemin har olika områden identifierats som behöver förstärkas för att kunna upprätthålla en god kris- och katastrofmedicinsk beredskap.

Uppdrag/mål: Öka antalet tecknade idéburen offentligt partnerskap (IOP)

Samverkan mellan idéburna organisationer/föreningsliv/civilsamhället och det offentliga ska utvecklas i partnerskap. Idéburet offentligt partnerskap (IOP) är en samverkansmodell mellan det offentliga och den idéburna sektorn. IOP har bland annat använts för att motverka mäns våld mot kvinnor, minska utsatthet hos EU-migranter och i etableringsarbetet med nyanlända. Att utveckla nya modeller som bygger på att ta tillvara på människors engagemang kan skapa möjligheter som marknaden inte kan lösa.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Arbeta utifrån framtagen strategi för idéburen offentligt partnerskap	Arbeta utifrån framtagen strategi för idéburen offentligt partnerskap som har tagits fram under 2021.

Uppdrag/mål: Fortsätta införandet av tjänsten SMS livräddare i Region Jönköpings län

SMS-livräddare är ett system där HLR-utbildade lekmän kallas till hjärtstopp. Tjänsten tillhandahålls via SOS Alarm.

Aktiviteter	Beskrivning
Marknadsföra tjänsten SMS-livräddare	Införandet innefattar en god organisation, rekrytering av livräddare, utbildningsinsatser i samverkan med räddningstjänst och eventuellt andra aktörer. Marknadsföringsinsatser ska göras både för att

Aktiviteter	Beskrivning
	rekrytera livräddare och därefter för att göra tjänsten känd och framförallt använd av invånarna.

Framgångsfaktorer: Samverkan med kommunerna

Samverkan med kommunerna sker utifrån det gemensamma ledningssystemet för samverkan.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Barn och unga

Omvärldsbevaka, identifiera utvecklingsområden och med årliga handlingsplaner verka för samverkan och att på bästa sätt ta tillvara de gemensamma resurserna.

Aktiviteter	Beskrivning
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan i Strategigrupp Barn och unga.	Länsgemensamma satsningar inom exempelvis inom ungas psykiska hälsa, skolhälsovård, ungdomsmottagningar, familjecentraler, analys och uppföljning.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Psykiatri och missbruk

Omvärldsbevaka, identifiera utvecklingsområden och med årliga handlingsplaner verka för samverkan och att på bästa sätt ta tillvara de gemensamma resurserna.

Aktiviteter	Beskrivning
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan i Strategigrupp psykiatri och missbruk.	Länsgemensamma satsningar.

Uppdrag/mål: Samverkan i strategigrupp Äldre

Omvärldsbevaka, identifiera utvecklingsområden och med årliga handlingsplaner verka för samverkan och att på bästa sätt ta tillvara de gemensamma resurserna.

Aktiviteter	Beskrivning
Uppföljning av gemensamma aktiviteter och projekt i samverkan i Strategigrupp äldre.	Länsgemensamma satsningar.

Uppdrag/mål: Samverkan i eHälsorådet

Omvärldsbevaka, identifiera utvecklingsområden och med årliga handlingsplaner verka för samverkan och att på bästa sätt ta tillvara de gemensamma resurserna.

Aktiviteter	Beskrivning
Samverka med kommunerna kring ehälsofrågor	Samverkan med kommunerna är viktigt för att säkra en sammanhållen process för patienterna.

Uppdrag/mål: Stärka samverkan och samarbetet med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen

Hitta arbetssätt med några kommuner där kommunens omsorgsuppdrag bättre kan samordnas med Region Jönköping läns specialistkompetens. Områden som skulle kunna beröras initialt är t ex rehab och förebyggande hälso- och sjukvård. En hållbar finansieringsmodell behöver då skapas.

Aktiviteter	Beskrivning
Samverkan med kommunerna kring rehabiliteringsprocessen	En plan tas fram för hur samverkan med kommunerna kan stärkas kring rehabilitering.

Strategiska mål: Ledning, utveckling och kommunikation

Framgångsfaktorer: Mål och tillitsbaserad styrning

Uppdrag/mål: Process för ökad tillitsbaserad styrning och ledning

Region Jönköpings läns målstyrning ses över. Att leda och styra en komplex organisation förutsätter att ledning och medarbetare vet vad uppgiften är och åt vilket håll de ska gå. Det förutsätter en gemensam verklighetsbild och förståelse för de mål som beslutas. Medarbetare ska få mer att säga till om och ges möjlighet att ta större ansvar. Region Jönköpings län ska initiera en process för ökad tillitsbaserad styrning och ledning genom delaktighet av medarbetare. Ett väl fungerande samverkansklimat är en viktig förutsättning för delaktighet och involvering.

Aktiviteter	Beskrivning
Region Jönköpings läns målstyrning ses över	Region Jönköpings län ska initiera en process för ökad tillitsbaserad styrning och ledning genom delaktighet av medarbetare.

Framgångsfaktorer: Kommunikation som verktyg för måluppfyllelse

Uppdrag/mål: Kommunikationen, såväl extern som intern, ska bidra till att stärka varumärket Region Jönköpings län.

Det är viktigt att organisationen och all verksamhet är transparent för att skapa förtroende för varandra i en stor organisation. Kommunikationen, såväl extern som intern, ska bidra till att stärka varumärket Region Jönköpings län.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Fortsatt stöd för chefers kommunikation, fortsatt utveckling av kommunikationskanaler, samt plattformar för samarbeten och dialog	Utveckla processer och koncept för chefers kommunikation samt en ny chefsyta på intranätet. Vidareutveckling av samarbetsytor för såväl profession som för samverkan och dialog mellan RJL, aktörer, invånare och andra intressenter.

Framgångsfaktorer: Verksamhetsutveckling genom digitalisering

Uppdrag/mål: Leda arbetet med och konkretisera planen för att nå målet att bli bäst i Sverige på digitala vårdtjänster och stödsystem.

Region Jönköpings län har målsättningen att bli bäst i Sverige på att ta tillvara på digitaliseringens möjligheter. Det är ett mycket offensivt mål eftersom regeringens Digitaliseringsstrategi är att Sverige ska bli bäst i världen. Bakgrunden till arbetet är den digitalisering som sker i samhället samtidigt som utvecklingen av digitala tjänster och infrastruktur är ett utpekat område i Region Jönköpings läns regionala utvecklingsstrategi (RUS), ett anpassat tjänsteutbud och ökad digitalisering är en av strategierna i Region Jönköpings läns plan Tillsammans möter vi framtidens behov av hälso- och sjukvård. Regionfullmäktige har även antagit en Digitaliseringsstrategi och en Bredbandsstrategi utifrån det regionala utvecklingsuppdraget. Regionledningskontoret har i uppdrag att leda arbetet med att nå målet.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Konkretisera arbete med att nå målet att bli bäst i Sverige på digitala vårdtjänster och stödsystem.	

Strategiska mål: Region Jönköpings län ska leda, driva och genomföra strategiskt avgörande regionala utvecklingsprojekt.

Framgångsfaktorer: Kapacitet för att genomföra strategiska utvecklingsprojekt.

Uppdrag/mål: Region Jönköpings län skall utveckla strukturen och formerna för projekt drivna i egen regi

Region Jönköpings län leder det regionala tillväxt- och utvecklingsarbetet genom en strategisk samordning av länets kommuner, näringsliv och civilsamhälle, ökad samverkan nationellt såväl som internationellt, ett stärkt analysarbete, strategiska satsningar inom målområdena samt riktade projektutlysningar. Utvecklingen i länet ska kontinuerligt analyseras, följas upp och utvärderas. Utifrån dessa analyser ska resultatet av det regionala tillväxtarbetet årligen redovisas till regeringen. I denna analys ska särskild hänsyn tas till funktionella regionala samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt olika typer av landsbygder och tätorter. Analysen ska göras utifrån social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet med kön som övergripande indelningsgrund. Arbetet med strukturbilder ska utvecklas och ansvaret för den övergripande samhällsplaneringen förflyttas stegvis över till regionerna.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckla och implementera projektkontor för regional utvecklingsprojektkontor.	Regional utveckling har en omfattande projektportfölj med regionala utvecklingsprojekt som bedrivs i egen regi. För att förbättra uppföljning, ledning och analys krävs en utvecklad metodik och ett processbaserat arbetssätt. Detta utvecklas inom ramen för regional utvecklings projektkontor. Kontoret ska även utgöra nätverk, kompetensforum och kommunikationsyta för projektmedarbetarna.

Lärande och förnyelse

Strategiska mål: Professionell kunskap och förbättringskunskap

Framgångsfaktorer: Lärande i vardagen

För att garantera en god hälsa behövs samverkan med patienter, närstående och brukarorganisationer liksom samverkan och helhetssyn mellan vårdgivare.

Uppdrag/mål: Identifiera, kartlägga, samordna och stödja strategiska forskningsområden och kunskapsunderlag i arbetet med nära vård

Forskning och utveckling av vården

Aktiviteter	Beskrivning
Skapa stödjande strukturer och processer. Skapa mötesplatser, nätverk och utvärdera	Samordna befintliga resurser. Skapa struktur, processer, nätverk och mötesplatser med avsikt att stödja omställning till nära vård. Stödja följeforskning och utvärdering.
VO Internationellt arbete	Följa det internationella arbetet där avtal finns

Uppdrag/mål: Samtliga verksamheter identifiera arbetssätt eller arbetsuppgifter som inte längre bedöms som värdeskapande och beskriver hur man arbetat med att förändra eller fasa ut dessa.

Aktiviteter	Beskrivning
Utreda arbetssätt som kan fasas ut	Samtliga verksamheter sätter fokus på att identifiera arbetssätt eller arbetsuppgifter som inte längre bedöms som värdeskapande och beskriver hur man arbetar med att förändra eller fasa ut dessa.

Uppdrag/mål: Fortsatt arbetet med kapacitet och produktionsstyrning (KPS)

Viktiga utvecklingsområden som kan stödja en kostnadseffektiv verksamhet är arbetet med kapacitet- och produktionsstyrning.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Stödja verksamheten i arbetet med KPS	Stödja verksamheten i arbetet med KPS

Uppdrag/mål: Använda SIQ som kvalitets- och ledningsstöd i den nära vården

Aktiviteter	Beskrivning
VO Arbeta med kopplingen mellan grundläggande värderingar, BCS och ledningsstrategier	Arbeta med kopplingen mellan grundläggande värderingar, BCS och ledningsstrategier

Uppdrag/mål: Erbjuda kompetensutveckling för Region Jönköpings län och kommuner i samverkan, praktisk träning och teoretisk bas.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Erbjuda utbildning till kommunen	Erbjuda kompetensutveckling för Region Jönköpings län och kommuner i samverkan, praktisk träning och teoretisk bas.

Uppdrag/mål: Ta fram ett koncept för en gemensam innovationsplattform och regelverk för en regional innovationsfond under 2022

För att främja innovationer tas ett koncept för en gemensam innovationsplattform fram under 2022. För att innovationer ska bli verklighet startas en regional innovationsfond under 2022. Den regionala innovationsstrategin revideras under planperioden

Aktiviteter	Beskrivning
VO Innovationsplattform	För att främja innovationer tas ett koncept för en gemensam innovationsplattform fram under 2022.

Strategiska mål: Kunskap om effekter av regionala utvecklingsprojekt

Framgångsfaktorer: Tillgång till verktyg och underlag för att genomföra analyser

Uppdrag/mål: Region Jönköpings län ska utarbeta verktyg för uppföljning och utvärdering med fokus på projektverksamhetens effekter i länet på en aggregerad nivå. Region Jönköpings län skall utveckla analysarbetet

I det nationella uppdraget anges att de regionala utvecklingsaktörerna ska stärka och utveckla analyskapacitet och kompetens avseende såväl kvalitativa som kvantitativa regionala analyser. Detta är ett arbete som behöver intensifieras och breddas för att klara de nationella redovisningarna och för att utveckla den sektorsövergripande samverkan och samplaneringen med kommunerna.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckla metoder och verktyg för analyser och utvärderingar.	Ett av regional utvecklings grunduppdrag är att genomföra analyser och utvärderingar av arbetet med att leda och driva den regionala utvecklingen. Metoderna och verktygen måste fortsatt utvecklas.

Medarbetare

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare

Framgångsfaktorer: Rätt kompetens och bemanning

Arbetet med att vid behov rekrytera och använda rätt kompetens är centralt på varje nivå och del i organisationen. En ändamålsenlig fördelning av arbetsuppgifter, ansvar och roller utifrån personalens kompetens och där de gör mest nytta är en förutsättning för kvalitet och effektivitet.

Uppdrag/mål: Strategisk kompetensförsörjning

Den demografiska utvecklingen medför att det inte kommer finnas utrymme att öka personalstyrkan i den omfattning befolkningstillväxten betingar. Det kommer därför krävas fler och andra insatser än bara rekrytering för att fortsatt kunna ha en god kompetensförsörjning av verksamheten.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel övertidstimmar i förhållande till totalt utförd arbetstid %	År	1,7 %
Personalomsättning (andel externa avgångar exkl pension)	År	4,5 %

Aktiviteter	Beskrivning
VO Läkarförsörjning	Projekt för att strategiskt säkra kompetensförsörjningsbehoven vad det gäller specialistutbildade läkare i Region Jönköpings län, så att den långsiktiga tillgången till läkare motsvarar befolkningens behov och stödjer omställningen till nära vård.
Rekrytering till tandläkarutbildningen	Rekrytering av rätt akademisk kompetens till den planerade tandläkarutbildningen

Uppdrag/mål: Arbeta fram ett medarbetarlöfte

Med bred förankring hos medarbetare, politik och tjänstepersoner arbeta fram ett ”medarbetarlöfte” där vi som arbetsgivaren Region Jönköpings län tydliggör målet att vara Sveriges bästa offentliga arbetsgivare.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckling av medarbetarlöfte	Utveckling av "medarbetarlöfte" där vi som arbetsgivaren Region Jönköpings län tydliggör målet att vara Sveriges bästa offentliga arbetsgivare.

Uppdrag/mål: Utveckla och implementera en regiongemensam modell för BT läkare

BT (bastjänstgöring) är en inledning av ST (Specialisttjänstgöring) som ska genomföras från och med juli 2021 av alla legitimerade läkare som ska påbörja ST och inte redan genomgått eller påbörjat svensk AT (Allmäntjänstgöring). Övergången från AT till BT kommer att ta många år och beräknas vara helt genomfört runt år 2030.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Samordna process för BT	Samordna process och tydliggöra kommunikationsvägar för BT-läkare/BT-handledare/studierektorer/verksamhetschef/HR.
VO Handledarutbildning	BT-handledare har relevant BT-handledarutbildning.
VO Digital kompetensportfölj som följer BT-processen	Utveckla en digital kompetensportfölj som följer BT-processen

Uppdrag/mål: Länsöverskridande resursenhet

Den länsövergripande resursenhet för att underlätta bemanning som byggs upp under 2021och fortsätter att utvecklas under 2022.

Aktiviteter	Beskrivning
Utveckling av bemanningsenheten	Den länsövergripande resursenhet för att underlätta bemanning som byggs upp under 2021och fortsätter att utvecklas under 2022.

Uppdrag/mål: Bemanna upp verksamheter som har kompetensbrist

Aktivt arbeta med att bemanna upp verksamheter som har kompetensbrist

Aktiviteter	Beskrivning
VO Aktivt stödja verksamheter med kompetensbrist	Aktivt stödja verksamheteter med kompetensbrist att rekrytera, utveckla eller kompetensväxla.

Framgångsfaktorer: Intressanta arbetsuppgifter och goda utvecklingsmöjligheter

Kännetecknande för oss som attraktiv arbetsgivare är utbudet av intressanta, utmanande och meningsfulla arbetsuppgifter, och utvecklande yrken som skapar värde för våra invånare i länet. En förutsättning för en framgångsrik organisation är att varje medarbetare känner sig ha förtroende att utföra och utveckla sina arbetsuppgifter. Var och en behöver därför se sin roll i helheten, ha klara mål, de medel som krävs samt kunskap om hur resultat ska uppnås.

Uppdrag/mål: Kompetenta och delaktiga medarbetare

Kompetensen och engagemanget hos medarbetarna är avgörande för organisationens framgång. Chefen ska, tillsammans med sina medarbetare, på ett individuellt och metodiskt sätt arbeta med kompetensutveckling utifrån verksamhetens nuvarande och framtida behov samt den enskildes och yrkesgruppers förutsättningar.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel medarbetarsamtal	År	90 %

Aktiviteter	Beskrivning
VO Pilot av engagemangsmätningsverktyg	Testa om LoKs modul "engage" kan fungera för löpande engagemangsmätningar i verksamheten samt om den också kan användas till en kortare årlig mätning arbetstillfredsställelse (HME) samt ett urval

Aktiviteter	Beskrivning
	av utsatthetsfrågor och en nps-fråga. Totalt max 20 frågor.
Yrkesspecifik introduktion	Fortsatt arbete med yrkesspecifik introduktion där behovet finns
VO Allmän introduktion nya medarbetare	För att få en bra start får alla nya medarbetare en allmän introduktion till att jobba i Region Jönköpings län och våra värderingar.

Uppdrag/mål: Utveckla och tydliggöra karriär och utvecklingsmöjligheter i olika yrken i hela regionen

Genom att utveckla och tydliggöra karriärmöjligheter och karriärtjänster för olika yrken och samtidigt främja intern rörlighet ges medarbetare en möjlighet att utveckla både sig själva och verksamheten.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Fortsatt implementering av Lärande och kompetensportalen	Införande av digitalt systemstöd för medarbetarsamtal med utvecklingsplan och kompetensdelarna i Lärande och kompetensportalen.
VO Karriärmodeller	Utveckla karriärmodeller för vårdförbundets yrkesgrupper samt bygga upp struktur i LoK.
VO Specialiserad vidareutbildning på betald arbetstid	Utbildningsanställningar för sjuksköterskor samt specialiserad vidareutbildning på betald arbetstid för andra akademiska yrkesgrupper och undersköterskor

Framgångsfaktorer: Lön och arbetsvillkor

En väl fungerande lönebildning och långsiktigt hållbara arbetsvillkor är en viktig förutsättning för att fortsatt vara en attraktiv arbetsgivare.

Uppdrag/mål: Lönebildning

Lönebildningen ska stimulera till ökat engagemang och en utveckling av verksamhetens produktivitet och kvalitet. Lönebildningen är en del i verksamhetsstyrningen och drivkraften i att motivera bra arbetsprestationer. Löneöversynen ska vara en naturlig del i den löpande verksamheten och ge möjlighet till löneutveckling för de medarbetare som bidrar mest till verksamheten.

Aktiviteter	Beskrivning
Riktad lönesatsning	Den riktade lönesatsningen som påbörjades under 2020 fortsätter under året för att nå den önskade lönestrukturen och därigenom en ökad attraktivitet och underlätta bemanning.

Uppdrag/mål: Heltid är norm

Att alla medarbetare erbjuds arbeta heltid bidrar till att lösa de demografiska utmaningarna samt gör det attraktivt att arbeta i vår organisation och bidrar till ökad jämställdhet.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel heltidsanställda	Tertial	87 %

Framgångsfaktorer: Bra chef- och ledarskap

Ett framgångsrikt chef- och ledarskap vilar på Region Jönköpings läns grundläggande värderingar och är en nyckel till att uppfattas som en attraktiv arbetsplats. Med fokus på invånarnas behov ska chefen verka för verksamhetens resultat och utveckling, medarbetares kompetensutveckling, arbetstillfredsställelse och leda det systematiska förbättringsarbetet. Cheferna är arbetsgivarföreträdare och har ett helhetsansvar för sin verksamhet och att nå uppsatta mål samt har ett tydligt mandat att leda.

Uppdrag/mål: Hållbart chefskap

Fortsatt arbeta för att tydliggöra chefsuppdraget och skapa förutsättningar för ett hållbart chefskap genom att t ex antalet medarbetare per chef ska vara rimligt.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Chefers introduktion	Fortsätta arbete med att utveckla chefers introduktion
VO Ledarskapsprofil	Fortsätta arbetet med att utveckla ledarskapsprofilen

Framgångsfaktorer: Arbetsmiljö och hälsa

Region Jönköpings län arbetar aktivt med hälsofrämjande, förebyggande och rehabiliterande insatser för en god organisatorisk och social arbetsmiljö.

Uppdrag/mål: Systematiskt arbetsmiljöarbete

I det systematiska arbetsmiljöarbetet ska riskbedömningar, handlingsplaner, åtgärder och uppföljningar ske regelbundet för att främja en hållbar arbetsmiljö och förebygga ohälsa och olycksfall. Alla verksamheter ska under 2022 ta del av och börja arbeta i det digitala stödsystemet för systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM)

Aktiviteter	Beskrivning
VO Implementering av digitalt stöd för SAM-arbetet	Införa ett digitalt systemstöd för att underlätta och stödja cheferna i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Uppdrag/mål: Införande av förmånspaket och nytt friskvårdbidrag

Fortsatt införande av nytt förmånspaket som utreds/tas fram under 2021. I införandet ingår även en höjning av friskvårdsbidraget samt en digitalisering genom upphandling av ny förmånsportal för att förenkla och bättre synliggöra de olika förmåner som Region Jönköpings län erbjuder sin medarbetare.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Utreda nytt Förmånspaket	Projekt för att ta fram förslag till Sveriges bästa förmånspaket inklusive ett attraktivt och modernt friskvårdsbidrag samt en förenklad digitaliserad administration.

Uppdrag/mål: Sjukfrånvaron ska vara låg och skillnaden i sjukfrånvaro mellan kön och yrkeskategori ska minska.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Personalhälsa - sjukfrånvaro	Tertial	Minska jfm fg år

Aktiviteter	Beskrivning
VO Regionledningskontor: Hälsofrämjande arbetet och minskad sjukfrånvaro	Inom regionledningskontoret fortsätter hälsofrämjande arbete och arbete med rehabilitering för minskad sjukfrånvaro.

Framgångsfaktorer: Lika rättigheter och möjligheter

Våra arbetsplatser ska kännetecknas av respekt för alla människors lika värde och vara en inkluderande arbetsplats där alla har lika rättigheter och möjligheter. Det sociala hållbarhetsarbetet utgår från människors lika värde och att människor med olika bakgrund, färdigheter och livserfarenheter berikar varandra med ny kunskap och nya insikter.

Uppdrag/mål: Aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter

Arbeta aktivt för att skapa goda och lika förutsättningar för alla medarbetare oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Aktiviteter	Beskrivning
Stöd i arbetet med aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter	Ge chefer ökat stöd i arbetet med aktiva åtgärder för lika rättigheter och möjligheter

Uppdrag/mål: Trakasserier, kränkande särbehandling eller könsrelaterat våld i arbetslivet ska inte förekomma

Aktiviteter	Beskrivning
VO Utveckla verktyg för att stödja chefer	Utveckla befintliga verktyg som stödjer det systematiska arbetsmiljöarbetet, till exempel arbetsmiljöronder och checklistor.

Ekonomi

Strategiska mål: God hushållning av resurser på såväl kort som lång sikt

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

För att uppnå visionen För ett bra liv i en attraktiv region krävs god hushållning. Det innebär att verksamheterna bedrivs ändamålsenligt och kostnadseffektivt och med en finansiering som långsiktigt garanterar verksamheten.

Uppdrag/mål: Arbeta kostnadseffektivt för att uppnå ekonomi i balans

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Ekonomi i balans	Månad	0 tkr

Aktiviteter	Beskrivning
Handlingsplan för ekonomi i balans	Vid obalans upprättas handlingsplan

Uppdrag/mål: Följa omställningen och förstärkningen av den nära vården

Ambitionen är att successivt förstärka den nära vården. Denna omställning syns redan från 2019 då primärvårdens andel av totala hälso- och sjukvårdskostnaden ökade. Målsättningen är att denna omställning ska fortsätta.

Aktiviteter	Beskrivning
VO Fortsätta arbetet med nyckeltal för att följa omställningen av den nära vården.	Utveckla nyckeltal för att utvecklingen av omställningen av den nära vården.

Uppdrag/mål: Kostnader för digitala besök

Utifrån utrednings resultat kring kostnader för digitala besök genomförs justeringar under 2022

Aktiviteter	Beskrivning
Ändra kostnaderna för digitala vårdbesök utifrån utredningens förslag	En ökning av digitala vårdmöten gör att kostnaderna för dessa behöver ses över.

Uppdrag/mål: Under 2021 påbörjades ett arbete med att utvärdera och arbeta fram målet för egenfinansiering för nästkommande period.

Det övergripande finansiella målet för god hushållning är att vi över tid ska finansiera investeringarna med egna medel. Utgångspunkten är att Region Jönköpings läns verksamheter inte kostar mer än vad som kan finansieras genom skatteintäkter och statsbidrag. Region Jönköpings läns ekonomiska resultat ska vara på en nivå där såväl konjunktursvängningar som framtida åtaganden kan klaras. Det handlar om att klara pensionsåtaganden gentemot personalen, investering och finansiering i all verksamhet som Region Jönköpings län ansvarar för.

Det övergripande finansiella målet innebär att:
•skatteintäkter och statsbidrag/kommunal utjämning ska räcka till verksamhetens nettokostnader och

investeringsutgifter
•finansiella intäkter från pensionsmedels- och rörelsekapitalförvaltningen ska täcka finansiella kostnader avseende pensionsskulden
•det övergripande finansiella målet om egenfinansiering utvärderas över tidsperioden 2015–2025.

Aktiviteter	Beskrivning
Att utvärdera egen egenfinansieringen och arbeta fram ett mål för egenfinansiering och ta hänsyn till eventuell förändring i kommunal lagen utifrån utredningen om God kommunal hushållning.	Att utvärdera egen egenfinansieringen och arbetat fram ett mål för egenfinansiering och ta hänsyn till eventuell förändring i kommunal lagen utifrån utredningen om God kommunal hushållning.

Strategiska mål: Tillgång till regionala utvecklingsmedel utifrån länets behov ska öka

Framgångsfaktorer: Anpassad bemyndiganderam

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Bemyndiganderam regionala projektmedel	År	90 mnkr
Utnyttjad andel bemyndiganderam	År	75 %
Nyttjande av anslag	År	90 %

Regional utveckling

Jönköpings län befinner sig i en brytningstid från det från det ohållbara samhället till det som är långsiktigt hållbart, både socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Förutsättningar för innovation, utbildning, forskning och hållbart resande behöver prioriteras föra att skapa ett attraktivt och konkurrenskraftigt län.

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig region. Det är människor som bidrar med kompetens, som driver företag och investerar. De söker en livsmiljö som ger möjligheter att kombinera bra boende med arbete, service, omsorg och fritid. Vårt län ska erbjuda bra möjligheter till att bo, verka och ta del av samhällets tjänster i hela länet. Att människor har ett arbete de trivs och utvecklas med, en rik och varierad fritid och ett socialt sammanhang som möjliggör växande är de starkaste förebyggande och hälsofrämjande faktorerna ett samhälle kan erbjuda. Kulturen och föreningslivet är viktiga delar i denna helhet.

Pandemin har förändrat förutsättningarna för länets näringsliv. Ökad digitalisering har minskat betydelsen av den fysiska placering och möjliggör ett annat arbetsliv samtidigt som avbrutna leveranskedjor betonar tillgång till nära produktion och försörjning. För länet kan detta betyda bättre möjligheter att bo och leva på landsbygden samtidigt som det medför utmaningar för länets många små och medelstora företag inom tillverkningsindustrin.

I det postpandemiska samhället är kompetens en global tillgång där förmåga att attrahera, utveckla och behålla kompetenser är avgörande för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig region. Vårt län ska erbjuda bra möjligheter till att bo, verka och ta del av samhällets tjänster. Vi behöver fortsätta att vara pådrivande i arbetet med att nå de nationella målen för utbyggnad av bredband. Särskilt fokus ska fortsatt riktas på landsbygdens utveckling.

En ny nationell strategi för hållbar regional utveckling och ny programperiod för EU:s fonder kommer att medföra förändrade arbetssätt och inriktning på arbetet inom Regional utveckling. Inriktningen på hållbar utveckling förstärks. Den nära samverkan med länets aktörer är en fortsatt förutsättning för att arbetet ska bli framgångsrikt och kommer att fortsatt utvecklas.

Näringslivets förutsättningar och utveckling kommer fortsatt att stärkas genom den smarta specialiseringsstrategin. Strategin ger inriktningen för det fortsatta arbetet inom länets styrkeområden:

- Smart industri/kunskapsintensiva tillverkningsföretag
- E-handel och logistik
- Skogsnäring och träförädling
- Besöksnäring
- Livsmedel och livsmedelsförädling

Det strategiska läget i Sverige ger Jönköpings län goda förutsättningar som attraktiv mötesplats och starkt logistikcentrum. Fortsatta satsningar på infrastruktur behövs såväl på järnvägs- som vägsidan. Region Jönköpings län ska vara en aktiv part i arbetet med att förverkliga planerna på nya stambanor som binder samman regionen med kringliggande regioner och storstadsområden och erbjuder möjlighet till effektivt resande.

Under pandemin har den inhemsk turismen ökat i betydelse men på sikt är utländska besökare av vikt för den fortsatta utveckling av länets besöksnäringar. Regional utveckling vill fortsätta att stärka branschen genom att arbeta fram en ny besöksnäringsstrategi. De kulturella och kreativa näringarna ska också stärkas genom riktade insatser.

För att vara en attraktiv plats att leva, bedriva företag eller att besöka är länets kulturliv avgörande. Under året kommer en reviderad kulturplan arbetas fram i bred samverkan med länets kulturaktörer. Kulturplanen utgör bryggan mellan den regionala utvecklingsstrategin och prioriteringarna i budgetarbetet.

Strategiområden: En hållbar region

För en långsiktigt hållbart regionalt tillväxt-och utvecklingsarbete krävs att social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet genomsyrar alla aspekter av arbete och att länet genom samhandling utvecklas till en förebild i genomförandet av målen
Medvetet individuellt och kollektivt ansvarstagande och förändringsvilja är grundförutsättningar för att länet ska nå de långsiktiga hållbarhetsmålen
Satsningar på länets rika kulturarv och mångfald bidrar till attraktivitet nu och i framtiden

Strategiska mål: 2035 är Jönköpings län ett hållbart län

Prioriterade delstrategier: Säkerställa ett miljömässigt hållbart län som minskar belastningen på miljö, klimat och förbrukningen av jordens resurser.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Länet ska kännetecknas som ett län som arbetar aktivt för de globala klimatmålen och Sveriges miljömål.	Stärka arbetet med nätverket för Agenda 2030.	Uppföljning av de 17 målen i Agenda 2030.	Ta fram metod och verktyg för att följa upp målen i Agenda 2030 på länsnivå. Detta sker i nära samverkan med Länsstyrelsen och länets 13 kommuner.
		Kommunsamverkan Agenda 2030.	Regelbundna träffar med länets kommuner för erfarenhetsutbyte kring arbete med Agenda 2030
		Samverkansgrupp Agenda 2030.	Samverkan mellan Länsstyrelsen och Regionen för samordning och planering för träffar och aktiviteter med fokus Agenda 2030.
	Bidra till skogsstrategins handlingsplan och därefter genomföra handlingsplan för skogsstrategin	Löpande stöd till genomförandet av handlingsplanen.	Löpande stöd till och samordning med utsedd samordnare för Smålands skogs- och trästrategi.
	Bidra till länets klimat- och energistrategi samt åtgärdsprogram och genomförande.	Stödguide grön omställning.	Ta fram en guide över stöd som kan vara aktuella för grön omställning riktat mot företagsfrämjande systemet samt företag.
		Grön mobilisering regionalfonden.	2022 går vi in i en ny programperiod för strukturfonderna. I regionalfonden finns nu ett tydligt grön område som omfattar 30 % av budgeten. Ett särskilt mobiliseringsarbete behöver ske under det första året för att

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
			stimulera att "gröna insatser" kommer igång.
		Samordning av genomförande av de åtgärder i åtgärdsprogrammen som vi har ansvar för.	Det handlar t.ex. om Samordning hållbart resande- Regionen utsedd i LST åtgärdsprogram att samordna Hållbart resande i länet. I samverkan med miljö-avdelningen och Energikontoret.
		Genom Livsmedelsstrategins handlingsplaner bidra till klimat- och energistrategin.	
		Mobilisering och stöttning av insatser för cirkulär ekonomi.	
	Stärka Energikontor Norra Smålands arbete.	Utvecklat samarbete mellan Energikontoret och Regional Utveckling.	Modell för integrerad samverkan mellan Energikontoret och RU tas fram.
	I samverkan med övriga aktörer driva arbetet för att ta fram ett förslag till koldioxidbudget för Jönköpings län som ska visa hur mycket utsläppen måste minska årligen.	Kartlägga och föreslå tillvägagångssätt för koldioxidbudgetering i länet.	Sker i samverkan med Länsstyrelsen och kommunerna.

Prioriterade delstrategier: Skapa en hållbar social utveckling för människor och företag.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Länet ska kännetecknas som ett län som bedriver ett aktivt arbete för Agenda 2030.	Stärka arbetet med nätverket för Agenda 2030. Etablera flera, relevanta mötesplatser som möter upp mot strategin, i samverkan med det offentliga, civilsamhället och näringslivet	Kartlägga förutsättningarna för sammanhållet arbete för social hållbarhet.	Vi greppar vad detta uppdrag betyder för oss.
Fler medborgare i länet känner en delaktighet och att de kan påverka samhällets utveckling	Bidra till aktiviteter i handlingsplan för Strategin Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län.	Bidra till aktiviteter i handlingsplan för Strategin Tillsammans för jämlik hälsa och ett bra liv i Jönköpings län.	
		Fortsatt mobilisering av insatser och samverkan	Stöd till aktörer och civilsamhälle för att

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
		för ökad digital inkludering.	motivera fler insatser för ökad digital inkludering. Skapa mötesplatser. Intern samverkan.

Prioriterade delstrategier: Säkerställa en jämställd regional tillväxt och jämlika förutsättningar i samhället.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Fler organisationer och företag som är jämställda i länet	Fortsatt arbete med jämställdhetsaktiviteter kopplat till plattformen Jäj. Fokus för åren är fler jämställda företag.	Mobilisera och stötta insatser för ökad jämställdhet.	
	Bidra till att utveckla arbetet med en nollvision för våld i nära relationer.	Mobilisera och stötta insatser kopplade till strategin "Ett Jönköpings län fritt från våld" samt andra styrande dokument på området.	Arbetet sker i nära samverkan med Länsstyrelsen, civilsamhället och internt inom Region Jönköpings län.
	Löpande insamling av data för att följa utvecklingen för att säkerställa att jämställdhetsmålen nås.	Kartlägga förutsättningar och ta fram struktur för att löpande följa utvecklingen.	Koppling till lägesbild Agenda 2030.

Prioriterade delstrategier: Säkerställa en ökad hållbar produktion av livsmedel och en god vattenkvalitet i hela länet.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
En ökad hållbar produktion och konsumtion av mat/livsmedel med syfte att bidra till en ökad självförsörjningsgrad i länet.	Fortsatt arbetet med den regionala livsmedelsstrategins handlingsplaner och mål.	Planering och genomförande av Gårdsrundan 2022.	
		Planering och genomförande av prioriterade insatser i livsmedelsstrategins handlingsplaner.	
		Kartläggning av förutsättningar för fördjupad analys på området.	
		Värdskap och facilitering av samverkan inom "kluster för nära till bra mat".	
Långsiktigt säkrad tillgång till dricksvatten.	Minskad andel läkemedelsrester i vatten.	Workshop kring läkemedelsrester i vatten samt avloppsrening i februari.	I samverkan med område miljö.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
		Regional kampanj för att minska läkemedelsrester i vatten.	

Strategiområden: En attraktiv region

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig region - en region som ser möjligheter i förändringar och värdesätter samverkan. Det är människor som bidrar med kompetens, som driver företag, som investerar i kapital och som utvecklar samhällen. De attraheras av en öppen inkluderande, jämställd, mångkulturell och barnvänlig livsmiljö som ger möjligheter att kombinera ett bra boende med bland annat ett rikt kulturliv, god utbildning, arbete, service god hälsa, omsorg och fritid. En livsmiljö som lockar människor till attraherar ännu flera.

Strategiska mål: 2035 är Jönköpings län den bästa platsen att besöka, växa upp, bo, leva, verka, åldras på och flytta till för alla

Prioriterade delstrategier: Utveckla ett attraktivt kultur- och fritidsutbud som präglas av mångfald.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde
Tilldelade medel per invånare	År	

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Kultur- och fritidsutbudet är vitalt och närvarande i hela länet och tillgängligt för alla.	Skapa årliga mötesplatser för länets kultur- och fritidsaktörer.	Evenemangsstöd	Region Jönköpings län vill bidra till att evenemang förläggs i länet som skapar besöksnäringseffekter och höjer livskvaliteten för invånarna. Förslag på riktlinjer tas fram under 2022.
	Stödja kulturen och fritidsaktörerna till att vara vital och närvarande i hela länet	Regional plan för rörelse-idrott.	Påbörja arbetet med framtagande av en plan tillsammans med kommunal utveckling, Folkhälsa och RF sisu Småland.
		Reviderad Kulturplan.	Ny reviderad kulturplan arbetas fram under året för att kunna antas och gälla från årsskiftet 2023. Arbetet leds av sektionen kulturutveckling.
		Kulturella och kreativa näringar.	En formalisering av vårt interna arbete med KKN näringen kommer att göras under våren. Hur fångar vi upp och driver området tillsammans inom Regionala utvecklingsstrategin och våra olika sektioner som tangerar området på olika sätt . Påbörja insatser som stärker näringen och

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
			kopplar ihop kultur och näringslivsutveckling.
		Smålandsleden	Samverka med länskollegorna i Småland om att utveckla smålandsleden tillsammans och säkerställa en tydlig kvalitetsnivå på lederna inom länet.

Prioriterade delstrategier: Utveckla attraktiva besöksmål i både stad och landsbygd.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde
Besökare	År	2 500 000

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Utnyttja regionens fulla potential inom besöksnäringen.	Skapa en Regional besöksnäringsstrategi.	Upprättande av projektplan och påbörja arbetet för framtagande av regional besöksnäringsstrategi.	Arbetet ska ske i nära samverkan med Smålands turism AB.
	Få länets invånare som våra bästa ambassadörer.	Paketera och marknadsföra länets utbud för invånarna.	Bidra till att sprida kunskap om länets besöksmål. Samverka med kommunernas kommunikationsavdelningar. Påbörja projektet nyfiken på grannen.
Öka nyttjandegraden av våra besöksmål av länsbor.	Öka antal besökare.	Samverka med Smålands Turism.	Driva och lyfta gemensamma projekt med Smålands Turism, kopplat till bolagets huvudmål att marknadsföra länet mot givna målgrupper och utveckla näringen i länet.

Prioriterade delstrategier: Driva en hållbar digital utveckling.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Skapa en effektiv, hållbar och innovativ välfärd för regionens invånare – aktörer.	Upprätta testbäddar för länets kommuner	Utveckla den digitala kompetensen i länets kommuner	Ska generera färdigheter och aktiviteter som ligger i linje med innehåll i länets digitaliseringsstrategi.
	Skapa handlingsplaner kopplat till Digitaliseringsstrategin.	Projekt – kartlägga digitaliseringens effekter	Vi skall vara bästa länet i landet när det gäller nyttjande av digitala tjänster enligt vår digitaliseringsstrategi. En del i processen runt

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
			ovanstående målbild handlar om att analysera nuläget och följa utvecklingen över tid. Målet är att se vilka positiva och negativa effekter som skapas i digitaliseringens utveckling i vår region.
		Starta upp projektgrupp gällande handlingsplansarbetet.	Som ett led i att förverkliga målen i digitaliseringsstrategin så är nästa naturliga steg att ta fram en handlingsplan. Digitaliseringsstrategen skapar en projektgrupp med interna och externa aktörer i länet.

Prioriterade delstrategier: Skapa, upprätta en samverkansmodell med civilsamhället.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Stärka civilsamhällets roll i länets utvecklingsarbete.	Kartlägga nuläge utifrån befintliga samverkansupplägg mellan det offentliga och civilsamhället i länet.	Presentera och kommunicera nulägesrapporten - Samverkan Civilsamhället - offentliga aktörer i länet.	Presentera arbetet som utförts under större delen av 2021 inom sektionen Attraktivitet och livsmiljö. Analys och framtida insatser kommer att presenteras för relevanta målgrupper.
	Identifiera prioriterade samverkansområden.	Handlingsplan kopplat till samverkansområden. utifrån analysen av nulägesrapporten.	Arbetet påbörjas med prioriterade möjliga samverkansområden med länsperspektiv kopplat till civilsamhället. Utvalda grupper inom vår befintliga bidragsstruktur uppvaktas i första hand .
	Formalisera samverkan mellan Region Jönköpings län och civilsamhället.	Skapa en dialogplattform med våra befintliga bidragstagare inom civilsamhället.	Målet med aktiviteten är att samla våra befintliga bidragstagande organisationer för uppföljning, kunskapsdelning, och delaktighet. Former och struktur för detta kommer att tas fram under 2022.
	Under 2022 tar Region Jönköpings Län fram regelverk för samarbete i IOP-form och tar handslag med	Folkhälsa tecknar det första IOP-avtalet med en av sina befintliga bidragstagare.	Arbetet konkretiseras efter en tid av kunskapsinhämtning och kartläggning av möjliga områden och tillgängliga

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
	civilsamhället för ökad samverkan.		aktörer inom civilsamhället. Regional utveckling, Folkhälsa och Qulturum har under 2021 samverkat runt detta.

Strategiområden: En tillgänglig region

Länets geografiskt strategiska läge har genom historien skapat förutsättningar för möten och handel som gett länet utmärkta förutsättningar att ta vara på framtidens möjligheter.
En långsiktigt hållbar livsmiljö i länet förutsätter bostäder för människor i livet alla skeenden, attraktiva möjligheter att bo och leva i länets alla delar samt snabba och långsiktigt hållbara kommunikationer. En god tillgänglighet är en förutsättning för alla länsinvånare potential ska komma till sin rätt. Genom fysisk och digital infrastruktur skapar läget förutsättningar för att vara en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion.

Strategiska mål: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län

Prioriterade delstrategier: Delta aktivt och drivande i arbetet för nya stambanor och höghastighetståg.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Beslut om tidplan för höghastighetsbanan	Delta aktivt och ta initiativ till möten och forum för att beskriva behov	Aktiviteter för att få stånd nya stambanor.	Det övergripande målet är att få till stånd nya stambanor för höghastighetståg med Jönköping som knutpunkt och de stationer som Sverigeförhandlingen pekat ut. Projektets huvudsyfte är att samordna regionens och berörda kommuners insatser för att i enlighet med avtal skrivna med Sverigeförhandlingen föra våra intressen vidare in i reella planeringsprocesser.
	Initiera samverkan inom regionen, med angränsande regioner och på nationell nivå.		

Prioriterade delstrategier: Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Tillgång till säkra vägar och järnvägar	Utveckla länstransportplan	Nationella och regionala transportplanen	Den regionala planen beskriver vilka objekt eller åtgärder som Region Jönköpings län planerar att investera i. De långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka åtgärder

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
			som ska genomföras med hänsyn till anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge. De åtgärder som prioriteras ska, utifrån största möjliga samhällsekonomiska nytta, bidra till ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt stå i samklang med de regionala och nationella målen inom transportpolitiken.
	Fortsätta att arbeta fram en särskild tågplan (strategi) utifrån regionala stråk		
Tillgång till vägar och järnvägar för tunga transporter	Utveckla godsstrategin		
Tillgång till/användning av fossilfria drivmedel	Genomföra handlingsplanen för regionala tillväxtuppdraget för miljö och klimat – 2024		
	Bidra till klimatstrategins genomförande	Aktiviteter för att genomföra klimatstrategin	
Småskalig infrastruktur	Utveckla cykelstrategi	Regional cykelstrategi	Hållbara och effektiva transporter blir än mer viktigt och cykel är ett yteffektivt transportsätt. Väl utbyggd cykelinfrastruktur innebärförbättrad tillgänglighet till samhällets funktioner och service för stora delar av befolkningen, framförallt för dem som inte har tillgång till bil eller kollektivtrafik. Utbyggnad av cykelinfrastrukturen är en viktig åtgärd för att få fler att välja cykeln istället för bilen för vardagsresor som ex. arbets- och skolpendling

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
		Genomförande av cykelstrategi	Efter antagande ska cykelstrategin genomföras

Prioriterade delstrategier: Skapa hållbar digital utveckling i hela länet genom tillgång till höghastighetsuppkoppling.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Alla medborgare i länet ska ha tillgång till säker och snabb tillgång till internet	Ta fram en bredbandstrategi och genomföra handlingsplan för denna	Aktiviteter för att genomföra den regional bredbands- och digitaliseringsstrategin.	På regional nivå arbeta för att de nationella målen uppfylls så att länets alla aktörer kan ta del av digitaliseringens möjligheter.
		Verka för övergripande samordning, samverkan och samarbete i bredbandfrågor samt fungera som kontaktpunkt för sådana frågor i det aktuella länet för såväl offentliga som privata aktörer.	Ska verka för övergripande samordning, samverkan och samarbete i bredbandfrågor samt fungera som kontaktpunkt för sådana frågor i det aktuella länet för såväl offentliga som privata aktörer.
		Genomförande av bredbandsstrategin	En handlingsplan för genomförandet av bredbandsstrategin ska tas fram. Studier kring regionens möjligheter att främja bredbandsutbyggnaden kan genomföras.

Prioriterade delstrategier: Gemensamma strukturbilder för länets framtida infrastruktursystem.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Samverkan kring strukturbilder för länets utveckling.	Ta fram regionala strukturbilder som beskriver framtida målbild för kollektivtrafik och infrastruktur.		
	Skapa en interaktiv digital lösning för strukturbilder.		

Prioriterade delstrategier: Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till studier, fritidsaktiviteter och kultur.

Strategiområden: En smart region

Företagsamhet och samverkan är kännetecknande för länet sedan lång tid tillbaka. Genom innovations- och förändringskraft har länets näringsliv utvecklats och gått stärkt ur kriser och strukturomvandlingar. Mod, handlingskraft, stolthet och uppfinningsrikedom präglar företagen, deras ledare och medarbetare. Genom framgångsrika och prestigelösa småföretag blomstrar hela länet och sysselsättningen är hög.

Strategiska mål: 2035 är Jönköpings län en långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

Prioriterade delstrategier: Förstärka näringslivets och offentligas innovations- och förändringskraft.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde
Digitalisering och innovation	År	>
Starta och driva företag	År	>

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Ökad investeringsgrad i innovation.	Ett närmare samarbete mellan Regionen, akademin, kommunerna i länet och det innovations- och företagsfrämjande systemet. Regional utveckling ska vara del av den drivande kraften för offentligas och näringslivets innovationskraft samt stödja till att höja investeringsgraden.	Etablera forum för innovationsarbete inom ramarna för främjandesystemet.	Arbetet koncentreras främst till implementeringen av den Smarta specialiseringsstrategin.
		Insatser som främjar näringslivets omställningsarbete med höjt kunskaps- och teknologiinnehåll, digital transformation och jämställd regional utveckling.	Adekvata insatser arbetas fram i samverkan med det företagsfrämjande systemet.
		Implementera Smart Specialiseringsstrategin.	Ett tvärsektoriellt arbete som ska ta fram handlingsplaner i någon form.
		Initiera processer, i bred samverkan och olika forum, som kan bidra till att öka företagens strategiska lednings- och innovationsförmåga för att möta komplexa samhällsutmaningar.	Med hjälp av forskare och nationella experter forma ett regionalt kunskapsnav för framtidsdriven förändringsledning.
		Medverka till ökad insikt och förståelse, på flera nivåer, om framtida utmaningar som väntar länets näringsliv.	Genom inhämtad framtidsstrategisk kompetens bidra till ökad förändringstakt och digital transformation för fortsatt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Fler nya företag.	Kartlägga det företagsfrämjande systemet. Ta fram en gemensam strategi för hur vi ska jobba för att få flera företag att starta men även arbetet med generationsväxling behöver ses över samt ta fram en strategi för generationsväxling.	Initiera arbete med förändrad metod- och processutveckling tillsammans med det företagsfrämjande systemet för en högre resurseffektivitet av offentliga medel.	Framgår av aktivitetsbeskrivningen.
Fler kvinnliga företagsledare.	Utveckla, stärka och stödja de kvinnliga nätverk som finns, med t.ex. kunskap, utbildningar och omvärldsbevakning.	Stödja de befintliga nätverk i länet som finns i länet genom kunskap, utbildningar och omvärldsbevakning.	Se aktivitetsbeskrivning.

Prioriterade delstrategier: Utveckla ett hållbart, diversifierat och kunskapsintensivt näringsliv i hela länet genom smart specialisering.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Stärka länets starka och möjliga sidor för ett hållbart och kunskapsintensivt näringsliv.	Stödja och stimulera nya näringar till affärsmöjligheter utifrån framgångsfaktorer för tillverkningsindustrin, träindustrin, transportlogistik, e-handel med mera kommer vi locka nya tjänsteföretag att etablera sig i länet och ges möjlighet till tillväxt. Genom kontakter med befintliga tjänsteföretag, marknadsföra länet som en utmärkt etableringsort. Science Park och Almi har ett ökat fokus mot tjänsteföretag.	Genom att bevilja affärsutvecklings- och konsultcheckar samt verifieringsmedel till tillväxtbenägna företag, bidra till ökad konkurrenskraft och därmed säkrade och nya arbetstillfällen i länets små och medelstora företag.	Framgår av aktiviteten.
		Implementera Smart Specialiseringsstrategin.	Ett tvärsektoriellt arbete.
Med samlad kraft stärka strukturerna runt KKN näringen i vårt län i nära samverkan med kommunerna och andra främjande organisationer så som Science Park mfl.	Intensifiera arbetet med KKN (Kulturella och Kreativa Näringar) i länet samt stötta och uppmuntra initiativ från andra aktörer inom KKN näringen i länet.	Kulturella och kreativa näringar.	En formalisering av vårt interna arbete med KKN näringen kommer att göras under våren. Hur fångar vi upp och driver området tillsammans inom Regionala utvecklingsstrategin och våra olika sektioner som tangerar området på olika sätt . Påbörja insatser som stärker näringen och kopplar ihop kultur och näringslivsutveckling.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Fler företag och högre förädlingsvärde inom besöksnäringen.	Kommunerna behöver ta vara på de naturresurser som finns för att skapa förutsättningar att starta flera företag inom besöksnäringen, många av de värden turisterna efterfrågar finns i Kommunerna/länet.. Insatser måste också göras för att höja förädlingsvärdet hos befintliga besöksnäringsföretag. Genom att lära av varandra så kan nya möjligheter och marknader identifieras för att stärka förädlingsvärdet.	Upprättande av projektplan och påbörja arbetet för framtagande av regional besöksnäringsstrategi.	Arbetet ska ske i nära samverkan med Smålands turism AB.
Identifiera framgångsfaktorer för olika inriktningar i turism.	Skapa arenor för affärsutveckling och kompetensutveckling för företagare inom turism- och landsbygdsnäring.	Utveckla insatser och aktiviteter inom kompetensfrågor för länets besöksnäringsaktörer.	Framgår av aktivitetsbeskrivning.
		Upprättande av projektplan och påbörja arbetet för framtagande av regional besöksnäringsstrategi.	Arbetet ska ske i nära samverkan med Smålands turism AB.
Implementera en smart specialiseringsstrategi.	Ta fram en smart specialiserings strategi utifrån de av länet och OECD identifierade områden.	Implementera och förankra en smart specialiseringsstrategi med följdfokus att attrahera kapital och etableringar.	Under våren ska förslag till smart specialiseringsstrategi utarbetas, skickas på remiss och lämnas för politisk hantering.

Prioriterade delstrategier: Samverka för kompetensutveckling.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Strukturer för livslångt lärande i enlighet med EU:s definition.	Samarbete mellan länets företag och utbildningsarrangörer för att möjliggöra formell utbildning under pågående anställning.	Uppmärksamma och sprida goda exempel på samverkan.	Samma som aktivitet.
	Strukturer för livslångt lärande i enlighet med EU:s definition.	Samverka med Encell, Jönköping University, och utbildningsaktörer i länet.	Samma som aktivitet.
	Insatser för kompetensutveckling inom området attityder till arbete och försörjning. Digitalisera	Samverka med utbildningsaktörer och arbetsmarknadens parter i länet.	Görs i olika nätverk och forum.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
	och förenkla möjligheten till livslångt lärande.		

Strategiområden: En kompetent region

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser är helt avgörande för att säkra näringslivets och den offentliga sektorns behov av medarbetare för att kunna möta välfärdens utmaningar. Förutsättningarna och utgångsläget varierar mellan länets kommuner. Genom en väl fungerande samverkan i länet mellan Region Jönköpings län, kommunerna, näringslivet, akademi och utbildningsanordnare, Arbetsförmedling och arbetsmarknadens parter säkerställs den långsiktiga kompentensutvecklingen och matchningen på arbetsmarknaden i hela länet.

Strategiska mål: 2035 säkerställs matchningen på arbetsmarknaden i Jönköpings län genom det livslånga lärandet

Prioriterade delstrategier: Stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen och matchningen för integration och hållbar tillväxt.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Tillhandahålla analyser och prognoser av privat och offentlig sektors behov av kompetens på kort och lång sikt som underlag för kompetensförsörjningsinsatser.	Presentera en årlig prognos över kompetensbehov i länet på kort och lång sikt. Särskilt uppmärksamma kompetensnivå på kommunal och delregional nivå. En framtidsspaning tas fram en gång per mandatperiod.	Under hösten 2022 presenteras en kompetensbehovsprognos.	Under hösten 2022 presenteras en prognos över kompetensbehovet i länet.
		Påbörja planera framtagandet av en framtidsspaning som ska presenteras våren 2024.	Under hösten 2022 påbörjas planering av en framtidsspaning som ska presenteras vart fjärde år.
		Regelbundna dialoger med företag och branschorganisationer för att fånga upp kompetensbehovet.	
Det bör finnas effektiva strukturer för validering på regional nivå.	Samla alla relevanta aktörer för ett utvecklingsarbete kring regional samverkan av validering. Samordna detta med deltagandet i Myndigheten för Yrkeshögskolans projekt Valideringslyft.	Tillsammans med relevanta aktörer genomföra en workshopserie.	Region Jönköpings län deltar i Myndigheten för Yrkeshögskolans projekt Valideringslyft. Detta projekt ska hjälpa oss att tillsammans med relevanta aktörer i länet att stärka en regional struktur för validering.
	Utveckla en portal på RU:s webbsida som stöder effektiva strukturer för validering inom länet.	Undersöka möjligheten av att etablera en portal för det livslånga lärandet där det är tydligt för individ och företag var man kan validera, utbilda och kompetensutvecklas.	I syfte att tydliggöra och synliggöra en fungerande struktur för det livslånga lärandet.
Säkerställa att det finns flexibla kompetensutvecklingsinsatser till genomförda valideringar.	Stödja arbetsmarknadens parter och utbildningsanordnare att etablera flexibla kompetensutvecklingsinsatser som är kopplade till genomförda valideringar.	Arbeta för ett system för kontinuerliga kompetensutvecklingsinsatser till genomförda branschvalideringar i linje med projektet	En av projektet "Framtidssäkrad industris" målsättningar är att söka etablera en systematisk och strukturerad modell för kontinuerliga

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
		Framtidssäkrad industris målsättning.	kompetensutvecklingsinsatser efter genomförda kompetenskartläggningar och branschvalideringar.
Arbeta för en SFI-utbildning som möter arbetsmarknadens behov.	I samverkan med kommunal vuxenutbildning och arbetsmarknadens parter arbeta för en SFI-utbildning som kombineras med praktik.	Ta del av och sprida Skolverkets projekt som handlar om att utveckla en SFI-utbildning som kombineras med praktik.	Skolverket bedriver nu ett projekt med syfte att förbättra en SFI-utbildning som kombineras med praktik. Några regioner deltar i detta projekt. Vi ska ta del av projektets resultat och försöka sprida dessa resultat i länet.
Det livslånga lärandet har ökat i hela länet.	Utveckla samarbetet med Jönköping University, Yrkeshögskolutbildningsanordnare och folkbildningens organisationer i syfte att stärka det livslånga lärandet.	Regelbundna dialogmöten med yrkeshögskoleaktörer.	Vi har etablerat ett samarbete med yrkeshögskoleaktörer i länet, YHSAM. I detta arbete ingår att ta fram kompetensprognoser och presentera dem för Myndigheten för yrkeshögskolan.
		Deltagande i Länsbildningsförbundets styrelse.	Regional utveckling har en adjungerad plats i Länsbildningsförbundets styrelse. En viktig plats för dialog och samverkan.
		Kontinuerliga möten med olika representanter för Jönköping University i syfte att stärka kompetensförsörjning och kompetensutveckling i länet.	Regional utveckling har idag kontakter med olika företrädare för Jönköping University såsom högskolans ledning, Spark, Encell och YH-ansvarig. Dessa dialogkontakter ska värnas och utvecklas.
		Arbeta för en nationell tandläkarutbildning och ett nationellt center för tandvård vid Jönköping University.	En förnyad ansökan om en nationell tandläkarutbildning ska lämnas in till regeringen i mars 2022. Regional utveckling deltar aktivt i arbetet att denna ansökan beviljas. Därmed kan också ett nationellt centrum för tandvård byggas upp.
	Stärka integrationsperspektivet i regionalt	Vi stöder och medfinansierar regionala projekt som har ett starkt	

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
	Kompetens-försörjningsarbete	integrationsfokus inom kompetensförsörjning.	

Prioriterade delstrategier: Etablera jämlika möjligheter till utbildning och livslångt lärande i hela länet.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Medverka i planeringen av utbud och inriktning av regionalt yrkesvux.	Utveckla samarbetet med kommunernas vuxenutbildning i syfte att länet kan erbjuda regionala yrkesvuxutbildningar som möter arbetsmarknadens behov.	Regelbundna dialogmöten med kommunernas vuxenutbildningschefer.	Vi träffar både vuxenutbildningschefer i det länsövergripande nätverket och i de tre kommungrupperingarna. Dialog om utbud av regionalt yrkesvuxutbildningar. Gå igenom kompetensprognosen i syfte att bygga utbildningar som möter arbetsmarknadens behov.
	Regelbundna träffar med länets vuxrektorer, dels länsövergripande, men också i de tre kommungrupperingarna. Den årliga kompetensprognosen används som underlag vid samtalen.	Regelbundna dialogmöten med kommunernas vuxenutbildningschefer.	Vi träffar både vuxenutbildningschefer i det länsövergripande nätverket och i de tre kommungrupperingarna. Dialog om utbud av regionalt yrkesvuxutbildningar. Gå igenom kompetensprognosen i syfte att bygga utbildningar som möter arbetsmarknadens behov.
Bidra till etablering och utveckling av kommunala lärcentrum i hela länet.	Arbeta för att det etableras lärcentra i de kommuner som saknar sådana centra.	Kartlägga om det finns motsvarigheter till lärcentra i de kommuner som saknar lärcentra.	Verka för att det ska finnas lärcentra i alla länets kommuner som genom breda och efterfrågade utbildningar kan möta näringslivets och det offentligas kompetensbehov och möjliggöra studier parallellt med arbete i hela länet.
	Verka för att alla relevanta utbildningsaktörer erbjuder kompetensförsörjningsmöjligheter i dessa lärcentra.	Inspirera till att stöd finns för studerande att erhålla utbildning hos relevanta utbildningsaktörer i kommunala lärcentra.	Föra dialog om och på vilket sätt som dessa lärcentra kan vara viktiga noder för livslångt lärande.
	Särskilt uppmärksamma digitaliseringens möjligheter för att stärka kompetensförsörjningen.	Följa upp projektet "Den digitala noden".	Campus Värnamo planerar att starta projektet "Den digitala noden". I detta projekt

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
			ska digitaliseringens möjligheter undersökas och tydliggöras. Regional utvecklings ska delta i detta projekt.
Folkhögskolors och studieförbunds möjligheter att stärka det regionala kompetensförsörjningsarbetet tillvaratas.	Utveckla samarbetet med Länsbildningsförbundet samt folkhögskolor och studieförbund. Konkretisera den roll som folkbildningens aktörer kan spela i det regionala kompetens-försörjningsarbetet.	Delta i Länsbildningsförbundets styrelsemöten.	Regional utveckling är adjungerade i Länsbildningsförbundets styrelse. I styrelsen förs dialog om hur folkbildningen kan spela en aktiv roll i det regionala kompetensförsörjningsarbetet.

Strategiområden: En global Region

Länets strategiska läge, den internationellt profilerade högskolan och den ökande globaliseringen skapar förutsättningar för länet att bli en långsiktig hållbar och innovativ tillväxtregion Exportmarknaden är central för många av länets företag. En förutsättning för länets långsiktigt hållbara utveckling är att länets företag erövrar och blir en del av de globala värdekedjorna. Insatser behöver därför kontinuerligt göras för att stödja företagens internationalisering- och exportambitioner. Globaliseringen ger även möjlighet till kunskaps- och kompetensinfluenser samt ökar möjligheten för internationella företags direktinvesteringar och nyetableringar i länet

Strategiska mål: 2035 är Jönköpings län ett internationellt konkurrenskraftigt län

Prioriterade delstrategier: Bidra till att utveckla EU och övriga världen i en mer hållbar riktning.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Främjande av mänskliga rättigheter	Utveckla utbytet med andra länder och regioner för att skapa lärande och samverkan.	Grundläggande arbete för internationellt samarbete.	Lärande och samverkan på EU-arenan förutsätter god samverkan, prioritering och specialisering på hemmaplan. Arbetet behöver förhålla sig till prioriteringar i den regionala utvecklingsstrategin, till strategin för smart specialisering och till EU:s strukturfonder som ett verktyg för att på sikt bli starka på EU-arenan.
	Sprida information kring mänskliga rättigheter med särskilt fokus på demokratifrågor	Att med utgångspunkt i värdskapet för Europa Direkt Jönköpings län informera om och bidra till Konferensen om Europas Framtid.	Konferensen om Europas framtid är en rad debatter och diskussioner där människor från hela EU kan dela med sig av sina idéer och bidra till att skapa vår gemensamma framtid.
Bedriva lärande för Agenda 2030	Utveckla förmågan att använda Agenda 2030 som utgångspunkt i regionalt utvecklingsarbete.	Bidra med internationellt perspektiv i Agenda 2030-samverkan i länet.	Regional utveckling deltar genom sektionen för hållbarhet i länets samverkansgrupp för Agenda 2030. Gruppen stöttar och samverkar med länets kommuner. Det internationella perspektivet kan bidra med nya perspektiv och fungera inspirerande för insatserna.
Främjande av demokrati i ett europeiskt perspektiv.	Att informera om och bidra i Konferensen om Europas Framtid – en	Att skapa träffytor för dialoger utifrån ett EU-perspektiv med	En framgångsfaktor för engagemang är sakfrågor där EU påverkar.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
	medborgardialog initierad av Europeiska Kommissionen.	utgångspunkter i den regionala utvecklingsstrategin.	

Prioriterade delstrategier: Arbeta proaktivt med omvärldsanalys.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Omvärldsanalys utifrån länets perspektiv	Ta fram omvärldsanalyser	Omvärldsbevakning av EU-arenan utifrån prioriterade delstrategier i RUS primärt genom Småland Blekinge Halland South Sweden.	Arbetet är förutsättningsskapande för att höja kunskap och på sikt förmåga för ett framgångsrikt arbete på EU-arenan
		Uppdatera utvalda relevanta delar av statistik utifrån socioekonomisk analys för Småland och Öarna.	Inför programstart av strukturfonderna uppdateras relevanta delar av beräkningsunderlaget i den socioekonomiska analysen. Främst ligger fokus på pandemins konsekvenser på arbetsmarknaden och att få så färskt underlag som möjligt inför skrivande av regional handlingsplan för Europeiska Socialfonden.
	Utveckla och genomföra strategiskt riktade beställningar till Brysselkontoret	Att utifrån den regionala utvecklingsstrategin och dess prioriterade delstrategier utarbeta ett länsspecifikt dokument och att genom bland annat kontaktpersonsgrupp, chefsgrupp och styrgrupp bida till den löpande dialogen inom samarbetet för Småland Blekinge Halland South Sweden.	Det länsspecifika dokumentet utgår från redan beslutade strategier och prioriteringar och är en av utgångspunkterna för verksamhetsplanen inom Småland Blekinge Halland South Sweden.

Prioriterade delstrategier: Utveckla förmågan att dra nytta av de resurser som EU erbjuder.

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
Nyttjande av EU-medel	Att aktivt arbeta bland länets aktörer för att skapa EU-projekt som bidrar till utveckling av länet för att utnyttja	Mobilisering internt och externt med fokus på EU:s programperiod 2021-2027.	EU:s nya programperiod beräknas starta upp med utlysningar under 2022.
		Samordning i Småland och Öarna av uppdraget	Region Jönköpings län har sedan våren 2020 samordnat

Delmål	Uppdrag	Aktiviteter	Beskrivning
	EU:s potential gällande regionala medel.	att ta fram operativt program för Europeiska Regionala Utvecklingsfonden 2021-2027.	de fyra länens gemensamma arbete inför kommande programperiod 2021-2027. Uppdraget kommer från Näringsdepartementet och stöds av Tillväxverket. Uppdraget förväntas slutföras under 2022.
		Samordning i Småland och Öarna kring framtagande av regional handlingsplan för Europeiska Socialfonden.	Region Jönköpings län har sedan våren 2020 samordnat de fyra länens gemensamma arbete inför kommande programperiod 2021-2027. Uppdraget kring att ta fram regional handlingsplan för Europeiska Socialfonden förväntas komma från Arbetsmarknadsdepartementet under kvartal 4 2021 alternativt 2022. Uppdraget förväntas slutföras under 2022.
	Etablera nätverk och fokusera på strategiska utvecklingsområden som möjliggör påverkan på EU-arenan och internationella partnerskap som grund för arbete mot ramprogram och sektorsprogram.	Grundläggande arbete för att öka kunskap kring och förmåga att verka på och dra nytta av EU-arenan. En förutsättning är samordning, prioritering och specialisering på hemmaplan.	EU:s programperiod 2021-2027 ger goda förutsättningar för inledande arbete som stärks av regionala medel och EU:s strukturfonder. Detta ger förutsättningar för klusterutveckling, samordning och specialisering för att skapa kraft i framtida arbete inom konkurrensutsatta fonder och program inom EU.
	Delta i Europaforum.	Delta och sprida information om Europaforum som arrangeras i Halland inom samarbetet för Småland Blekinge Halland South Sweden.	
Intresse av EU	Genomföra satsningar och samarbeten för att informera om EU och om EU:s fonder.	Att bidra till EU-kommissionens kampanj Europa i min region för att visa på den nytta EU-medel skapar för länets utveckling.	Syftet med kampanjen är att EU-projekt runt om i Europa ska sprida kunskap om vad de gör för nytta i samhället.
		Att genom värdskapet för Europa Direkt Jönköpings län tillhandahålla information kring EU-frågor.	Region Jönköpings län är på uppdrag av EU-kommissionen värdorganisation för Europa Direkt Jönköpings län. Pågående uppdrag avslutas 2025.

Hållbarhet

Strategiska mål: Klimatpåverkan från våra transporter ska minska och transportsystemet ska vara resurseffektivt.

Framgångsfaktorer: Vi är klimatsmarta - transporter

Uppdrag/mål: Under programperioden ska klimatpåverkan från privata resor till vårdinrättningar minska, genom digitala och samordnade vårdmöten och stimulerande av hållbara resealternativ.

Aktiviteter
Utveckla digitala vårdmöten så att patienten i ökad utsträckning kan få vård i hemmet.
Utveckla samordningen av vårdbesök till och mellan våra sjukhus.
Stimulera fler patienter att välja hållbara resealternativ till vårdinrättningar.

Uppdrag/mål: Under programperioden ska klimatpåverkan per årsarbetare minska med minst 40 procent för tjänsteresor, inklusive egna godstransporter, jämfört med 2019

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Växthusgasutsläpp från flyg	År	-10%
Andel förnybar energi i RJL's pool-, verksamhets- och transportbilar	År	40 %

Aktiviteter
Öka andelen förnybara drivmedel i pool-, verksamhets- och transportbilar till minst 70 procent år 2025. D.v.s. välj fordon enligt drivmedelsstrategin och tanka alltid rätt drivmedel.
Ta fram en strategi för resfria möten.

Uppdrag/mål: Vi ska stimulera våra medarbetare till att välja mer hållbara resealternativ för arbetspendling, med en målsättning att minska klimatpåverkan per anställd med 30 procent under programperioden, jämfört med 2019.

Aktiviteter
Uppmuntra medarbetare att resa hållbart genom att erbjuda förmånscyklar.
Erbjuda medarbetare gratis prova-på-perioder med kollektivtrafik.
Utveckla och erbjuda ett centralt system för samåkning till och från jobbet.

Strategiska mål: Vi ska stärka den sociala hållbarheten och minska den negativa hälso- och miljöpåverkan genom våra upphandlingar.

Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö - upphandling

Uppdrag/mål: År 2025 ska 100 procent av våra särskilt farliga kemiska produkter utretts med syfte att hitta hälso- och miljöanpassade alternativ. Vi ska ha bytt ut produkter där det varit möjligt.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Andel särskilt farliga kemiska produkter som utretts	År	100 %

Strategiska mål: Vi ska främja en hållbar läkemedelskedja som med bibehållen patientnytta bidrar till att minska miljöpåverkan från läkemedel.

Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö - läkemedel

Uppdrag/mål: År 2025 ska antal uthämtade antibiotikarecept per år vara högst 250 recept per 1000 invånare, vilket innebär en minskning med 8 procent jämfört med 2019. Rekvirerad antibiotika för slutenvård ska minska i enlighet med Stramas målsättningar.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Förskrivning av antibiotika i öppenvården	År	250 recept/1000 inv

Strategiska mål: Vi ska främja en hållbar livsmedelsproduktion, hälsosamma matvanor och en ökad självförsörjningsgrad.

Framgångsfaktorer: Vi bidrar till en sund livsmiljö - livsmedel

Uppdrag/mål: Vi ska servera måltider som främjar hälsosamma matvanor och minskar klimatpåverkan.

Aktiviteter
Kostpolicyn med tillhörande tillämpningsanvisningar ska implementeras och följas upp. Olika delar av kostpolicyn följs upp olika år. Beslut om ev. uppföljning via Stratsys fattas inför varje år i samråd mellan de tre ansvariga verksamheterna.

Strategiska mål: Vi ska öka andelen cirkulära materialflöden, avfallsmängden ska minska och återvinningen ska öka.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt - cirkulära materialflöden

Uppdrag/mål: Hållbar användning av förbrukningsmaterial: År 2025 ska klimatpåverkan från prioriterade förbrukningsartiklar minska med minst 15 procent jämfört med 2019.

Aktiviteter
Främja användning av förbrukningsmaterial som går att materialåtervinna och består av återvunnen och/eller förnybar råvara. D.v.s. minska användningen av engångsprodukter och när engångsprodukter måste användas; Välj produkter som rekommenderas från miljösynpunkt.

Uppdrag/mål: Vid flytt eller nyetableringar ska en så stor andel som möjligt av inredningen vara återanvänd.

Aktiviteter
VO Återanvända inredning Vid flytt eller nyetableringar ska en så stor andel som möjligt av inredningen vara återanvänd

Strategiska mål: Vår kapitalförvaltning ska vara socialt hållbar och bidra till minskat fossilberoende.

Framgångsfaktorer: Vi använder våra resurser klokt - kapitalförvaltning

Uppdrag/mål: Den relativa klimatbelastningen från vår kapitalförvaltning ska minska jämfört med år 2019 och klimatbelastningen ska vara lägre än för jämförbara index.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2022
Klimatpåverkan kapitalförvaltning, ton CO2e/mnkr av portföljens innehavs totala omsättning	År	

Strategiska mål: Vår verksamhet styrs av värden kring jämlikhet, jämställdhet och ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande.

Framgångsfaktorer: Vi är till för alla - ett normmedvetet förhållningssätt och bemötande

Uppdrag/mål: Ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ska ingå i analyser, resursfördelning och beslutsfattande i organisationens verksamheter och projekt.

Aktiviteter
Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom jämlikhets- och jämställdhetsintegrering för politiker, chefer, HR-partners, verksamhetsutvecklare, utvecklingsledare och andra strategiskt viktiga funktioner
Se över, och vid behov komplettera, befintligt beslutsstöd och utbildningsutbud.

Aktiviteter
Följa upp jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv när vi utvecklar och förbättrar våra verksamheter, samt när vi beviljar finansiellt stöd och projektmedel.

Uppdrag/mål: Samtliga medarbetare ska ha kunskap om vad normmedvetenhet och icke-diskriminering innebär i praktiken.

Aktiviteter
Målgruppsanpassa stöd för att ge medarbetarna de verktyg de behöver.
Anpassa befintligt stöd för förbättrings- och kvalitetsarbete till att omfatta normmedvetenhet.
Erbjuda coaching i normmedvetenhet och icke-diskriminering för verksamheter.

Strategiska mål: Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende, delaktighet och ansvar.

Framgångsfaktorer: Vi är till för alla - samhällsutveckling

Uppdrag/mål: Tillgänglighet ska vara ett prioriterat utvecklingsområde utifrån flera perspektiv – information och kommunikation, verksamhet och lokaler.

Aktiviteter
Målgruppsanpassa stöd för att ge medarbetarna de verktyg de behöver.
Utöka användningen av universell utformning .
Sprida kunskap om hälsolitteracitet och användningen av verktyg som stödjer hälsolitteracitet.
Genomföra särskilda kompetensutvecklingsinsatser inom området funktionsnedsättningar och tillgänglighet för vårdpersonal, transportpersonal, politiker, verksamhetsutvecklare och andra strategiskt viktiga funktioner.

Uppdrag/mål: Genomförandet och utvecklingen av våra tjänster och verksamheter ska ske i samverkan med våra kunder/dem vi är till för, med hänsyn till deras erfarenheter och upplevelser.

Aktiviteter
Fortsätta utveckla arbetet med olika former av aktivt samskapande.
Fortsätta utveckla mötesplatser för inflytande, delaktighet och medskapande.
Ge stöd genom coaching och verktyg åt verksamheter.
Utveckla uppdraget som finskt förvaltningsområde genom ökad samverkan med den finska minoriteten i länet.

Uppdrag/mål: Verksamheter och arbetsplatser främjar aktivt integration, inom ramen för strategier, planer och program.

Aktiviteter
Utveckla arbetet med de nationella minoriteternas rättigheter.
Genomföra utbildningsinsatser för att öka kulturmedvetenhet

Aktiviteter
Utveckla insatser för stöttning i språkutvecklingen i svenska språket på arbetstid hos medarbetare med utländsk bakgrund med önskemål och behov av detta.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslut om remittering av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Godkänner föreliggande remissförslag till Regional transportplan för Jönköpings län 2022 - 2033
2. Ger Regionledningskontoret i uppdrag att skicka ut planförslaget på remiss

Sammanfattning

Region Jönköpings län har utifrån regeringens uppdrag om åtgärdsplanering tagit fram ett förslag till regional transportplan för åren 2022 – 2033. Planförslaget visar hur Region Jönköpings län avser att fördela en ekonomisk ram om totalt 1 683 mnkr mellan olika åtgärdsområden samt på vilka grunder åtgärder inom regional statlig transportinfrastruktur ska prioriteras inom länet.

Information i ärendet

Direktiven om åtgärdsplanering anger att Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Region Jönköpings län kommer att skicka ut förslag till regional transportplan på remiss i tre månader mellan mitten av december till mitten på mars. Efter genomförd remissomgång beslutar Regionstyrelsen i april om det färdigremitterade och reviderade planförslag som ska skickas till Infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2021-12-05
- Remissversion av regional transportplan för Jönköpings län 2022-2033

Beslut skickas till

Regionledningskontoret - Regional utveckling

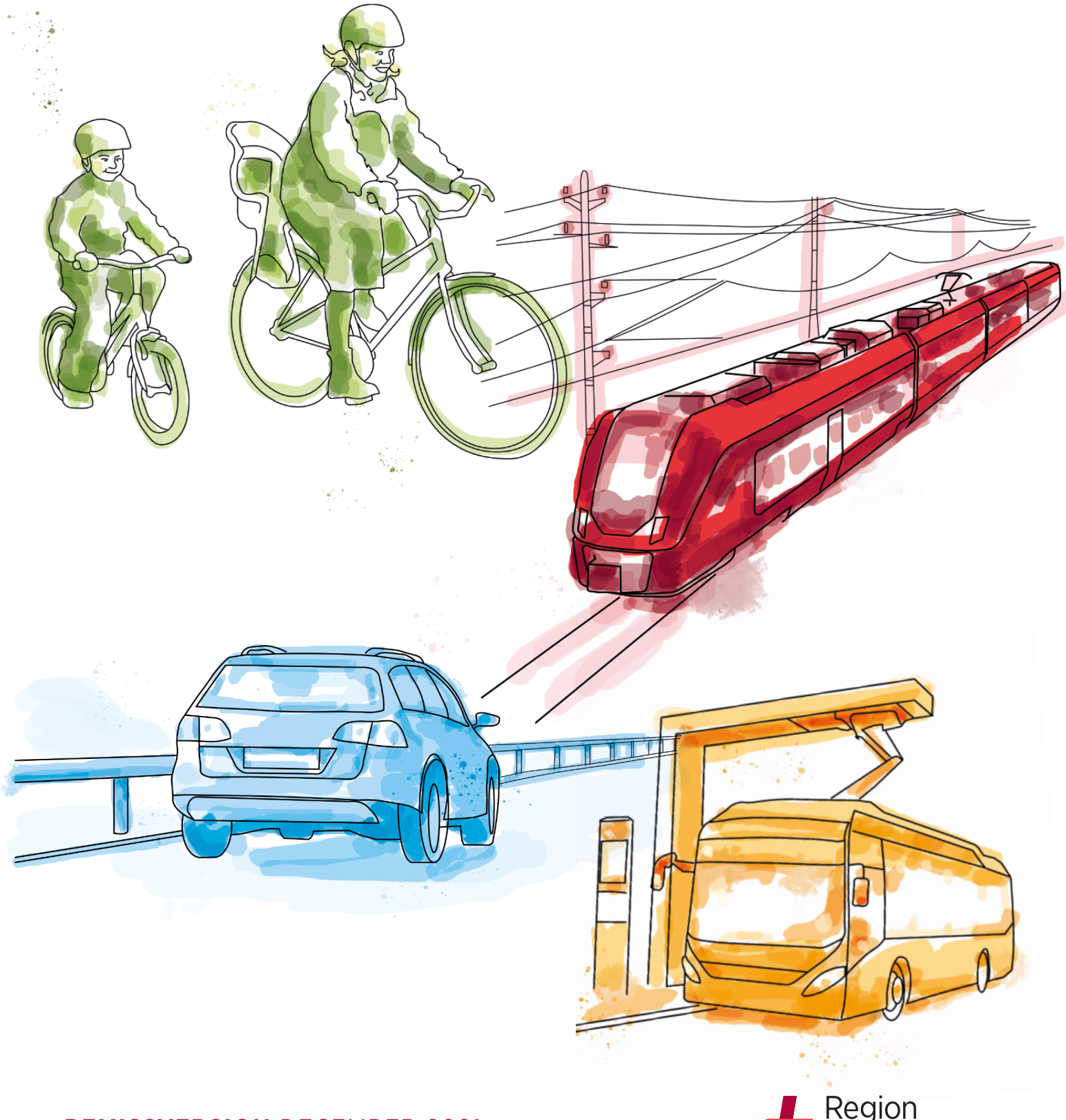
REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional Utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef Samhällsbyggnad och tillgänglighet

REGIONAL TRANSPORTPLAN

Jönköpings län 2022 - 2033



REMISSVERSION DECEMBER 2021

Region Jönköpings län

ORDLISTA

För att öka planförslagets läsbarhet förklarar vi nedan några av de transport- och trafikrelaterade ord och förkortningar som förekommer i rapporten.

Driftsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna bedriva drift och underhåll på en anläggning.

Intermodala transporter Begrepp som avser att transport av en godsenhet sker med fler än ett transportsätt.

Investeringsbidrag Bidrag som ges för att mottagaren ska kunna utföra nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

JLT Länstrafiken i Jönköpings län

Kombiterminal Terminal där olika lastbärare byter transportsätt (t.ex. från lastbil till godståg) utan att själva godset berörs, så kallade intermodala transporter.

LCC Livscykelanalys - ekonomisk analys där totala kostnader och intäkter för en åtgärd sammanställs över dess livslängd.

MKB Miljökonsekvensbeskrivning - redovisning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

NNK Nettonuvärdekvoten (NNK) är det samhällsekonomiska lönsamhetsmått som används vid investeringar inom transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden och ev. drift- och underhållskostnaden vid startåret.

Mötesseparerade vägar Vägar där en barriär (oftst mitträcke) finns mellan mötande körfält.

Restidskvot Ett mått som används för att uppskatta hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen som färdmedel utifrån restid (restid med kollektivtrafik/restid med bil).

SEB Samhällsekonomisk

Styv tidtabell En tidtabell som är lagd så att det är jämna tidsintervall mellan avgångarna.

TIM-nämnden Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö i Jönköpings län

Transportinfrastruktur Infrastruktur som syftar till att möjliggöra transporter av människor och gods

Y:et Samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Namnet kommer sig av att banorna tillsammans ser ut som ett stort Y.

ÅDT Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

ÅVS Åtgärdsvalsstudie - metodik där en utredning av möjliga lösningar för att lösa ett transportbehov tas fram.

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se,** skriv diarienummer RJL 2021-1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021-1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Regionfullmäktige sommaren 2022.

FRÅGOR

Infrastrukturstrategerna på Region Jönköpings län svarar gärna på frågor kring själva planförslaget eller länets planering för transportinfrastruktur på ett mer generellt plan:

Ida Hedberg ida.hedberg@rjl.se, 0730-39 63 38

Emil Hesse emil.hesse@rjl.se, 070-269 54 50

Innehåll

Innehåll 3

Läsanvisning 4

Förord 5

Sammanfattning 6

1. Bakgrund 8

Planering av infrastrukturåtgärder

Nationella mål med stor påverkan på planens utformning

Regionala mål med stor påverkan på planens utformning

Sydsvenska mål med stor påverkan på planens utformning

Megatrendernas påverkan på transportsystemet i Jönköpings län

2. Länets förutsättningar och behov 17

Övergripande beskrivning av länet

Länets transportsystem

3. Strategier 31

Alternativa strategier för transportplan

Låsningar i gällande transportplan

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning 34

Utgångspunkter

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

5. Planförslag 43

Järnvägsinvesteringar

Större vägåtgärder

Gång- och cykelinvesteringar

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Kollektivtrafikåtgärder

Bidrag

Regionala utredningsbehov

Genomförande av Regional transportplan

Uppföljning av planens genomförande

Investeringsåtgärder i nationell plan

Investeringsåtgärder i våra grannlän

Fullständig konsekvensbeskrivning 61

Utgångspunkter

Fokusområde Klimat

Fokusområde Hälsa och livskvalitet

Fokusområde landskap

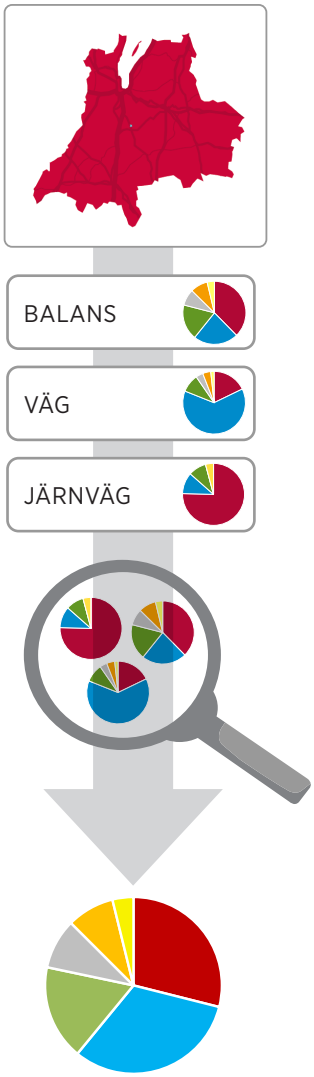
Fokusområde Resurshushållning

Fokusområde Samhällsekonomi och regional utveckling

Läsanvisning

Dokumentet är uppbyggt i en logisk ordningsföljd där inledande kapitel anger förutsättningarna för det slutliga förslaget till regional transportplan.

1. Bakgrund Avsnittet redogör för vad en transportplan är, hur de formella processerna kring inriktningsplanering och åtgärdsplanering ser ut samt hur planen tar avstamp i nationella och regionala mål



Flödesschemat ovan visar plandokumentets upplägg och illustrerar samtidigt processen med att ta fram ett förslag till regional transportplan.

2. Förutsättningar och behov Här beskrivs de specifika förutsättningar som Jönköpings län har och vilka behov vi ser kopplat till den regionala transportinfrastrukturen.

3. Strategier I kapitlet redovisas tre olika planalternativ grundade på alternativa strategier för att möta våra regionala transportbehov.

4. Sammanfattning av konsekvensbeskrivning I kapitlet beskrivs samlat hur respektive planalternativ påverkar miljöaspekter samt samhällsekonomi och regional utveckling.

5. Planförslag Kapitlet redogör för det valda förslaget till regional transportplan. Planförslaget beskrivs utifrån sex olika åtgärdsområden och lyfter också specifika brister som Region Jönköpings län ser som prioriterade att utreda under planperioden samt hur genomförandet av planen förväntas ske.

Bilaga: Fullständig konsekvensbeskrivning I den fullständiga konsekvensbeskrivningen ges en komplett beskrivning av de olika planalternativens påverkan på fokusområden för miljö samt samhällsekonomi och regional utveckling.

Förord

Region Jönköpings län ansvarar för de regionala utvecklings- och tillväxtfrågorna i Jönköpings län. I uppdraget ingår att utifrån regeringens direktiv upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur - eller en regional transportplan som dokumentet förenklat kallas.

Att vi har en fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning både för att pussla ihop vårt eget dagliga liv och för ett väl utvecklat och sammanhängande samhälle i stort. Transportinfrastrukturen måste ständigt underhållas och utvecklas; inte för infrastrukturens egenvärde utan för att möta samhällets förändrade mål och behov. En växande befolkning driver behovet av resor och ökande transporter vilket transportsystemet måste hantera samtidigt som utvecklingen ska ske med ett ökat hänsynstagande och minskad miljö- och klimatpåverkan.

Utvecklingen av infrastrukturen är ett medel för att förändra samhället och möta uppkomna eller förväntade trender och behov utifrån de ramar som anges i politiska mål och långsiktiga beslut. För Jönköpings län är det prioriterat att förstora och förstärka arbetsmarknadsregionerna. Främst genom satsningar på att utveckla regionaltågstrafiken, vilket tydligt uttrycks i den Regional utvecklingsstrategin. Detta kräver dock höjd standard och ökad kapacitet på stora delar av järnvägsnätet. Att utveckla och ställa om transportsystemet tar lång tid och kräver stora resurser. Region Jönköpings län kan tyvärr konstatera att tillgängliga medel för att utveckla transportsystemet inte räcker för att nå våra högt satta mål och ambitioner.

Regeringens infrastrukturproposition beslutades av Riksdagen i juni 2021 och Region Jönköpings län fick kort därefter direktiv om åtgärdsplanering, vilket är det formella uppdraget att ta fram en ny plan. Processen med framtagandet av den regionala planen har skett parallellt med framtagandet av den nationella planen, detta för att underlätta en helhetssyn i diskussioner och prioriteringar av angelägna åtgärder i länet. För att lyfta länets utveckling och stärka kopplingarna till omvärlden har Jönköpings län under lång tid aktivt drivit på för att bygga Nya stambanor vilket kommer skapa radikalt förbättrade resmöjligheter.

Grunden till ställningstagandena i transportplanerna är väl förankrad genom att de långsiktiga prioriteringar som har gjorts ligger fast. Den regionala transportplanen för Jönköpings län 2022–2033 kan, utifrån nya ekonomiska ramar och kostnadsuppskattningar, ses som en utveckling av den tidigare lagda planen för att anpassa länets infrastruktur till framtidens krav och behov.

Marcus Eskdahl

Ordförande i Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2022-2033 och den ekonomiska ramen för denna period är 1 684 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större väginvesteringar och järnvägsinvesteringar. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägarna Värnamo-Vaggeryd-Jönköping/Nässjö och Nässjö-Eksjö. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar och driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

Förslag till regional transportplan 2022-2033

32 mnkr sätts av för investeringsbidrag till enskilda vägar Bidraget stöttar vid insatser för att stärka länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

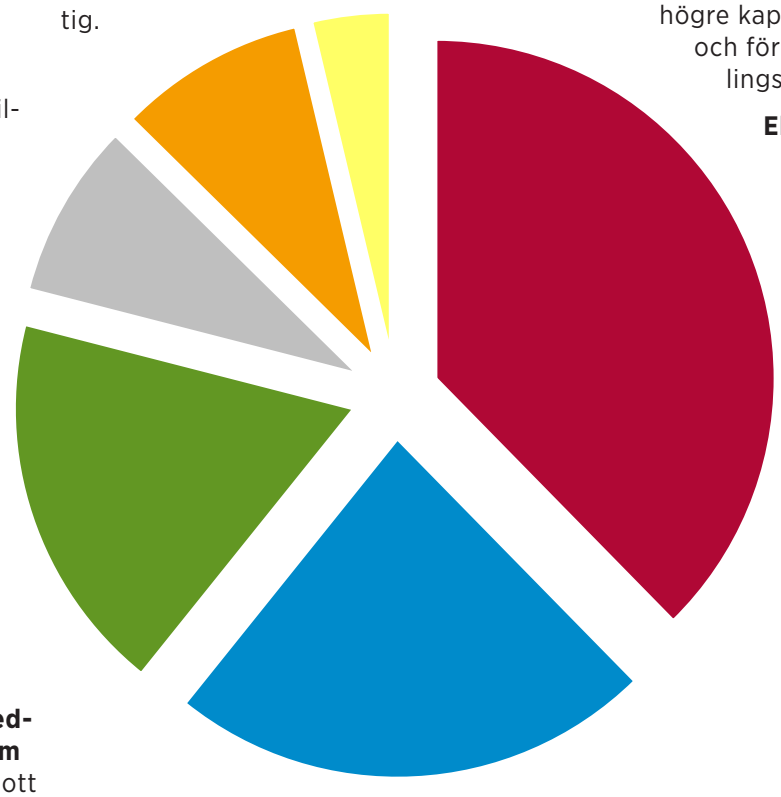
150 mnkr ska användas till kollektivtrafikåtgärder på regionalt statligt och kommunalt vägnät. Åtgärderna ska göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig.

31 mnkr ges i driftsbidrag till Jönköpings flygplats, som fyller en viktig funktion för länets tillgänglighet.

En **ny järnvägssträckning mellan Byarum och Tenhult samt elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö** ger ökad kapacitet, kortare restider och förbättrade trafikeringsmöjligheter mellan Värnamo och Jönköping.

En **ny mötesstation vid A6/Ryhov** ger högre kapacitet på Jönköpingsbanan och förbättrar regionala pendlingsmöjligheter.

141 mnkr ska användas till åtgärder för att höja trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät. Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och förbättrar säkerheten på mer trafikerade 80-vägar.



Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö - Eksjö möjliggör ett mer effektivt nyttjande av RJL:s nya tågflotta.

Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan möjliggör längre tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Plankorsningsåtgärder på Vetlandabanan ger en mer robust trafikering och säkrare trafikmiljö.

157 mnkr avsätts för byggande av gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar. Grovt uppskattat kan detta innebära cirka 25 kilometer ny cykelväg i länet.

150 mnkr tilldelas statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät. Denna pott kan ge mycket god utväxling för att stärka förutsättningarna för cykling i länets tätorter.

Byggnationen av **Rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och bättre tätortsmiljö utmed ett regionalt viktigt stråk.

Mötesseparering av Ulås - Bredasten på Rv 27 ger en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet i samma stråk.

Omsträckning av **Lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön inne i Tenhult.

Planen möjliggör en byggstart för **mötesseparering av Rv 27 Bredaryd - Anderstorp** vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.

1. Bakgrund

INNEHÅLL TRANSPORTPLANER

Nationell transportplan

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet,
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar (E4, Rv40 och Rv26 i Jönköpings län)
- medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal,
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länstransportplanerna.

Regional transportplan

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
- driftsbidrag för icke statliga flygplatser samt investeringsstöd till enskilda vägar.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan. Detta benämns *samfinansiering* och är aktuellt för denna plan.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Detta betyder att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; i allmänhet finns det inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt.

Det är också en utmaning att har tillräckligt med planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel. Det är därför viktigt att planen är strategisk i att lyfta brister för utredning för att regionen ska ha möjlighet att prioritera in dem som åtgärder vid nästkommande planrevidering.

För icke namngivna objekt (< 50 mnkr) är planeringscyklerna inte lika långa, det är därför möjligt att arbeta med bristinventeringar och tidiga utredningar mer löpande under planperioden - det är dock fortfarande väldigt viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

PLANERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER

Långsiktig ekonomisk planering av statlig transportinfrastruktur

Nationell och regional plan

Den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportinfrastrukturen sker på uppdrag av regeringen och ska bedrivas i enlighet med förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur respektive förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

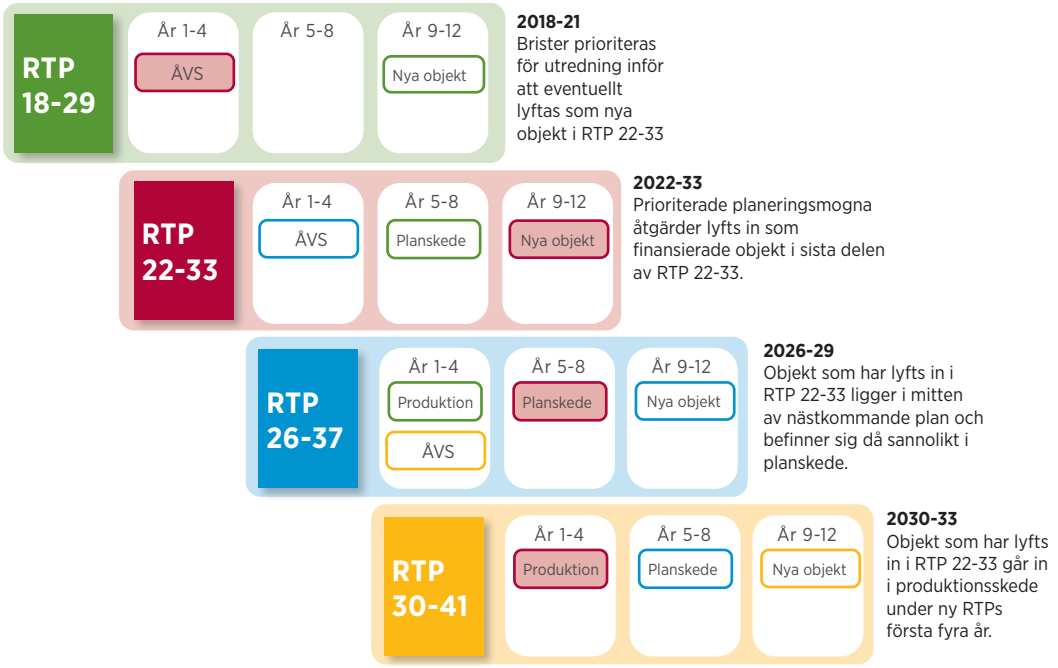
Ansvaret för planeringen av infrastrukturåtgärder i Jönköpings län är uppdelat på två planer: den nationella planen som upprättas av Trafikverket och den regionala planen där Region Jönköpings län är planupprättare. Båda planerna består av statliga medel och visar tillsammans vilka satsningar i transportinfrastruktur som ska genomföras i länet. Upplägget med det delade ansvaret för den samlade transportplaneringen ger Region Jönköpings län möjlighet att ge länsplanen en regional prägel och prioritera den typ av åtgärder som bedöms göra störst nytta i länet.

Rullande planering

Transportplanerna omfattar i allmänhet tolv år och de aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Eftersom planerna löper över så lång tid behöver de vara både långsiktiga och flexibla.

Den första delen av en planperiod är i allmänhet mer konkret och omfattar åtgärder som är mer planeringsmogna - det vill säga längre komna i planeringsprocessen. De sista åren under en planperiod kan omfatta brister och behov som behöver utredas mer enligt Trafikverkets fyrstegsprincip innan de är möjliga att definiera som konkreta åtgärder.

Större objekt innebär låsningar i planer: för att de ska vara möjliga att genomföra krävs det många gånger att medel avsätts i plan över tio år innan en åtgärd är genomförd.



Bilden visar hur den långsiktiga planeringen rullar över tid: från det att en större brist börjar utredas tills dess att den är genomförd som åtgärd tar det i allmänhet mer än tio år och bristen/åtgärden hinner vara med i fyra olika transportplaner!

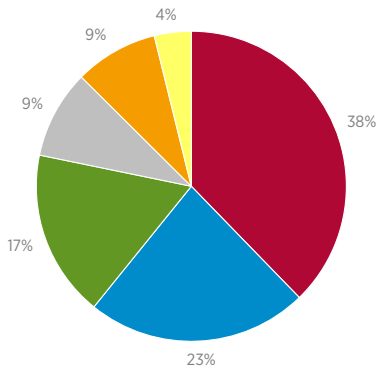
Låsningar i gällande regional transportplan för 2018-2029

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt i de flesta fall en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

Järnvägsinvesteringar I gällande plan är 300 mnkr avsatta för samfinansiering av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping. Medlen ligger fördelade på åren 2021-2029. Sedan planen fastställdes har åtgärden påbörjats.

I gällande plan finns även 220 mnkr fördelade på en pott för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor. Under planperioden har åtgärden elektrifiering Nässjö-Eksjö påbörjats.

Större väginvesteringar Gällande plan omfattar fem större vägprojekt varav två är färdigställda (Rv 32 Sunneränga-Marbäck samt Rv 32 Traneryd-Tranås S). Åtgärden Rv 27 förbi Bor var planerad att byggstartas under 2021 men har drabbats av förseningar och kommer sannolikt inte att gå in i produktion förrän 2023. Delen Ulås-Bredasten har ej beställts utan kommer att hanteras som ett eget objekt och har påbörjats under 2021. Åtgärderna Rv 27 Bredaryd-Anderstorp och väg 842 förbi Tenhult är i gällande plan planerade att påbörjas under perioden 2024-2029.



Regional transportplan 2018-2029	utrymme i plan mnkr
Järnvägsinvesteringar	**520**
Större väginvesteringar	**318**
Gång- och cykelinvesteringar	**240**
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**
Infrastruktur för kollektivtrafik	**120**
Bidrag	**53**

Regional transportplan 2018-2029	Kostnads-kalkyl 2018	Tidigare	2018-2020	2021-2023	2024-2029	Utrymme i plan
Järnvägsinvesteringar			**60**	**150**	**310**	**520**
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Yet)[1]	1 500			110	190	300
Åtgärder för hållbar tågtrafik på reg banor			60	40	120	220
Större vägåtgärder			**90**	**80**	**148**	**318**
Rv 32 Sunneränga-Marbäck	*176*	*126*	*50*			
Rv 32 Traneryd-Tranås S	*40*		*40*			
Rv 27 förbi Bor (inkl Ulås-Bredasten)[2]	203			80	55	135
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp[1]	90				60	60
Lv 842 förbi Tenhult	33				33	33
Gång- och cykelinvesteringar			**80**	**60**	**100**	**240**
Längs regional statlig väg						120
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät						120
Trafiksäkerhet och framkomlighet			**37**	**21**	**69**	**127**
Kollektivtrafikåtgärder			**35**	**30**	**55**	**120**
Längs regional statlig väg						60
Medfinansiering						60
Bidrag			**13**	**13**	**27**	**53**
Investeringsbidrag till enskilda vägar						28
Driftsbidrag icke statliga flygplatser						25
Totalt			**315**	**354**	**709**	**1 378 mnkr**

Planens ram baseras på det belopp som angavs i regeringens direktiv och Trafikverkets justering utifrån tidigare upparbetning har inte beaktats eftersom det kom efter planens fastställelse. Trafikverkets beslut om justering innebar att planens totala ram minskade med cirka 100 mnkr.

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansiering nat plan 1/3

Inriktningsplanering

Själva processen med att ta fram nya transportplaner inleds med att regeringen ger Trafikverket och ibland andra myndigheter i uppdrag att ta fram ett *inriktningsunderlag* för kommande planperiod. Underlaget beskriver möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling och utgör grunden för kommande infrastrukturproposition.

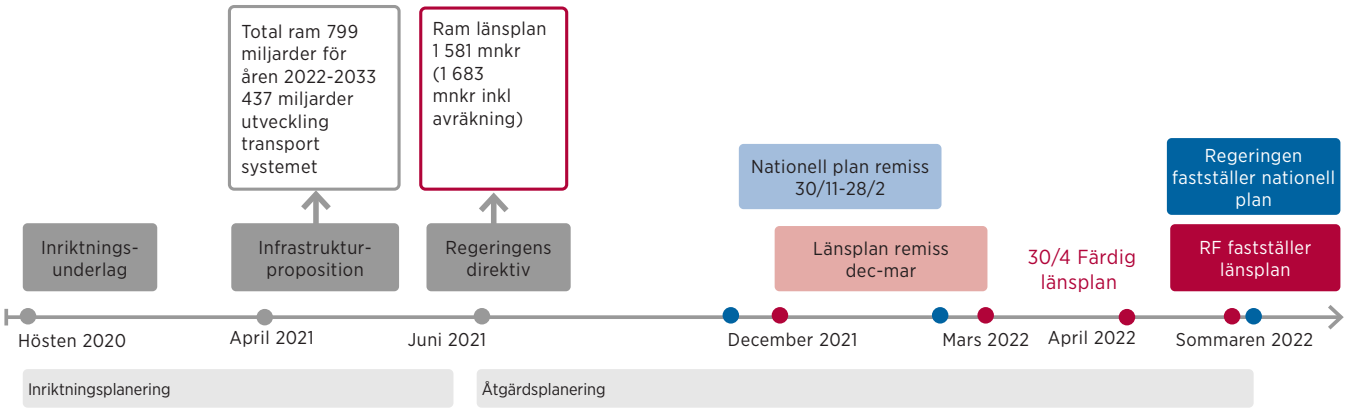
I *propositionen* som presenterades i april 2021 och beslutades av riksdagen i juni 2021 anges preliminära ramar för den nationella transportplanen. Riksdagen fattar beslut om den totala ekonomiska ramen.

Direktiv för åtgärdsplanering

Direktiv för åtgärdsplanering tas fram av Regeringen och ger planupprättarna uppdraget att ta fram planer. Direktiven anger ekonomiska ramar och övergripande inriktning för transportplanerna. Direktiven för åtgärdsplanering tillkännagavs i slutet av juni 2021.

För kommande planperiod har Jönköpings län fått en ram om 1 581 miljoner kronor. Dessa medel har fördelats jämt över planperiodens tolv år. Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr. Dessa medel har genom genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

Direktiven anger att transportplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas.



Regional förankringsprocess för transportplaner

Under hela processen från samråd av inriktningsunderlag till färdigt planförslag har Region Jönköpings län haft en löpande dialog med länets kommuner och Trafikverket via följande forum och nätverk:

Politisk förankring

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) fattar beslut om remiss av den regionala transportplanen och lämnar förslag till regionfullmäktiges beslut om fastställelse av färdig plan. TIM-nämnden har informerats löpande under planprocessen.

Politisk referensgrupp är sammansatt av ordförande i regionstyrelsen, TIM-nämndens presidium samt utsedda representanter från kommunstyrelserna i Vetlanda, Värnamo och Jönköping (vilka i sin tur företräder länet som helhet). Referensgruppen har träffats kontinuerligt för att skapa politisk förankring för både prioriteringar till nationell plan och innehållet i regional transportplan.

Kommunalt forum utgörs av regionens politiska ledning och länets samtliga kommunstyrelseordförande. Forument har informerats löpande under hela planprocessen.

Förankring på tjänstepersonsnivå

Regionalt infrastrukturnätverk utgörs av tjänstepersoner från länets kommuner. Möten för information och dialog med nätverket har anordnats cirka en gång i månaden under hela planprocessen. Representanter ur infrastrukturnätverket har bildat en arbetsgrupp kopplat till framtagandet av en regional cykelstrategi, ett arbete som i viss mån har bäring på den regionala transportplanen.

Kommunchefsnätverk består av kommuncheferna i länets kommuner. Nätverket har informerats löpande under hela planprocessen.

Trafikverket Region Syd har haft täta avstämningar med Region Jönköpings län på länsnivå och har även deltagit vid de löpande möten som organiserats inom TrvSyd (som omfattar länen Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Skåne).

Avgränsningssamråd för konsekvensbeskrivning

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Regionalt seminarium

Med anledning av det pågående upprättandet av ny regional transportplan anordnade Region Jönköpings län ett regionalt seminarium med fokus på transportinfrastruktur och samhällsplanering augusti 2021. Seminariet hade cirka 80 åhörare från såväl offentlig som privat sektor.

ROLLER OCH ANSVARSOMRÅDEN PLANERING AV STATLIG TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag
- Tar fram förslag till proposition
- Beslutar om direktiv
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för länsplanerna

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Har hand om transportplanernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering)
- Genomför åtgärdsvalsstudier
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (Sveriges Regioner)

- Tar fram förslag till regional transportplan
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportplan

REGIONALT UTVECKLINGSANSVAR

Regioner ska skapa förutsättningar för en utveckling som leder till en hållbar tillväxt i alla delar av landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar som råder.

Det obligatoriska uppdraget sker på uppdrag från staten och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i en lag om regionalt utvecklingsansvar. Det obligatoriska uppdraget omfattar följande punkter:

- arbeta fram och fastställa en strategi för utvecklingen i länet
- samordna insatser för att genomföra denna strategi
- besluta om hur medel för regionalt tillväxtarbete ska användas
- följa upp, utvärdera och redovisa resultaten av tillväxtarbetet till regeringen
- utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram
- **upprätta och fastställa länsplaner för transportinfrastruktur**

Utöver det obligatoriska uppdraget har Regionen även initiativrätt i angelägna regionala frågor.

FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Transportplaner omfattar framförallt medel kopplat till steg 3- och 4-åtgärder.

1. Tänk om Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

FINANSIERINGSTYPER

Med **medfinansiering** avses att till exempel en kommun eller ett företag, helt eller delvis, finansierar statlig infrastruktur med medel utöver den regionala eller nationella planen.

Statlig medfinansiering innebär att kommuner eller regioner kan ansöka om statliga medel ur den regionala planen för att genomföra åtgärder av kollektivtrafikanläggningar eller åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet. Ett.ex.empel på detta är medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar.

Samfinansiering innebär att objekt finansieras ur både nationell och regional plan - till exempel att medel ur regional plan används till att finansiera en del av namngivet objekt i nationell plan.

Fysisk planering av åtgärder

Utredningar av brister i transportsystemet

Det första steget i den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder är att definiera och prioritera en brist för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). ÅVSen utreder transportslagsövergripande vilka typer av åtgärder som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov och är ett krav för att ett större infrastrukturprojekt ska vara aktuellt för att ingå i nationell eller regional plan. Syftet med ÅVSer är att avgöra vad som ska göras för att lösa transportbehovet och de utgår alltid från **fyrstegsprincipen**, vilket betyder att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis.

Genomförande av åtgärder

När medel avsatts för en åtgärd i transportplan och en beställning av åtgärden gjorts kan Trafikverket påbörja åtgärdens genomförande.

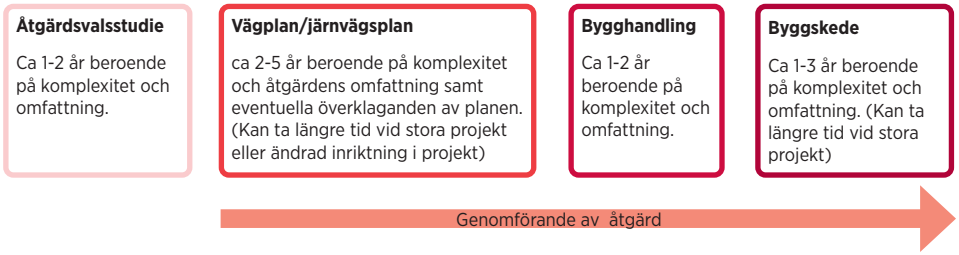
Investeringsåtgärder i det statliga transportsystemet planeras och utförs av Trafikverket. Trafikverkets investeringsverksamhet är en ren beställarorganisation vilket betyder att samtliga projektskeden projektleds av Trafikverket men handlas upp och utförs av konsult- respektive entreprenadföretag. Från det att en åtgärd beställs till dess att den är färdig att öppna för trafik kan det, beroende på projektets storlek och komplexitet, ta från två till över tio år.

Planskede För många åtgärder krävs planläggning enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg. I den lagstyrda planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt beaktande av övriga samhällsintressen. I de fall åtgärden innebär betydande miljöpåverkan ska projektet miljöbedömas enligt Miljöbalken.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan utföras utan planläggning.

Bygghandlingsskede I bygghandlingsskedet tas tekniska beskrivningar med krav som gäller vägens eller järnvägens funktion fram. Bygghandlingen fungerar som underlag för byggarbetet och innehåller också krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede I byggskedet genomförs väg- eller järnvägsåtgärden. Väg- eller järnvägsplanen måste har vunnit laga kraft innan produktion kan påbörjas. Det är i allmänhet i byggskedet som största delen av åtgärdens budgeterade medel nyttjas; en större produktion på väg kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner på ett år, produktionsskedet på järnväg är i allmänhet ännu mer kostnadsdrivande men bärs i allmänhet huvudsakligen av nationell plan.



NATIONELLA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål är viktiga som utgångspunkt för arbetet med långsiktig planering av transportsystemet, vilket tydliggörs i regeringens direktiv för åtgärdsplanering.

- Den regionala transportplanen lyfter in de transportpolitiska målen både som utgångspunkt för formulerade strategier och som utvärderingsparameter av planalternativ i planens konsekvensbedömning.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

- Miljömålen är inarbetade i transportplanen via de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Klimatmål

Riksdagen beslutade 1 januari 2018 om ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk med uttalade mal om att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Den regionala transportplanen har lyft in klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) samt som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Det av regeringen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

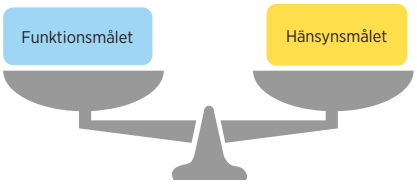
- Etappmålet för trafiksäkerhet har arbetats in i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

SVERIGES TRANSPORTPOLITISKA MÅL

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett **funktionsmål** som kopplar till tillgänglighet och ett **hänsynsmål** som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

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



SVERIGES MILJÖMÅL

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljökvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.



REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin är den långsiktiga planen för Jönköpings län och är en viktig utgångspunkt för länets arbetet med tillväxt och utvecklingsfrågor.

Den övergripande visionen i RUS är att Jönköpings län ska vara **Sveriges mest hållbara, alltraktiva och tillgängliga region**.

Visionen är nedbruten i sex strategiområden som i sin tur är indelade i delstrategier. Av de sex målområdena är det framförallt målet **En tillgänglig region: 2035 skapar tillgänglighet utvecklingskraft i Jönköpings län** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

REGIONALA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Länets mål för tillgänglig utvecklingskraft i Regional utvecklingsstrategi (RUS)

I länets regionala utvecklingsstrategi är det framförallt tre delstrategier kopplade till målet om tillgänglig utvecklingskraft som är relevanta att utgå från kopplat till transportplanen. Dessa delstrategier används som underlag för prioriteringar, formulering av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika alternativa planutformningar i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån RUS har preciseringar av respektive delstrategi gjorts:

Järnvägsförbindelser Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar.

- Länet ska prioritera upprustning av länets befintliga järnvägar och person- och godstransporter med tåg ska främjas genom transportplaneringen.

Kollektivtrafik Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur.

- Planeringen av transportinfrastruktur ska stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Tillgänglighet Utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

- Transportplaneringen ska verka för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till framtida mål och strategier kring trafikering. En viktig utgångspunkt i detta är programmets beskrivning av framtida linjenät i länet[1].

I programmet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2035:

Marknadsandel 25 % av de motorburna resorna i länet ska göras med kollektivtrafik i regional och privat regi

Resandemål 78 % fler resor ska göras med kollektivtrafik (basår 2018, totalt 40 miljoner resor)

Nåbarhet 85 % av länets befolkning ska ha närmare än 1 000 meter till hållplats eller station

Kundnöjdhet/kvalitet 60 % av alla länsinvånare och 70 % av kollektrivtrafikresenärer ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektrivtrafiken

Tillgänglighet Fler med funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken

Miljö/hållbart samhälle All trafik inom den allmänna kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel och energiförbrukningen per körd personkilometer ska minska med minst 38 % (basår 2018)

1 Se avsnittet ”Beskrivning av länets kollektivtrafik i kapitel ”Förutsättningar”

SYDSVENSKA MÅL MED STOR PÅVERKAN PÅ PLANENS UTFORMNING

Utgångspunkter för framtida utveckling av infrastruktur

Inom ramen för RSS-samarbetet har tre mål för Sydsveriges transportsystem beslutats. Målen verkar inom ramvillkoret ”ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan” och har som planeringsprincip att skapa förutsättningar för utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor.

Nationell och internationell tillgänglighet: snabb utbyggnad av nya stambanor med centrala stationslägen och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor samt färdigställande av västkustbanan.

- Målet innebär att ett systemtänk krävs kring hur länets järnvägar och övrig infrastruktur ska uppgraderas för att maximera nyttan av nya stambanor.

Sammanknutet Sydsverige: utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och deras omland. Starka stråk genom sydsverige som är länkade med sammanbindande tvärförbindelser.

- Målet betyder att den regionala transportplanen bör sträva efter att stärka länets viktiga stråk.

Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter: ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

- Målet innebär att planen bör möjliggöra ökad kapacitet i stråk och noder som är särskilt viktiga för godstransporter och sträva efter att flytta över gods från väg till järnväg.

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige har en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken. Syftet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspappret för kollektivtrafik har Sydsveriges regioner formulerat tre mål varav det sista (*samhället*) har störst bäring på den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur:

Resenären Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Trafikeringen Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

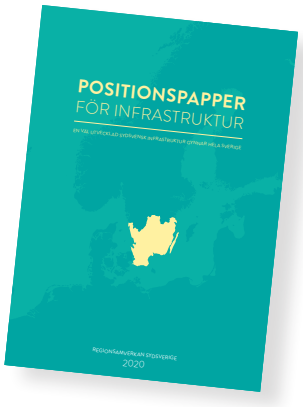
Samhället Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE (RSS)

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköping, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik.

Samarbete sker på politisk nivå och på tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige.

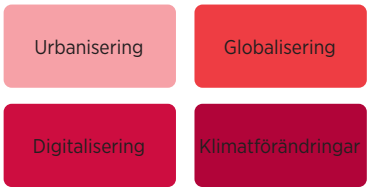




MEGATRENDER

Megatrender är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle och som kommer att påverka oss de kommande åren.

ESPAS (European Strategy and Policy Analysis System, 2019) beskriver megatrender som utveckling som redan pågår och som är nästan omöjliga att ändra under det kommande decenniet. Oundvikligen kommer alla efterföljande möjliga framtider att ramas in av dessa trender. Megatrender är identifierade och som med stor säkerhet driver utvecklingen. Megatrender beskrivs på olika sätt av olika aktörer men kan ändå sammanfattas i fyra huvudtrender; **urbanisering och globalisering, digitalisering och klimatförändringar.**



Globalisering och urbanisering drivs av ekonomiska förändringar med tilltagande världshandel och globala värdekedjor samt städernas tilltagande betydelse som ekonomiska motorer.

Digitaliseringen har också ekonomiska drivkrafter, men är samtidigt beroende av, och samspelar med teknisk utveckling.

Arbetet med att minska vår påverkan på klimatet och att anpassa samhället till de klimatförändringar som har skett och kommer att ske kan snarast beskrivas som en politiskt driven trend. För transportsystemet finns även ekonomiska drivkrafter för effektivare och mindre energikrävande transporter.

Kunskapssamhället innebär att kunskap och andra immateriella värden i allt högre utsträckning är värdeskapande i ekonomin. Med en kunskapsbaserad ekonomi koncentreras befolkningen i allt större utsträckning till städerna, i synnerhet sådana som erbjuder högre utbildning, forskningsmiljöer och som har innovationsförmåga. Urbaniseringen leder till en förändrad demografi i olika delar av Sverige.

MEGATRENDERNAS PÅVERKAN PÅ TRANSPORTSYSTEMET I JÖNKÖPINGS LÄN

De stora förändringarna i samhället går oftast långsamt och är relativt stabila över tid. Megatrenderna påverkar transportsystemet i länet på flera olika sätt.

Digitaliseringen och det växande tjänstesektorer innebär att mer och mer arbete kan utföras på distans vilket innebär att behovet av vardagsresande kan minska vilket går hand i hand med den omställning som behöver göras kopplat till pågående klimatförändringar. Urbaniseringen drivs av att större arbetsmarknadsregioner ger ett underlag för större branschbredd och en bättre matchning på arbetsmarknaden samtidigt som en större befolkning ger underlag till ett bredare utbud av nöjen och fritidsaktiviteter.

För Jönköpings län är det viktigt att integrera länet i så stora arbetsmarknader som möjligt, inte minst för att minska sårbarheten i de mindre orterna. Digitalisering och klimatanpassning kan under rätt förutsättningar vara samverkande trender, där digitaliseringen möjliggör nya smarta och resurseffektiva transportsätt.

Megatrendernas påverkan på Jönköpings län och hur vi ska förhålla oss till dessa kan sammanfattas i tre punkter att ta i beaktande vid planering av transportinfrastruktur:

Stärk kopplingarna För att uppnå ett tillräckligt stort underlag för fler och växande branscher och företag är det viktigt att koppla samman länet i effektiva transportstråk, att koppla samman regioncentrum med kommuncentra och även att koppla samman städerna med deras omland.

- Detta kan göras genom en satsning på att utveckla de största vägstråken så att dessa får en standard som medger god tillgänglighet. Ett snabbt och effektivt kollektivtrafiksystem stärker också kopplingarna i länet. Över längre avstånd är det främst regionaltåg som har störst potential att minska restider och stärka kopplingarna.

Säkerhet och hänsyn Att samhället är tryggt och säkert är en grundläggande faktor. För transportsystemet handlar det dels om att minska olyckorna i transportsystemet men även att minska de negativa nyttor som uppstår i form av buller och utsläpp.

- Att mittseparera de mest trafikerade vägarna är en effektiv trafiksäkerhetsåtgärd liksom att främja tågresandet som i grunden är mycket säkert. Genom att leda trafiken förbi orter kan trafikens negativa konsekvenser för boende minska.

Transportsnålt samhälle Klimatomställningen handlar i grunden om att jordens resurser ska räcka både för dagens befolkning och framtida generationer. Genom en planering som bidrar till ett minskat transportbehov kan tillgänglig infrastruktur nyttjas på ett bättre sätt. En ökad digitalisering ger ökade möjligheter att optimera trafiken så befintlig infrastruktur nyttjas optimalt och nya effektiva beteenden premieras.

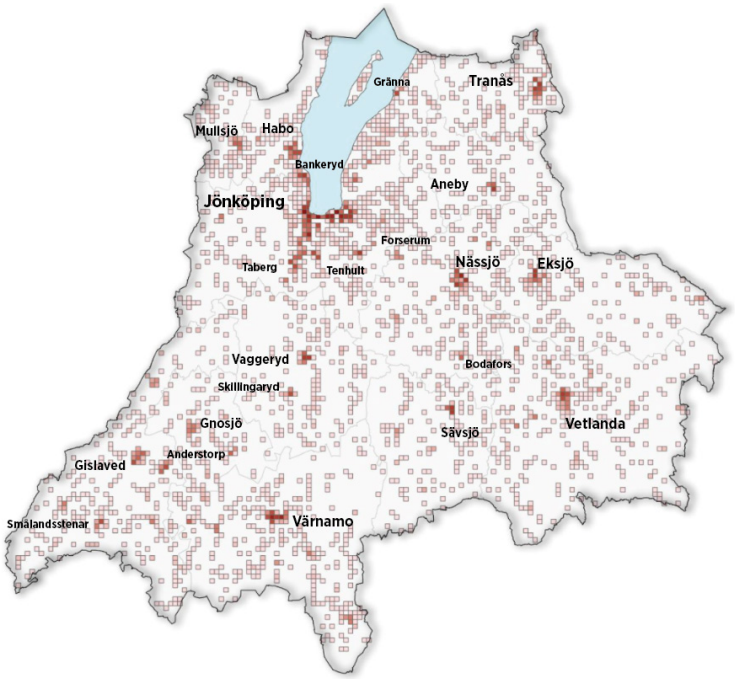
- Att kombinera gång-, cykel och kollektivtrafik kan vara både resurs- och yteffektivt. Nya digitala tjänster borde kunna accelerera denna utveckling.

2. Länets förutsättningar och behov

ÖVERGRIPANDE BESKRIVNING AV LÄNET

Geografisk fördelning och flyttmönster

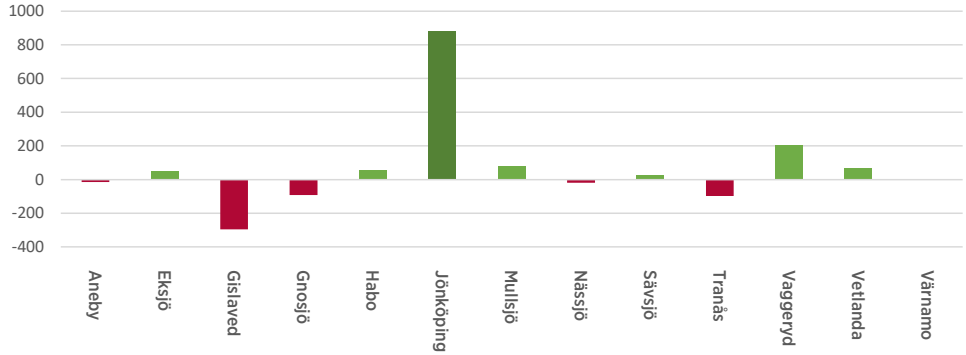
Jönköpings län har en ojämnt fördelad befolkningsmängd; av länets ca 361 000 invånare bor ca 40 % i Jönköpings kommun som ligger i länets norra del. I övrigt karaktäriseras länet av många och små tätorter; av länets cirka 80 tätorter har endast sju tätorter över 10 000 invånare, fler än 70 orter har färre än 2 500 invånare och ungefär 45 tätorter har färre än 500 invånare. 84% av länets invånare bor i tätorter.



	år 2020	Prognos år 2035	Ökning	Invånare kommunhuvudort	Andel boende i tätorter	Byggda bostäder[1]
Aneby	6 821	6 879	1%	3 668	62%	9,6 8,4
Eksjö	17 788	18 554	4%	10 864	79%	31,2, 25,2
Gislaved	29 635	31 415	5%	10 269	82%	17,8, 15,6
Gnosjö	9 614	9 257	-4%	4 472	75%	7,2, 6,2
Habo	12 589	15 559	23%	8 516	75%	10,8, 59,2
Jönköping	142 427	163 469	15%	100 259	90%	606,4, 124,2
Mullsjö	7 385	7 652	5%	5 749	88%	21,8, 9,8
Nässjö	31 563	32 879	4%	18 472	83%	23,2, 23,4
Sävsjö	11 721	12 035	2%	5 605	75%	8,0, 12,2
Tranås	18 903	19 412	2%	14 774	85%	28,8, 24,6
Vaggeryd	14 532	17 137	18%	5 556	76%	43,8, 25,4
Vetlanda	27 502	26 548	-3%	13 674	77%	26,2, 36,4
Värnamo	34 530	37 013	7%	19 778	80%	52,0, 33,8

1 Färdigställda bostäder i flerbostadshus respektive småhus som snitt per år för perioden 2016-2020 (RJL/SCB)

Befolkningen i länet som helhet ökar; tillväxten av befolkning är dock i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Resten av länets kommuner har minskat sin relativa andel av länets befolkning åren 2010-2020. Detta är en trend som väntas förstärkas ytterligare under kommande planperiod[1]. Länets totala befolkning kommer enligt befolkningsprognos[2] att öka med 9% från 365 000 personer år 2020 till 400 000 personer år 2035.



Diagrammet visar totalt flyttnetto för länets kommuner 2020. Länets totala flyttnetto är positivt, däremot är flyttnettot för inrikes födda negativt.

Länet tappar framförallt inrikes född befolkning till Skåne, Hallands, Östergötlands, Kronobergs och Västra Götalands län och hämtar invånare från Kalmar, Västernorrlands, Västerbottens, Södermanlands och Gävleborgs län.

(RJL/SCB, 2021)

1 Näringslivsanalys för Jönköpings län, 2021
2 Region Jönköpings län/SCB, 2021

NODSTRUKTUR KOPPLAD TILL SYDSVENSK SYSTEMANALYS

Definitionen av en **tillväxtmotor** är enligt Regionsamverkan Sydsveriges definition en större ort som har en branschbredd med mer än 200 branscher representerade. De utgör en struktur som är stabil över tid och ska också kunna fånga förändringar över tid. Tillväxtmotorerna är en förutsättning för utvecklingen av sydsveriges regioner som helhet. Genom att understödja tillväxtmotorernas utveckling med strategisk infrastruktur ges alltså också förutsättningar för en robust tillväxt i andra delar av länen.

I Jönköpings län är Jönköping utpekat som tillväxtmotor och länets närmaste tillväxtmotorer i grannlänen är Växjö, Borås, Linköping, Halmstad och Skövde.

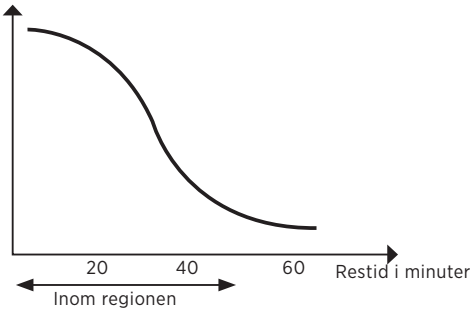
Regionala kärnor är orter som bedöms vara betydelsefulla för ett större omland och som erbjuder en viss bredd avseende arbetsmarknad och service. Bland kriterierna ingår bland annat att inpendlingen är större än utpendlingen.

I Jönköpings län är Tranås, Nässjö och Värnamo utpekade som regionala kärnor.

TILLGÄNGLIGHET GER FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLVÄXT

Forskning från Internationella Handelshögskolan i Jönköping visar att benägenheten till arbetspendling sjunker drastiskt vid restider över 45 minuter. Platser som ligger inom 45 minuters restid från varandra kan dra nytta av varandra genom bättre matchning och kvalitet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Detta är viktigt för företags produktivitetsutveckling och innovationsförmåga och skapar förutsättningar för lokala och regional tillväxt.

Goda kommunikationer har alltså stor betydelse för en regions samlade förutsättningar för attraktivetet och utveckling.



Pendlingsbenägenhet som en funktion av tidsavstånd

Ålders- och utbildningsstruktur

Åldersstrukturen för länet är relativt jämn och länet har en god fördelning mellan män och kvinnor i yngre och arbetsföra åldersgrupper[1].

Andelen invånare med högre utbildning ökar i länet men ligger i dagsläget på något lägre nivå än riket som helhet (sett till hur stor andel av befolkningen som har en eftergymnasial utbildning på tre år eller mer). Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö, Gislaved och Vetlanda[2].

Region Jönköpings läns statistik över flyttningsmönster visar att länet bland inrikes födda har ett positivt flyttningsnetto för personer med längre akademisk utbildning (mer än tre års högskoleutbildning) medan flyttningsnettot för personer med gymnasieutbildning och kortare eftergymnasial utbildning är tydligt negativt.

Bostadsbyggande

Jönköpings län har en hög byggtakt av bostäder och knappt 1 200 bostäder färdigställdes under 2020, av dessa byggdes mer än hälften i Jönköpings kommun. Samtidigt tillkom 1 711 nya hushåll och 1 411 nya invånare i länet vilket innebär att bostadsbyggandet sannolikt inte räcker för att mätta efterfrågan. Det råder underskott på bostäder i 11 av länets 13 kommuner, bostadsbristen är framförallt knuten till kommunernas centralorter och är svårare för vissa grupper, tex ungdomar[3].

Länet har i grunden en hög andel småhus, dock har bostadsbyggandet i form av hyresrätter och bostadsrätter i länets större tätorter ökat de senaste tio åren och är sedan 2013 andelsmässigt högre än byggnationen av äganderätter[4]. Denna trend kan bidra till att befintlig infrastruktur nyttjas mer effektivt och ger också förutsättningar för ett ökat kollektivt resande

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i länet har en hög grad av små och medelstora företag inom tillverkning och industri, som är länets avgjort största bransch sett till omsättning. Särskilt hög andel tillverkningsindustri finns i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö[5].

Sysselsättningsgraden, det vill säga hur stor andel av befolkningen i åldern 20-64 år som förvärvsarbetar, ligger på över 80% i hela länet (riksgenomsnitt 79,5%). Däremot är det endast Habo kommun som ligger över rikssnittet för disponibel inkomst[6].

Arbetsmarknader

Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl integrerade olika områden är med varandra kopplat till resor mellan boende och arbete. Indelnignen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd, vilket i sin tur gör en FA-region mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Länets kommuner tillhör två FA-regioner[7]:

Jönköping: Aneby, Mullsjö, Habo, Vaggeryd, Jönköping, Nässjö, Sävsjö, Vetlanda, Eksjö, Tranås och Ydre (Östergötlands län). Totalt ca 120 000 anställda och 16% tillväxt 2010-2018.

1 Näringslivsanalys RJL 2021
2 RJL/SCB
3 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
4 Bostadsförsörjningsanalys för Jönköpings län
5 RJL/SCB
6 Bostadsförsörjningsanalys
7 Systemanalys RSS

Värnamo: Gnosjö, Gislaved och Värnamo. Cirka 40 000 anställda, 6% tillväxt 2010-2018.

Jönköpings FA-region uppvisar en betydligt större branschbredd än Värnamo FA-region och har också en högre andel branscher med mer än fem anställda. För att öka Värnamoregionens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet till andra FA-regioner.

Arbetspendling

Avstånden och följaktligen restiderna mellan länets mer befolkningstäta orter är förhållandevis långa och det är endast ett fåtal kommunhuvudorter som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrat och tillväxtmotorn Jönköping.

Låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd gör att lokala företag i delar av länet har svårigheter att rekrytera rätt kompetenser. Många företag som ligger utanför attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping uppvisar svårigheter med att rekrytera nyckelkompetenser[8].

Pendlingsströmmarna mellan länets kommuner och tillväxtmotorer utanför länet är relativt begränsade. Störst flöden finns i förhållandena Värnamo - Växjö (cirka 50 minuter med tåg och 1,05 timme med bil) och Tranås-Linköping (ca 45 minuter med tåg och 1 timme med bil). Restiderna mellan Jönköping och omgivande tillväxtnoder Borås, Skövde, Växjö och Linköping gör att pendlingsrelationerna mellan noderna inte är så stora[9].

	Jönköping		Växjö		Linköping	
	Bil	Koll.	Bil	Koll	Bil	Koll
Aneby	**0:55**	0:59	2:04	**1:41**	1:30	**1:02**
Eksjö	**0:51**	1:07	1:44	**1:31**	1:44	**1:35**
Gislaved	**1:11**	1:22	1:36	**1:34**		3:37
Gnosjö	**1:05**	2:23	1:31	**1:00**		3:06
Habo	0:23	**0:14**	2:04	**1:59**	**1:47**	2:06
Jönköping			1:51	**1:43**	**1:29**	1:43
Mullsjö	0:27	**0:22**	2:08	**2:08**	**1:51**	2:15
Nässjö	0:38	**0:34**	1:51	**0:57**	1:53	**0:51**
Sävsjö	1:06	**0:57**	1:16	**0:59**	2:25	**1:36**
Tranås	**1:16**	1:17	2:27	**1:21**	1:02	**0:40**
Vaggeryd	**0:31**	0:39	**1:29**	1:45	**1:50**	1:54
Vetlanda	**1:11**	1:25	**1:12**	1:50	**2:11**	2:30
Värnamo	**0:58**	1:06	1:06	**0:39**	2:17	**2:11**

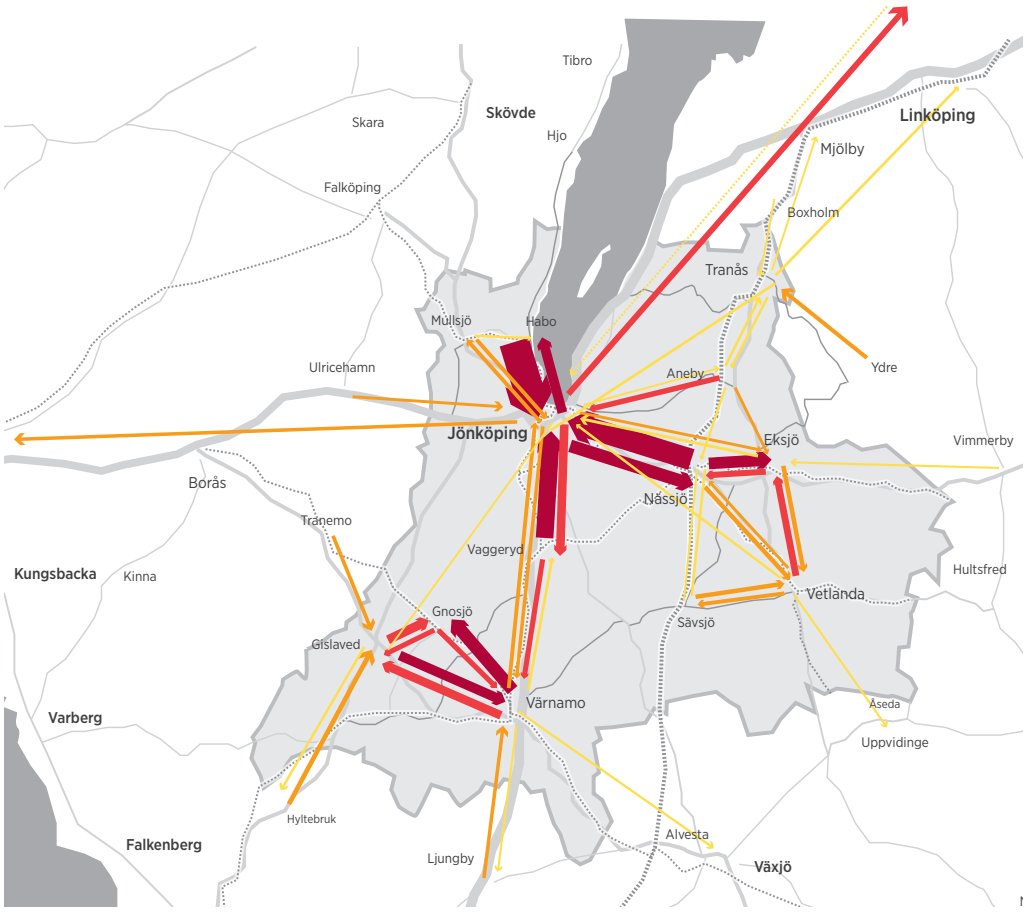
Restid under 45 minuter

Restid under 60 minuter

Restid under 90 minuter

Matrisen visar restiden (bil och kollektivtrafik) mellan länets kommunhuvudorter och länets tillväxtmotor Jönköping samt Växjö och Linköping, som är de tillväxtmotorer utanför länet dit flest länsbor pendlar i dagsläget.

Störst potential till mer omfattande restidsförkortningar finns i relationerna Värnamo - Vaggeryd - Jönköping (pågående projektet med nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult) samt mellan de stationsorter som är aktuella för nya stambanor (Linköping - Tranås - Jönköping - Borås/Göteborg samt Jönköping - Värnamo/Malmö).



Förvärvsarbetande 16-74 år som pendlar över kommungräns (SCB 2019)

1 000 - 3 200
500 - 999
300 - 499
200 - 299

Länets överlägset starkaste pendlingsströmmar löper från Habo, Vaggeryd och Nässjö till arbetsställen i Jönköpings kommun. Starka pendlingsförhållanden finns också mellan kommunerna i Värnamos FA-region samt mellan höglandskommunerna Nässjö och Eksjö och Vetlanda - Eksjö.

Jönköping har en relativt stor utpendling mot Stockholm och Göteborg, som till stor del beror på veckopendling eller hemarbete från arbetsställen i storstäderna.

Det går också att urskilja tydliga mönster med inpendling till länet från grannlänens närmaste kommuner (Hylte och Tranemo mot Gislaved, Ljungby mot Värnamo och Ydre mot Tranås).

8 Näringslivsanalys RJL 2021
9 SCB 2021



LÄNETS TRANSPORTSYSTEM

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken mellan Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länet har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Övergripande transportstråk genom Jönköpings län

Genom länet löper ett antal transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.

Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion
E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden tack vare landförbindelsen över Fehrman bält.

Regional funktion
Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sävsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

Västliga stråket utmed Rv 40

Interregional funktion
Stråkets är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion
Rv 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

Ostliga stråket utmed Rv 40 och Bockabanan

Interregional funktion
Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Rv 40 är också betydelsfull för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

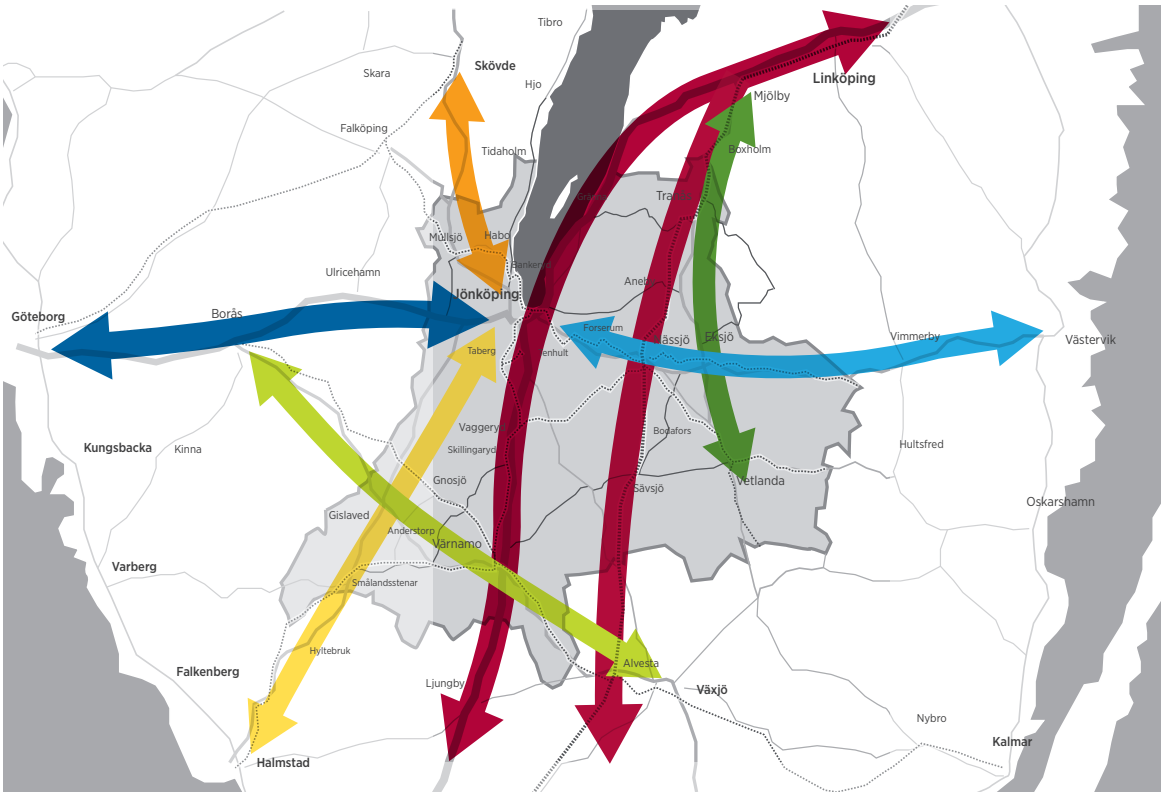
Regional funktion
Rv 40 är på regional nivå framförallt viktig för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö i östlig riktning.

Stråket Jönköpingsbanan och Rv 26/47

Interregional funktion

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion
Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.



Kartan visar länets övergripande transportstråk

Stråket Rv 26/väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion
Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket har ett omfattande fritidsresande mellan kusten och inlandet och även viss arbetspendling Gislaved/Smålandsstenar - Halmstad.

Regional funktion
Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar - Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Y:et[1] som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionaltågsförbindelser..

Stråket utmed Rv 27 och Kust-till-kustbanan

Interregional funktion
Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö.

Regional funktion
Viktigt arbetspendlingsstråk för länets sydvästra delar där vägen och järnvägen passerar olika orter.

Stråket utmed Rv 32

Interregional funktion
Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby.

Regional funktion
Stråket berör främst kommunerna Tranås, Aneby, Eksjö och Vetlanda.

1 Y:et är ett samlingsnamn för järnvägssträckorna Värnamo-Vaggeryd-Nässjö (delar av HNJ-banan) och Jönköping-Vaggeryd (Vaggerydsbanan). Ett pågående projekt kommer att binda samman Jönköping och Värnamo med en ny järnvägssträcka mellan Byarum och Tenhult och på så vis minska restiden mellan länets två största orter.

JÄRNVÄGSBANOR I JÖNKÖPINGS LÄN

Södra stambanan (SSB) Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (>160 km/h).

Jönköpingsbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö - Sandhem har hastighetsbegränsning (120-160 km/h).

Kust-till-kustbanan Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Göteborg och Emmaboda - Kalmar/Karlskrona. Regionaltågstrafik och godstrafik. Viktig tvärled och matarbana mot SSB i diagonal riktning genom länet. Merparten av sträckan Alvesta - Värnamo har hög hastighetsstandard (>160 km/h). Sträckan Värnamo - Borås har varierad hastighetsstandard.

Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ) Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Elektrifiering planeras av delen Värnamo - Nässjö samt nysträckning Byarum - Tenhult. Merparten av sträckan Värnamo - Nässjö har hastighetsbegränsning 120-160 km/h och sträckan Värnamo - Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90-119 km/h. På den hallandska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

Vaggerydsbanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Elektrifiering planerad från Vaggeryd till Torsvik (del av det s.k. Y:et). Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

Bockabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Elektrifiering planeras sträckan Nässjö - Eksjö. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60-119 km/h).

Vetlandabanan Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö-Vetlanda samt godstrafik till Pauliström och Järnforsen. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90-119 km/h.

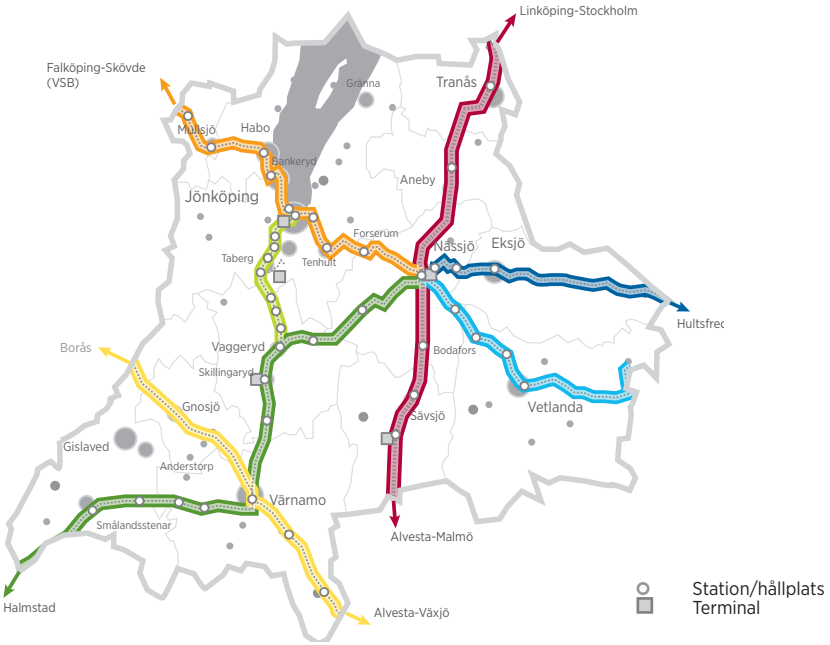


Sverigeförhandingens föreslag på sträckning av höghastighetsjärnvägen.

Beskrivning av länets järnvägsnät

Länet har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust-till-kustbanan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, godsterminalen i Torsvik samt kopplingar mot Stångådalsbanan samt hamnar i Oskarshamn och Halmstad.



Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping). Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål om att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Nya stambanor

Planeringen för nya stambanor har pågått under lång tid och i Infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv till åtgärdsplanering anges att ”Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer”.

Nya stambanor innebär både möjligheter till förstorade arbetsmarknadsregioner, ökad kompetensförsörjning, ökad kapacitet och robusthet för järnvägsnätet som helhet samt möjliggör en överflyttning från andra transportslag till järnväg. Planeringen för nya stambanor utgår från det arbete och de överenskommelser som gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen.

För Jönköpings län kommer de nya stambanorna innebära nya resmöjligheter och för att hela länets ska få så stor del av de nyttor som skapas är det viktigt att säkerställa en bra anslutande trafik och god tillgänglighet till de nya stationerna, där gäller dels för de tre stationer som planeras i länet men även till stationen i angränsande län, till exempel Borås som kan få stor betydelse för delar av länet.

Behov och utmaningar järnvägsnät

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv, nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg sträckan Jönköping - Värnamo Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo; sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö. Det påbörjade projektet nysträckning av järnväg mellan Byarum och Tenhult syftar till att möta behovet av förbättrade kollektiva pendlingsmöjligheter mellan Jönköping och Värnamo.

Elektrifiering och höjda banstandarder På grund av JLTs elektrifiering av fordonsflottan behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för att elektrifiera sträckorna Värnamo - Nässjö samt Nässjö - Eksjö pågår, behov finns även av att elektrifiera sträckorna Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar (Halmstad)

Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping - Vaggeryd, Nässjö - Vetlanda och Värnamo - Smålandsstenar och banorna kommer utöver elektrifiering att behöva kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret vilket gör att konkurrensen mellan olika typer av trafik är hög. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnvägen är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor (ffa viktigt på Jönköpingsbanan och Y:et, se ovan) samt åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler t.ex. växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

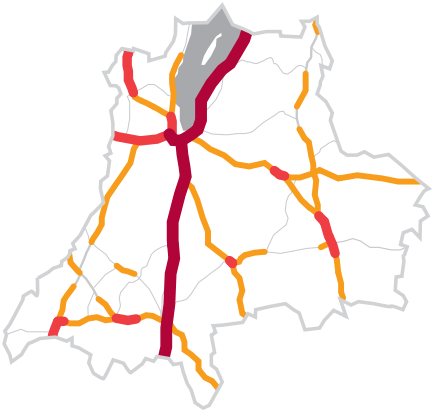
UTMANINGAR INTERMODALA TRANSPORTER

Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



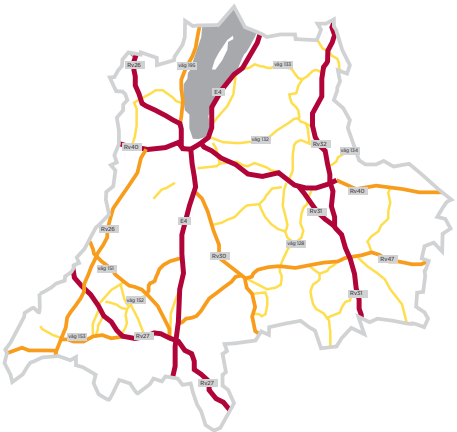
Årsmedeldygnstrafik samtliga fordon (data NVDB)

- > 8 000 fordon
- 4 000 - 8 000 fordon
- 2 000 - 4 000 fordon
- Mötesseparerad väg
- Planerad mötesseparerad väg



Årsmedeldygnstrafik lastbilar (data NVDB)

- > 1 500 fordon
- 1 000-1 500 fordon
- 500 - 1 000 fordon



Strategiskt vägnät för tyngre transporter

- Större volymer av tyngre transporter
- Stora volymer av tyngre transporter
- Kontinuerliga volymer av tyngre transporter

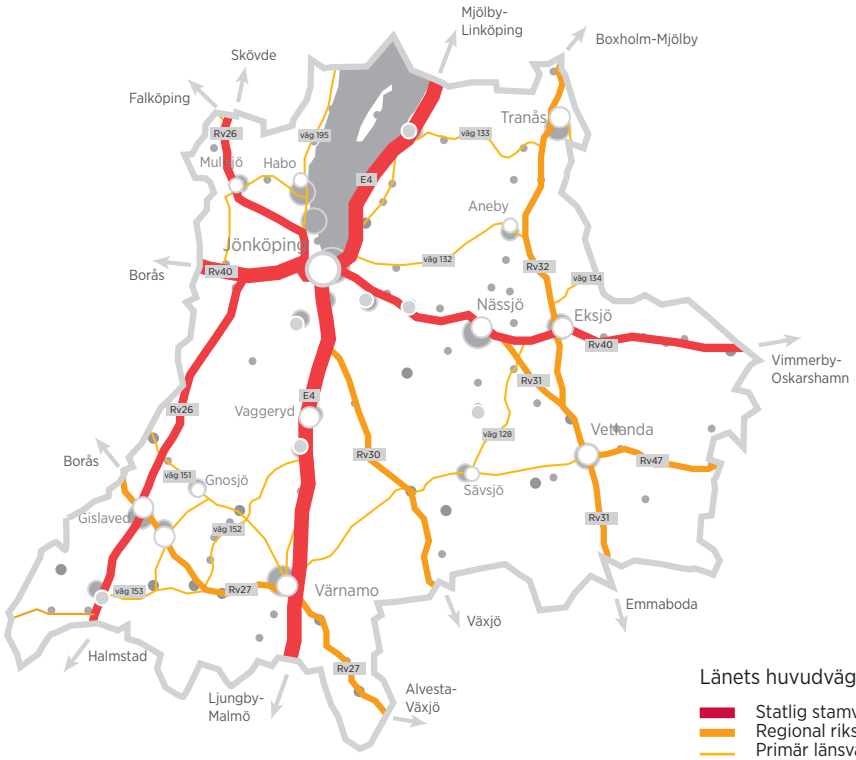
(Trafikverket)

Beskrivning av länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets vägsystem. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40 som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4 och då främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs stråket. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Vägnätets standard avseende trafiksäkerhet speglar trafikvolymerna där vägavsnitten med störst trafikvolymer är, eller planeras, att bli mötesseparerade. Genom den pågående hastighetsöversynen blir hastighetsstandarden ännu tydligare kopplad till vägarna trafiksäkerhetsstandard, då vägar med mittseparering kan ha hastigheter på 100km/h och på vägar utan mittseparering begränsas hastigheten till 80 km/h.



Länets huvudvägnät

- Statlig stamväg
- Regional riksväg
- Primär länsväg

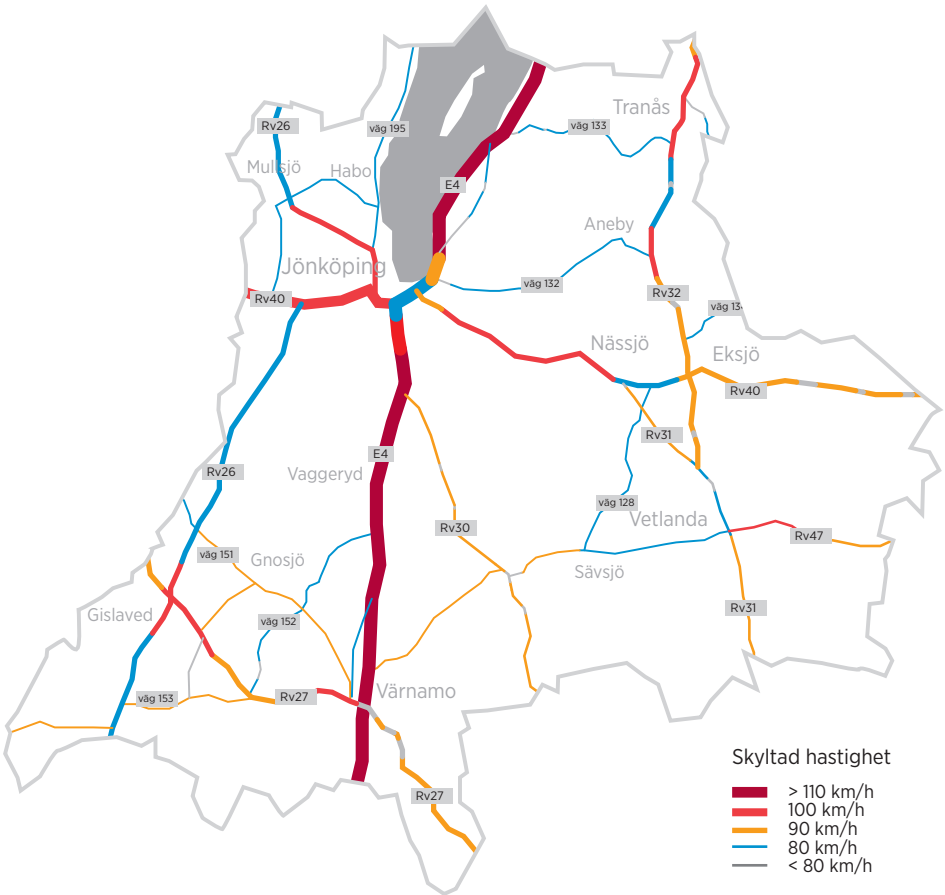
Behov och utmaningar länets vägnät

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar Ett flertal vägsträckor i länet har fått eller kommer att få sänkta hastigheter från 90 till 80 km/h vilket är ett led i Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete där den nuvarande hastigheten 90 km/h ska fasas ut. Hastighetsöversynen kommer att påverka restiden mellan målpunkter i länet. En förutsättning för att kunna höja hastigheterna från 80 till 100 km/h är mötesseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam och länet har inte möjlighet att mötesseparera alla vägar som sänkts från 90 till 80 km/h utan behöver prioritera sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov.

På övriga större vägar i länet finns behov av mindre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar inne i länets mindre tätorter Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.



Kartan visar hastighetsbegränsningar på länets större vägar hösten 2021. På sikt kan merparten av länets 90-sträckor komma att sänkas till 80 km/h. (Data NVDB)

VÄGHÅLLARE

I Sverige fnns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar. Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet.

Staten (genom Trafkverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.

Kommunerna förvaltar kommunala gator och vägar.

Vägföreningar/samfällighetsföreningar och enskilda fastighetsägare förvaltar enskilda vägar.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR PÅ DET STATLIGA VÄGNÄTET

Hastighetsbegränsningar på Sveriges vägar sätts utifrån vägens utformning med hänsyn tagna till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Trafikverket har sedan 2014 arbetat med att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning och att ersätta hastighetgränsen 90 km/h till 100 alternativt 80 km/h. 80 km/h är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser.

Kriterier för hastighetsöversyn:

- Vägar med mitträcke kan normalt ha hastighetsgränsen 100 km/h.

- Vägar utan mittseparering och med en ÅDT över 2 000 fordon per dygn år 2025 ska ha en hastighetsgräns på högst 80 km/h.

(Trafikverket)

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

BUSS ELLER TÅG?

Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. Järnvägstationer är tydligt strukturbildande vid planering av bostäder och verksamheter och kan på så vis bidra till positiv utveckling. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km radie till en hållplats eller station på järnväg. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning.

Bussen är i förhållande till tåget flexiblare, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar

Beskrivning av länets kollektivtrafik

Länets förutsättningar för kollektivtrafik

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och näringsliv, minska negativ miljöpåverkan kopplat till persontransporter samt inte minst för att bidra till ett mer jämlikt samhälle.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. År 2017 hade 84% av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning[1].

En problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat. En annan utmaning för kollektivtrafiken är att lösa tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad[2]. I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet.

1 SCB, 2017
2 Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram, 2021

Behov och utmaningar kollektivtrafik

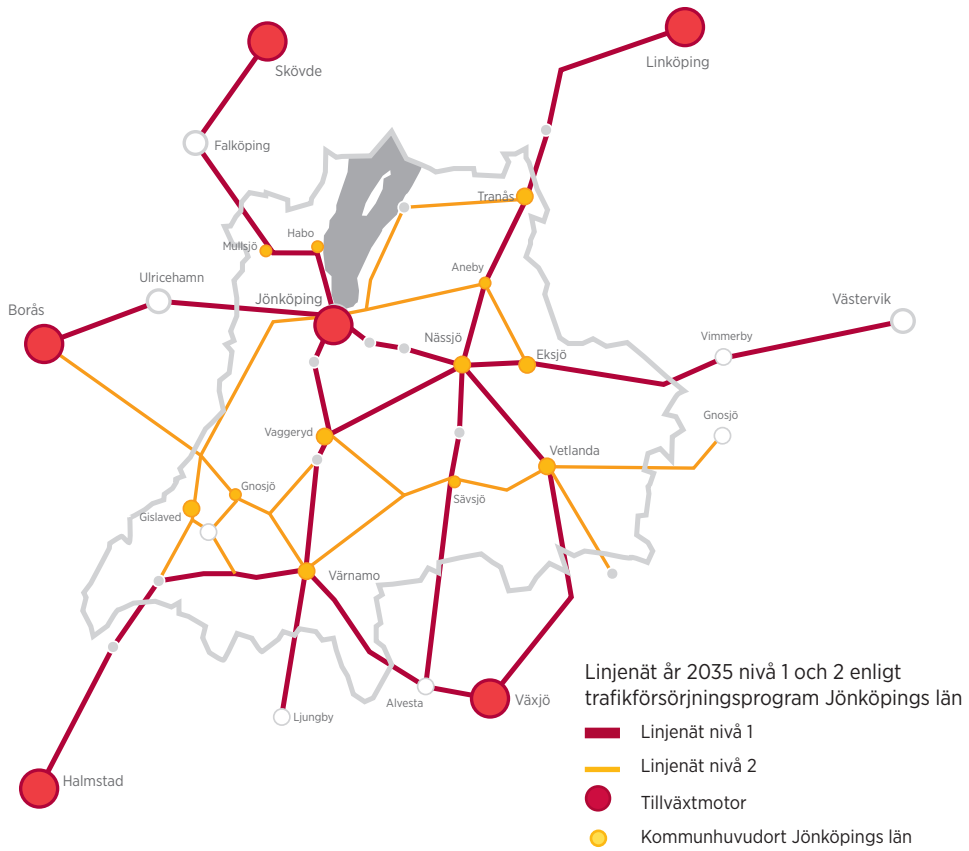
Minska restider och öka attraktivitet För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandeandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera. Den planerade nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult är en viktig åtgärd för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel i stråket Jönköping - Värnamo.

Tillvarata strukturbildande effekter Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.



MÅL OM RESTIDER 2035

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektrivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter till Jönköping
- Restid under 45 minuter till angränsande kommuns centralort
- Restidskvoter på 0,8 med tåg, 1,3 med regionbuss och 1,2 med direkt/expressbuss

LINJENÄT ÅR 2035

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver en utveckling av kollektivtrafikens linjenät i fyra olika nivåer:

Nivå 1 Storregionala stråk

Stråken utgör en resandestark ryggrad i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik.

Nivå 2 Regionala stråk

Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstorade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

Nivå 3 Stadstrafik

Stadstrafiken trafikerar i länets största orter. Trafiken ska utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk. Stadstrafik körs i dagsläget i Jönköping, Nässjö, Värnamo och Tranås.

Nivå 4 Närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd. Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål.

KRAV PÅ FUNKTIONELLT SAMBAND

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. Det går i dagsläget endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det fnns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det med nuvarande tolkning av lagstiftningen inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbidrag som del av cykelvägnätet

Beskrivning av länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter samtidigt som det är mycket kostsamt att bygga statliga cykelvägar.

I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna - Kaxholmen - Skärstad, Huskvarna - Lekeryd, Anderstorp - Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved - Hestra, Skillingaryd - Vaggeryd - Hok, Vetlanda - Landsbro samt Vetlanda - Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Under hösten 2021 tar Region Jönköpings län fram en regional cykelstrategi som kommer att remitteras under början på 2022. Strategin definierar länets samlade vision och mål för utveckling av cykling och ger struktur och systematik åt fortsatta insatser för att stärka cykeln som transportmedel.

En insats som är kopplad till både cykelstrategin och den regionala transportplanen är att ta fram en plan för regionala statliga cykelvägar i länet. Detta är en viktig pusselbit i att tydliggöra prioriteringar och säkerställa genomförandet av åtgärdsområdet för gång och cykel i den regionala transportplanen. Arbetet med planen kommer att ske under 2022.

Behov och utmaningar statligt gång- och cykelvägnät

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla till målpunkter som ligger utanför länets tätorter skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningarna för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Beskrivning av flyg i länet

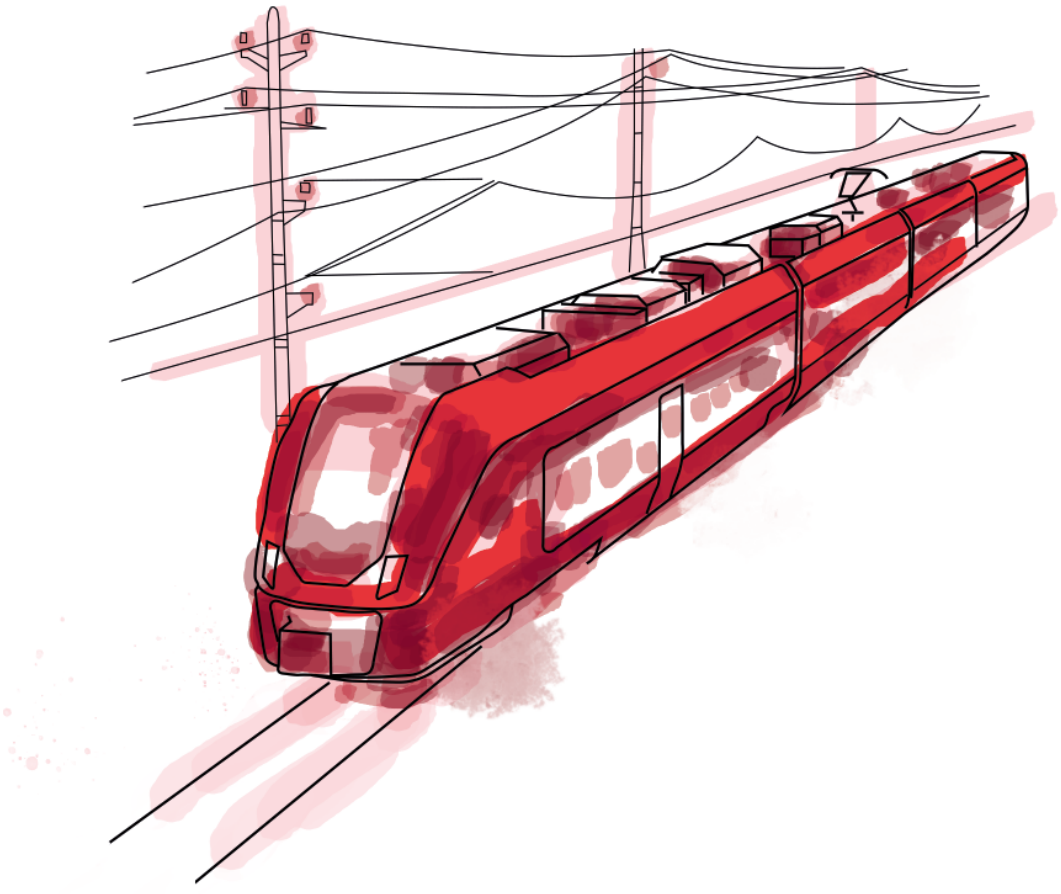
Jönköping Airport AB ägs sedan 2010 av Jönköpings kommun. Jönköpings flygplats har ett strategiskt läge i Skandinavien vilket har gjort den till en hub för flygfrakt, en verksamhet som har utvecklats väl. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga. Till Jönköpings flygplats har chartertrafik även bedrivits som incharter under sommarmånaderna främst för tyska turister. Närheten till flygplatsen och fördelen med direkta linjer har gjort att chartertrafiken har utvecklats positivt på många regional flygplatserna de senaste åren.

Behov och utmaningar flyg i länet

Återhämtning efter Covid-19 I dagsläget är det svårt att förutspå den långsiktiga utvecklingen för Jönköpings flygplats, pandemin har inneburit en kraftig nedgång och hur återgången till ett nytt normalläge ser ut påverkas av många faktorer. Att det inrikes flygresandet kommer att minska pga hårdare konkurrens från andra transportslag är troligt inte minst i ett långsiktigt perspektiv med nya stambanor. Utvecklingen för utrikesresandet kan gå i olika riktningar, dels kan det totala resandet minska inte minst affärsresandet som en effekt av teknikomställningen under pandemin. Samtidigt kan de regionala flygplatserna erbjuda en närhet och enkelhet som många uppskattar och därmed undviker storflygplatser.

FUNKTION REGIONALA FLYGPLATSER

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara tillgängliga för samhällsflyg i form av ambulans- och brandflyg är också en viktig uppgift för de regionala flygplatserna. I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik. Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.



3. Strategier

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsförutsättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika strategier för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre olika alternativa planinriktningar åskådliggör vi vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i.

ALTERNATIVA STRATEGIER FÖR TRANSPORTPLAN

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ JÄRNVÄG och VÄG är dock hårt viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

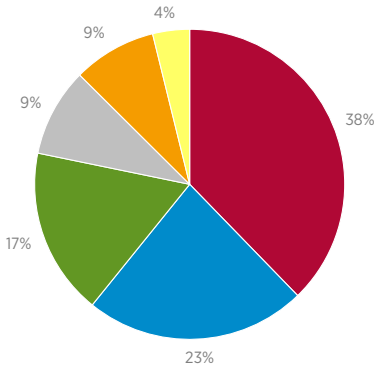
Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

LÅSNINGAR I GÄLLANDE TRANSPORTPLAN

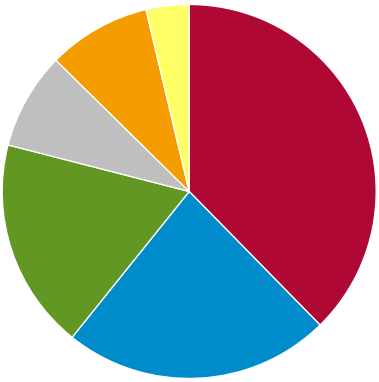
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2022-2033 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2018-2029. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2018-2029.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ.



Regional transportplan 2018-29	utrymme i plan mnkr
Järnvägsinvesteringar	**520**
Större väginvesteringar	**318**
Gång- och cykelinvesteringar	**240**
Trafiksäkerhet och framkomlighet	**127**
Infrastruktur för kollektivtrafik	**120**
Bidrag	**53**

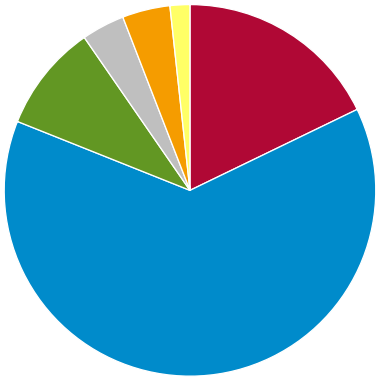


Alternativ BALANS strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Yet, elektrifiering Nässjö - Eksjö och mötesstation A6/Ryhov och åtgärder på järnvägen Nässjö-Vetlanda. Till följd av ökade kostnadskalkyler för namngivna objekt ryms endast de namngivna vägobjekt som ligger i innevarande plan. Objektet rv 27 Bredaryd - Anderstorp läggs över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs efter år 2033).

Alternativet möjliggör bibehållna potter för GC-investeringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikanläggningar i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Anslagen för bidrag till flygplats respektive enskilda vägar behålls oförändrade.



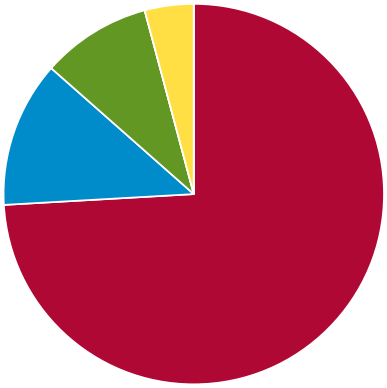
Alternativ VÄG innebär att fokus ligger på satsningar på större vägprojekt i viktiga regionala stråk.

Strategin bygger på att en stor del av planens samlade ram prioriteras till genomförandet av fem större vägobjekt samt samfinansiering av det kommande järnvägsprojektet Yet som hanteras som en låsning.

Övriga åtgärdsområden minskar avsevärt i förhållande till gällande plan, driftsbidrag till flygplats tas bort.

Alternativet innebär att järnvägsobjekt som redan har påbörjat planläggning eller har avtalats plockas ut ur planen.

Ett av alternativets vägobjekt (Kärda - Bredaryd) läggs över kant eftersom inte hela åtgärden ryms inom ekomisk ram.



Alternativ JÄRNVÄG prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder.

Utöver satsningen på Yet som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö, mötesstation A6/Ryhov samt elektrifiering och upprustning av sträckan sträckan Nässjö - Vetlanda.

Den stora satsningen på järnväg innebär begränsningar för övriga åtgärdsområden. Det är endast det långt gångna vägobjektet rv 27 förbi Bor som ryms som större väginvestering. Åtgärdsområdet för trafiksäkerhet och framkomlighet samt bidrag till flygplatser stryks helt. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, kollektivtrafik och bidrag halveras i förhållande till gällande plan.

Upprustning och elektrifiering av Nässjö - Vetlanda går sannolikt inte att genomföra som en helhet under planperioden eftersom samtliga åtgärder inte bedöms rymmas inom den ekonomiska ramen.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

	Alternativ BALANS	Alternativ VÄG	Alternativ JÄRNVÄG
Nyttor kort sikt (till slutet år 2027)	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo-Nässjö, förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Eksjö. Robustare och säkrare trafikering Nässjö-Vetlanda (inledande plankorsningsåtgärder) Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo-Furusjö och Kärda-Forsheda samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor medellång sikt (till slutet år 2033)	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare trafikering Nässjö-Vetlanda (plankorsningåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås-Bredasten Cirka 20 km GC-väg utmed statligt vägnät i länet samt kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar och driftsbidrag flygplats	Restid under 1 timme med tåg mellan Värnamo - Jönköping Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet rv 27 Anderstorp - Bredaryd, Ulås-Bredasten och rv 32 Eksjö-Sunneränga. Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur och kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca 1 åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed 80-vägar Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar	Restid under 1 timme med tåg Värnamo-Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till A6/Ryhov samt robustare och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (elektrifiering). Kontinuerligt utbyggd GC-infrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter statlig väg
Nyttor lång sikt (efter år 2033)	Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd - Anderstorp (förutsatt finansiering i kommande plan)		Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö-Vetlanda (förutsatt finansiering kommande plan).

INNEHÅLL RESPEKTIVE ALTERNATIV

Alternativ BALANS

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	100
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp (över kant)[1]	78
GC-väg längs statlig väg (pott)	157
Medfinansiering GC kommuner (pott)	150
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	141
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	78
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	72
Investeringsbidrag enskilda vägar	31
Driftbidrag till icke statliga flygplaster	32

Alternativ VÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Rv 27 förbi Bor[1]	209
Rv 27 Ulås - Bredasten[1]	56
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp[1]	185
Lv 842 förbi Tenhult[1]	46
Rv 32 Eksjö - Sunneränga	331
Rv 27 Kärda - Bredaryd (över kant)	237
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Trafiksäkerhet och framkomlighet vägnät	63
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35
Investeringsbidrag enskilda vägar	29

Alternativ JÄRNVÄG

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Yet)[1] (samfinans)	300
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144
Mötesstation A6/Ryhov (samfinans)	40
Plattformsförlängningar	50
Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda (sannolikt över kant)	713
Rv 27 förbi Bor[1]	209
GC-väg längs statlig väg (pott)	37
Medfinansiering GC kommuner (pott)	120
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	35
Kollektivtrafik medfinansiering kommuner	35

[1] Objekt som finns med i Regional Transportplan 2018-29

4. Sammanfattad konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsning i tid Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027. Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033. Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045.

Geografisk avgränsning Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen. Bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå.

Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning har hållits med berörda kommuner och Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Metodik

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planstrategier samt ett nollalternativ. Planstrategiernas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

BEDÖMNINGSGRUNDER

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

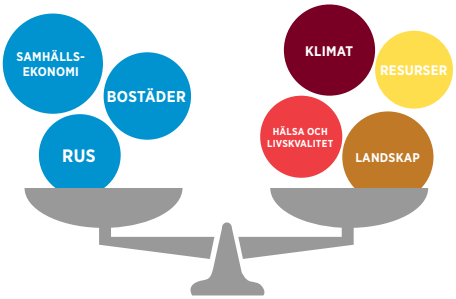
Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet samhällsekonomi och regional utveckling.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[1] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 Direktiven om åtgärdsplanering



Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö


Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

Koppling fokusområde KLIMAT

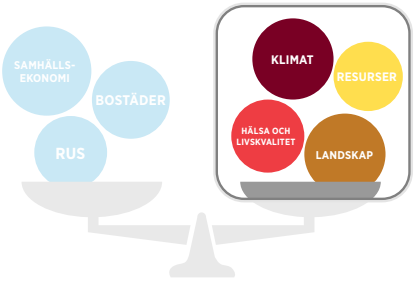
Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Koppling fokusområde LANDSKAP

Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING

Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

SAMMANFATTNING AV BEDÖMDA KONSEKVENSER



Den samlade bedömningen avser de sammantagna miljöaspekter som ska bedömas enligt kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till stor del av hänsynsmålen i de transportpolitiska målen men har även bäring på vissa delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till tillgänglighet och användbarhet.

Samlad bedömning miljöaspekter

Alternativ BALANS bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspekter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgärder som ingår i alternativet.

Alternativ VÄG bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påverkan från anläggningar, effekter av trafikering samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ JÄRNVÄG är det alternativ som ger minst negativ inverkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ BALANS.

Nollalternativet bedöms samlat ge en svagt negativ påverkan på miljöaspekter, främst på grund av riskerna för ökad problematik med buller, lokal luftkvalitet och trafiksäkerhet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●	●	●			●	●	●					●	●					●			
Klimat			●	●	●			●	●	●					●	●	●							
Hälsa och livskvalitet			●	●	●				●	●						●					●			
Landskap		●	●					●	●						●									
Resurser			●												●									

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	
Trafikens påverkan	● ● ●	● ● ●	● ● ●	
Infrastrukturens påverkan	● ● ●	● ● ●	● ● ●	
Klimatanpassning	●	●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼ ▲ ▲	▼ ▼ ▼ ▲	▼ ▼ ▲ ▲	
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▼ ▲ ▲	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ●	●	●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	●	
Befolkning	● ● ●	● ●	●	
Luft	● ●	● ● ●	● ●	● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

RESURS-HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	●	●	●	
Mark	●	●	●	
Materiella tillgångar	●	●	●	
Vatten	●	●	●	

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Samlad bedömning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ekonomi & konkurrenskraft	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bostadsförsörjning	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Delstrategier i RUS	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

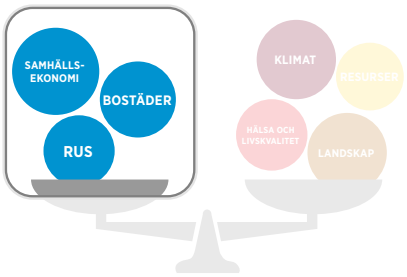
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS			VÄG			JÄRNVÄG			NOLLALT.		
Kort (2022-27)				▲			▲			▼	▲	
Medellångt (2027-32)			▼	▲	▲		▲	▲		▼	▲	▲
Långt (2033-45)				▲	▲	▲	▲	▲			▲	▲

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag



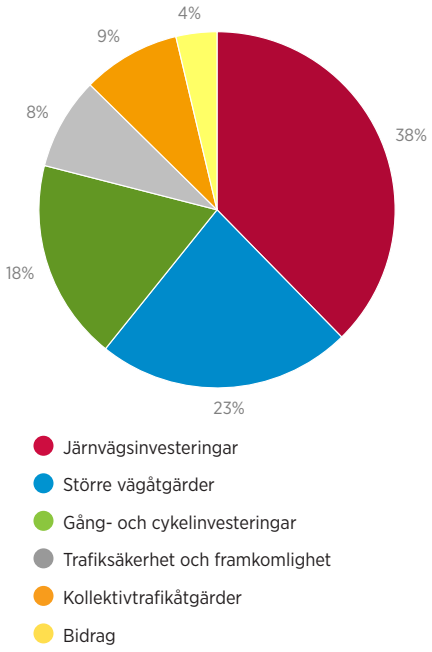
5. Planförslag

Region Jönköpings län har beslutat att gå vidare med planalternativ BALANS som planförslag. I jämförelse med övriga alternativ som har tagits fram under planprocessen svarar alternativ BALANS bäst mot de transportpolitiska målen och länets behov.

Hög måluppfyllelse och stora nyttor Jämfört med nollalternativ och andra framtagna scenarios är planförslaget det alternativ som bäst svarar mot transportpolitiska mål, miljömål och de utpekade delstrategierna i länets Regionala utvecklingsstrategi.

Kontinuitet Planförslaget betyder att lagt kort ligger i förhållande till föregående regionala transportplan. Detta ger långsiktighet i Region Jönköpings läns inriktning för länets transportsystem och ger goda förutsättningar för framförhållning och ett effektivt genomförande av planen.

Jämn fördelning Planförslaget innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens potter möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.



Prioriteringar inom planförslaget

Prioriteringar mellan åtgärdsområden Planens ekonomiska tabell ska utgöra grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att framdrift säkerställs inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska göras utifrån definierade kriterier, som är tydligt beskrivna inom varje område.

	Total-kostnad	2022 - 2024	2025 - 2027	2028 - 2033	Utrymme i plan	Senare
Järnvägsinvesteringar		**50**	**196**	**388**	**634**	
Elektrifiering o höjd hast. Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/ Jönköping (Y:et)[1]	2 729			300	300	
Station A6/Ryhov[1]	200		25	15	40	
Pott för plattformsförlängningar[2]	50	25	25		50	
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	1 580[3]	25	75		100	
Elektrifiering Nässjö - Eksjö	144		71	73	144	
Större vägåtgärder		**213**	**52**	**124**	**389**	
Rv 27 förbi Bor[2]	279	187	22		209	
Rv 27 Ulås-Bredasten[2]	74	28	28		56	
Lv 842 förbi Tenhult	46		26	20	46	
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	232			78	78	154
Gång- och cykelinvesteringar		**109**	**78**	**120**	**307**	
Längs regional statlig väg[2]		62	35	60	157	
Medfinansiering åtgärder kommunalt vägnät		45	45	60	150	
Trafiksäkerhet och framkomlighet		**42**	**36**	**63**	**141**	
Kollektivtrafikåtgärder		**36**	**48**	**66**	**150**	
Längs regional statlig väg		18	14	46	78	
Medfinansiering		18	18	36	72	
Bidrag		**17**	**15**	**31**	**63**	
Investeringsbidrag till enskilda vägar		7,5	7,5	16	31	
Driftsbidrag icke statliga flygplatser		9	7,5	15	32	
Totalt		**467**	**425**	**792**	**1 684**	

1 Samfinansiering ur Regional transportplan till nationell plan, undertecknat finansieringsavtal
2 Samfinansieras ur pott i nationell plan
3 Totalsumma för fullständig upprustning och elektrifiering av sträckan

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UPPRÄTTANDE AV PLANFÖRSLAG

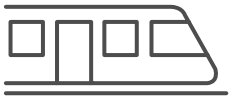
Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. För varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebär att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram med cirka 100 mnkr, vilket till största del beror på att Rv 27 förbi Bor har drabbats av förseningar. Dessa medel har genom beslut från Trafikverket fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

JÄRNVÄGSINVESTERINGAR



FINANSIERING AV JÄRNVÄGSÅTGÄRDER

Utgångpunkten i den långsiktiga ekonomiska planeringen av transportsystemet är att järnvägsåtgärder ska vara prioriterade och finansieras via nationell plan. Det är dock möjligt att helt eller delvis samfinansiera järnvägsåtgärder med mer regionala nyttor genom medel ur regional transportplan.

	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et) (sf)			300 mnk	300 mnkr
Station A6/Ryhov (sf)		25 mnkr	15 mnkr	40 mnkr
Plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan (sf)	25 mnkr	25 mnkr		50 mnkr
Elektrifiering Nässjö - Eksjö		71 mnkr	73 mnkr	144 mnkr
Plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda	25 mnkr	75 mnkr		100 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Namngivna objekt nationell plan För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan (Y:et och Station A6/Ryhov) krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras. De namngivna järnvägsprojekt som är aktuella för samfinansiering är i tidiga skeden av den fysiska planeringsprocessen och kommer att pågå under lång tid. Den regionala transportplanen belastas framförallt i mitten och under andra halvan av planperioden då projekten går in i produktionsskede.

Övriga samfinansieringsobjekt För åtgärder som är tänkta att samfinansieras via potter i nationell plan (plattformsförlängningar på Jönköpingsbanan) sker avsiktsförklaring kring finansiering efter fastställda planer.

Åtgärder som endast finansieras ur regional plan De åtgärder som finansieras helt ur regional plan (elektrifiering Nässjö - Eksjö och plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda) är regionalt namngivna objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha en uppdaterad SEB[1]. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering - de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

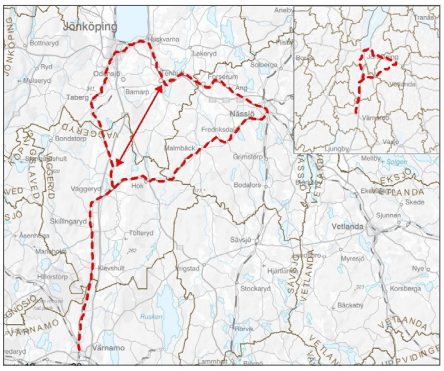
Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.
- **Systemfunktion** Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder.

Samfinansierade namngivna järnvägsåtgärder

Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)



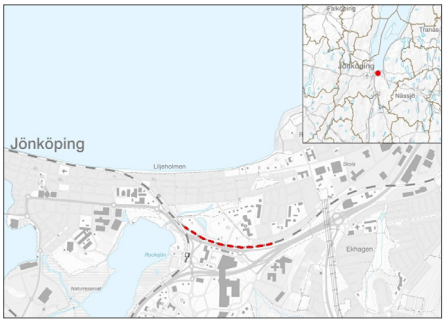
Genom att göra restiderna mellan Jönköping och Värnamo mer konkurrenskraftiga skapas möjligheter till tillväxt/kompetensförsörjning samt mer hållbar arbets- och studiependling genom överflyttning av transporter från väg till järnväg. Projektet möjliggör nya trafikupplägg med elektrifierade regionaltåg, tyngre och längre godståg och omledningsmöjligheter vid störningar.

Objektet består av ny järnväg Byarum - Tenhult, elektrifiering av sträckan Nässjö - Värnamo samt mötesstation på Jönköpingsbanan. Samtliga delar behövs för att nå projektets mål om att skapa restider under 50 minuter mellan Jönköping och Värnamo.

Nysträckning Byarum - Tenhult befinner sig i lokaliseringsutredning, åtgärden förväntas vara genomförd 2033. Elektrifiering Nässjö - Värnamo befinner sig i planskede och förväntas vara genomförd 2028.

Total kostnadskalkyl 2 730 mnkr (SEB 2021). Åtgärden samfinansieras med 300 mnkr av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Region Jönköpings län och ingående kommuner.

Mötesstation A6/Ryhov



Åtgärden syftar till att öka kapaciteten och möjliggöra kortare restid och bättre tillgänglighet för persontrafiken till målpunkter vid A6, Ryhov och Rosenlund samt skapa förutsättningar för utökad godstrafik. Stationen byggs som mötesstation och bidrar därmed till ökad robusthet.

Åtgärden avser en station för resandeutbyte med två sidoplattformar inklusive trappor, hissar och gång-, cykel- och mopedtunnel under fyrfältsvägen E4:an och gång- och cykeltunnel under två järnvägsspår samt en ny mötesstation för 750 meter långa tåg (totalt 900 spårmeter). Medel finns även avsatta för bulleråtgärder.

Åtgärden har ännu inte beställts internt på Trafikverket. Undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för sam- och medfinansiering finns.

Total kostnadskalkyl 189,6 mnkr i prisnivå (SEB 2021). 40 mnkr samfinansieras av regional transportplan, resten finansieras av nationell plan samt medfinansieringsavtal med Jönköpings kommun.

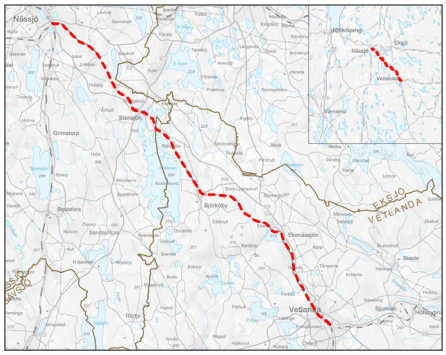
Samfinansierade icke namngivna järnvägsåtgärder

Plattformsförlängningar

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationer sträckan Nässjö - Sandhem.

Åtgärderna samfinanserias med 50 mnkr ur regional plan, resterande del av kostnaderna bärs av potter i nationell plan.

Järnvägsåtgärder med full regional finansiering



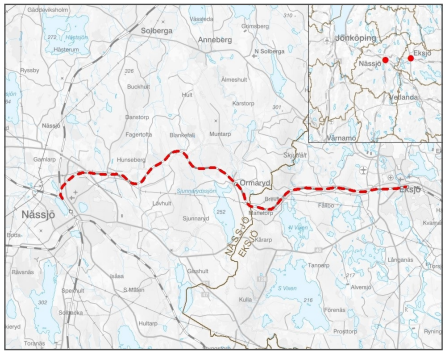
Plankorsningsåtgärder utmed sträckan Nässjö - Vetlanda

För att i framtiden kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö - Vetlanda krävs omfattande upprustning och elektrifiering av sträckan. Restiden minskar därigenom mellan Nässjö och Vetlanda genom högre hastighet och färre tågstopp, vilket möjliggör nya trafik upplägg och styv tidtabell.

Som ett första steg i att åtgärda sträckan i sin helhet avsätts medel ur regional plan för att åtgärda plankorsningar med otillräckligt skydd.

Åtgärden genomförs löpande under planens första hälft.

Kostnadskalkyl för en fullständig upprustning av sträckan (spårbyte, plankorsningsåtgärder, trädsäkring, elektrifiering, ATC, plattformsförlängning och ställverk) är 1 580 mnkr (SEB 2021).



Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö

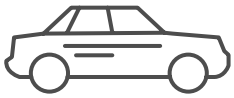
Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping – Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Nuvarande dieseltåg har begränsad återstående livslängd och Länstrafiken har inte för avsikt att köpa nya dieseltåg. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö - Eksjö och trädsäkring.

Åtgärden befinner sig i tidigt planskede och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnadskalkyl 144 mnkr (SEB 2021). Åtgärden finianseras till 100% av regional transportplan.

STÖRRE VÄGÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Rv 27 förbi Bor	187 mnkr	22 mnkr		209 mnkr
Rv 27 Ulås - Bredasten	28 mnkr	28 mnkr		56 mnkr
Väg 842 förbi Tenhult		26 mnkr	20 mnkr	46 mnkr
Rv 27 Bredaryd - Anderstorp			78 mnkr	78 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de vägåtgärder som har en kalkylerad totalkostnad på över 50 mnkr och därmed betecknas som namngivna i regional transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Samfinansering av mötesspareringsåtgärder Direktiven för åtgärdsplanering öppnar upp för möjligheten till samfinansiering av mötesspareringsåtgärder ur nationell plan. Någon exakt summa eller finansieringsmodell finns ännu inte formulerad, i remissversionen av Regional transprtplan har Region Jönköpings län utgått från att mötesspareringsobjekt som ligger i planens första del kan avlastas med 25% av totalkostnaden ur nationell plan.

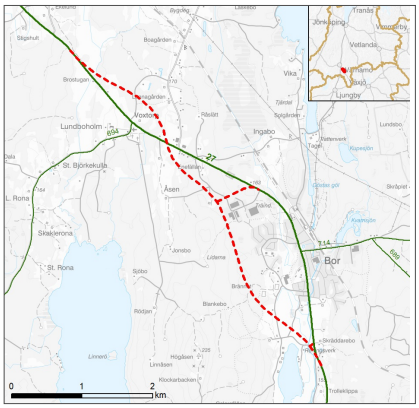
Samplanering Väg 842 förbi Tenhult samplaneras med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Den regionala transportplanen har utgått från att det är möjligt att påbörja en vägplaneprocess när lokaliseringen av järnvägen är färdig. Vägplaneprocessen och processen med att ta fram en plan för byggande av järnväg bör ske parallellt i ett tidigt skede.

Objekt som ligger över kant Åtgärden Rv 27 Bredaryd - Anderstorp ryms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren 2034-35.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Påbörjade åtgärder** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Planeringsmognad** Brister som har genomgått ÅVS och har färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.
- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras högt.
- **Samplanering** Åtgärder som är möjliga att samplanera med andra åtgärder på ett sätt så att synergier uppstår bör prioriteras.

Namngivna vägåtgärder

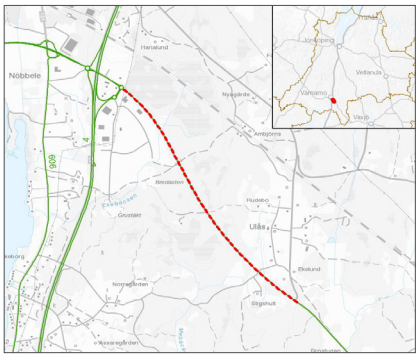


Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagen åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på rv 27 och förbättrar miljön inne i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Åtgärden befinner sig i planskede och förväntas kunna öppna för trafik 2025.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 279 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

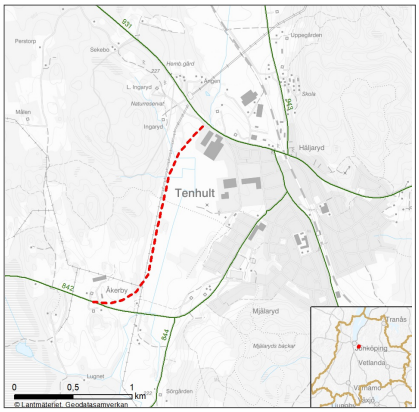


Rv 27 Ulås - Bredasten

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den cirka 3,5 km långa sträckan mellan förbifart Bor och E4. Vägavsnittets hastighet är 90 km/h men riskerar att sänkas utan mötesseparering.

Befintlig sträckning breddas till gles mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Viltstängsel sätts upp fram till Bredastens industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 74 mnkr, delar av kostnaden beräknas kunna samfinansieras ur nationell plan.

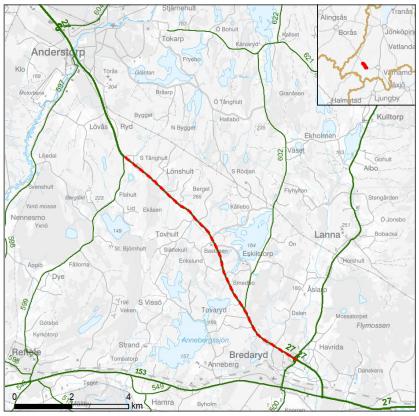


Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan rv 40 och E4 och trafikeras av en hög andel godstransporter från bland annat verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult vilket ger störningar för de boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

Föreslagen åtgärd syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt att förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Åtgärden innebär att väg 842 ges en ny sträckning väster om Tenhult genom en cirka 2 km lång förbifart med hastigheten 80 km/h. Lokaliseringen av vägen bör samplaneras med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Vägens byggnation behöver inte ske samtidigt med produktionen av järnvägen.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 46 mnkr (SEB 2021). Vägen finns med som namngivet objekt i gällande plan och ligger kvar som namngivet objekt trots att gränsen för namngivet objekt i länsplaner har höjts från 25 till 50 mnkr.

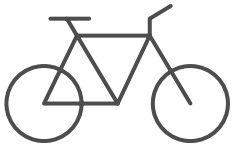


Rv 27 Bredaryd - Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten för långväga trafik samt förbättra trafiksäkerheten för bilister och oskyddade trafikanter samt minska barriäreffekter för vilt. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnadskalkyl för åtgärden är 232 mnkr (SEB 2021), 128 mnkr ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.

GÅNG- OCH CYKELINVESTERINGAR



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar	62 mnkr	35 mnkr	60 mnk	157 mnkr
Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät	45 mnkr	45 mnkr	60 mnkr	150 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Finansieringsmodell GC-vägar längs regionala statliga vägar För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10% kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån Trafikverkets ursprungliga kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioriteringar inom åtgärdsområdet

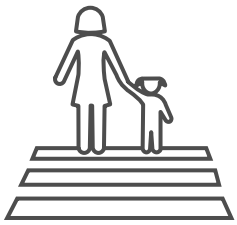
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

- **Planeringsmognad** Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.
- **Riktlinjer angivna i plan för statliga cykelåtgärder** Under hösten 2021 kommer en regional cykelstrategi att tas fram. En fördjupning av strategin är att ta fram en plan för statliga cykelåtgärder i Regional transportplan. I planen kommer Region Jönköpings län att förtydliga hur prioriteringar av potten för GC-åtgärder längs statliga vägar ska göras samt vilka brister i länet som bör lyftas för fortsatt planering.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.
- **Geografisk balansering** Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av GC-åtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.

INVESTERINGAR I TRAFIKSÄKERHET OCH FRAMKOMLIGHET



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Trafiksäkerhet och framkomlighet	42 mnkr	36 mnkr	63 mnk	141 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 50 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre sträckor av vägar, för detta krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att göra punktinsatser på 80-vägar parallellt. Det är viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden för att möjliggöra denna framdrift.

Standard för tätortsåtgärder De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön så att den upplevs som trygg och säker för alla typer av trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

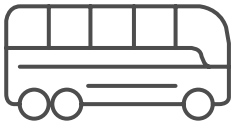
Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

- **Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn.** Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik löper genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.
- **Insatser på 80-vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods.** Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikering (riktmärke ÅDT[1] över 2 000 fordon.)
- **Åtgärder som är möjliga att samplanera** För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet, det är dock Region Jönköpings läns intention att i första hand prioritera ovanstående två åtgärdstyper under planperioden.

[1] Årsdygnstrafik - det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn.

KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar	18 mnkr	14 mnkr	46 mnkr	62 mnkr
Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder kommunalt vägnät	18 mnkr	18 mnkr	36 mnkr	72 mnkr

Åtgärdsområdets syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från de mål som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar ska användas till anpassningar av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik längs järnvägar och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Framförhållning Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50% och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Prioriteringsgrunderna gäller båda potterna inom åtgärdsområdet

- **Framkomlighetsåtgärder för att minska restid** Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.
- **Åtgärder som främjar kombinationsresor** Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.
- **Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier** Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner eller trafikstrategier ska prioriteras.
- **Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet** Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet.Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet

BIDRAG



	2022-2024	2025-2027	2028-2033	Totalt RTP
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	7,5 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	32 mnkr
Investeringsbidrag till enskilda vägar	9 mnkr	7,5 mnkr	15 mnkr	31 mnkr

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Syfte och innehåll

Kommuner med icke statliga flygplatser kan årligen ansöka om statligt driftbidrag för att täcka underskott i flygplatsens drift[1]. Bidraget hanterats och administrerats av Trafikverket.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast *investeringsåtgärder* på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

- Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 %). Förhöjt bidrag, högst 75 %, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betungande.

BAKGRUND TILL DRIFTSBIDRAG FÖR ICKE STATLIGA FLYGPLATSER

Runt 2010 gjordes stora förändringar kring ägandet av Sveriges flygplatser. Tidigare hade staten genom Luftfartsverket ansvarat för de flesta flygplatser både de stora hubbarna och de regionala flygplatserna men nu beslöts att staten genom det nybildade bolaget Swedavia endast skulle ansvara för de flygplatser som ansågs nationellt strategiska vilket var 10 stycken.

Detta innebar att bland annat Jönköpings flygplats övergick från statligt till kommunalt ägande. För att täcka underskott i driften av de regionala flygplatserna hade Luftfartsverket tidigare internt omfördelat pengar från de stora vinstgenererande flygplatserna. Då staten avyttrade många av de regionala flygplatserna uppstod en obalans i överskott och underskott av driften av Sveriges flygplatser. För att kompensera de nya ägarna till de regionala flygplatserna skapades ett årligt driftbidrag till icke statliga flygplatser som inkluderades i ramarna för de regionala transportplanerna från 2012 och tio år framåt.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län tillfördes vid detta tillfälle 2,3 miljoner/år som kunde användas till driftbidrag för icke statliga flygplatser. I efterföljande planrevidering har beslutet varit att driftbidraget ska vara kvar, en uppräkning har skett utifrån förändrade ramnivåer vilket även har gjorts i föreliggande planförslag.

[1] med stöd av 3 §, 5 p. förordning (1997:263)

REGIONALA UTREDNINGSBEHOV

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/uppsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i två kategorier:

Väl avgränsade vägavsnitt Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet ”större vägåtgärder”. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad.

Längre stråk med brister Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet ”Trafiksäkerhet och framkomlighet”. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.

Grunder för prioritering av brister för utredning

- **Potential och samhällsnytta** Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

NAMNGIVNA ÅTGÄRDER

Större åtgärder ska i transportplaner anges som *”namngivna åtgärder”*. För den nationella planen för transportinfrastruktur är det praxis att åtgärdens totala kostnad ska uppgå till minst 100 miljoner kronor. För länsplaner gäller att åtgärdens totala kostnader ska uppgå till minst 50 miljoner kronor. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder.

För en namngiven åtgärd ska en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl göras för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. Åtgärden ska även ha en anläggningskostnadskalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Brister som bör utredas 2022-2025

Väl avgränsade vägavsnitt

Rv 27 Forsheda-Bredaryd

Rv 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT knappt 9 500 fordon varav 1255 lastbilar)[1] och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade.

Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Rv 32 Eksjö - Sunneränga

Väg 32 har en funktion för långväga gods- och långväga persontransporter och är regionalt betydelsefull för arbetspendling mellan kommunerna på Höglandet.

Vägsträckan (ÅDT ca 3 900 fordon/dygn varav 800 lastbilar)[1] har betydande brister vad gäller långa restider och trafiksäkerhet, främst kopplat till mötesolyckor och korsningar. Vägen har även brister gällande säkra passagemöjligheter för stora däggdjur.

Längre stråk med brister

Rv 30 Stigamo - Växjö

Rv 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Rv 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige.

Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 600 och 3 200 fordon/dygn varav knappt 800 lastbilar)[1]. Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. Genom pågående hastighetsöversyn har hastigheten i stråket sänkts vilket innebär en sämre tillgänglighet. Syftet med en utredningen bör vara att studera åtgärder för att höja tillgängligheten utan att kräva omfattande ombyggnationer.

1 Utdrag ur NVDB på Trafikverket.se

GENOMFÖRANDE AV REGIONAL TRANSPORTPLAN

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnvägsinvesteringar



Förberedande utredningar Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större vägåtgärder



Förberedande utredningar Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i ”*Regionala utredningsbehov*”. Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar



Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån prioriteringskriterier i regional transportplan och kommande plan för genomförande av cykelåtgärder på regional statligt vägnät[1].

Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Inför att ett projekt startas upp ska avtal kring kommunal medfinansering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

UTREDNINGSTYPER

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

- Möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis och transportslagsövergripande
- Större eller mer komplexa brister vars lösning förutsätter planläggning
- Genomförs oftast av Trafikverket

Funktionsstudier

- Tydligt avgränsad brist
- Begränsad komplexitet
- Ej relevant studera alternativa lösningar kopplat till fyrstegsprincipen eller transportslagsövergripande åtgärder
- Funktionsstudier tas fram av Trafikverket

Projekteringsförberedande inventeringar och strategier

- Brister där möjliga åtgärder är av mindre omfattning och låg komplexitet
- Tydligt avgränsade åtgärder
- Ej planläggning
- Inventering kan göras av Trafikverket eller Länstrafiken (kollektivtrafikåtgärder)
- Förberedande projektering inför genomförande tas fram av Trafikverket
- Bör drivas med fokus på snabbt genomförande

1 Innan en plan för genomförande av GC-åtgärder utmed regional statlig väg finns beslutad bör prioriteringar av förberedande utredningar ske av Trafikverket i samråd med Region Jönköpings län.

ANSVAR HÅLLPLATSER

Ansvar för stationsmiljöer Trafikverket äger, finansierar och bär förvaltningsansvar för järnvägens kärnfunktion. Till kärnfunktionen hör plattform, plattformstak, utrustning på plattform, konstruktioner inom stationsmiljö som bär upp spåranläggningar, plattformsförbindelser, ytskikt i bro- och tunnelkonstruktioner som Trafikverket äger, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform, plattformsförbindelser samt stationshus samt fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse.

Övriga parter ansvarar för stationshus, bussterminaler, cykelparkering, anslutande kommunala vägar och GC-vägar, pendlarparkering, stationstorg, angäringsplatser, konstnärliga utsmyckningar (som inte är integrerade i statliga konstruktioner) samt anläggningar med utformning som väsentligt avviker från grundutförande.

Ansvar för busshållplatser

Hållplatsdel	Ansvaret omfattar	Ansvar statligt vägnät	Ansvar kn vägnät
Körytor, markytor	Renhållning, snöröjning, halkbekämpning, underhåll	TRV	Kn
Pendlarparkering: allmän belysning och ev planteringar	Renhållning, skötsel, underhåll och elabonnemang	Kn	Kn
Väderskydd: belysning, utrustning och ev el	Renhållning, skötsel, underhåll, armatur och utrustning, elabonnemang och underhåll	Kn	Kn
Hållplatsutrustning (fristående möbler, bänkar, papperskorg och cykelställ)	Renhållning, skötsel och underhåll	Kn	Kn
Informationsbärare stolpe och hpl-topp	Renhållning, skötsel och underhåll	JLT	JLT
Anslutande GC-väg	Renhållning, snöröjning, drift och underhåll	TRV	Kn

TDOK 2014:0073, Stationshandboken

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket Region Syd. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansering[2]. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet



Förberedande utredningar Förberedande utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Vilka brister som ska prioriteras för utredning avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional transportplan, inspel görs från Trafikverkets löpande bristinventeringar. Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs, och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Kollektivtrafikåtgärder



Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar Förberedande utredningar kan bestå i strategiska dokument och inventeringar kopplade till länets kollektivtrafik. Dessa utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Det är Länstrafikens ansvar att spela in brister och behov utifrån strategiska dokument och inventeringar, Trafikverket och Länstrafiken ska systematiskt samordna dessa till lämpliga åtgärder.

Genomförande av åtgärder Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Länstrafiken. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Länstrafikens handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slut-

2 Förordning (2009:237 om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm)

redovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Ansökningar och handläggning Aktuell kommun (Jönköpings kommun) ansvarar för att ansöka hos Trafikverket om årligt bidrag, Trafikverket handlägger och beslutar i ärendet.

Genomförande av åtgärder Bidraget avser löpande drift, för vilken Jönköpings flygplats ansvarar.

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

UPPFÖLJNING AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Återkommande rutiner för för uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årsredovisning bör Länsplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena - det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande avstämningar av planens genomförande.

Kommunikation vid avvikelser Vid indikationer på större förändringar eller ej avsedd framdrift inom projekt eller åtgärdsområden bör Trafikverket ge en skriftlig underrättelse till Region Jönköpings län i ett tidigt skede.

INVESTERINGSÅTGÄRDER I NATIONELL PLAN

För att få en fullständig bild av vilka investeringar i transportinfrastruktur som planeras i länet behöver förslaget till regional transportplan läsas tillsammans med förslaget till nationell transportplan.

I den nationella planen redovisas alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Planen innehåller också potter för åtgärder som har totala kostnadskalkyler under den nationella gränsen för namngivet objekt (100 mnkr). Pottområdena hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

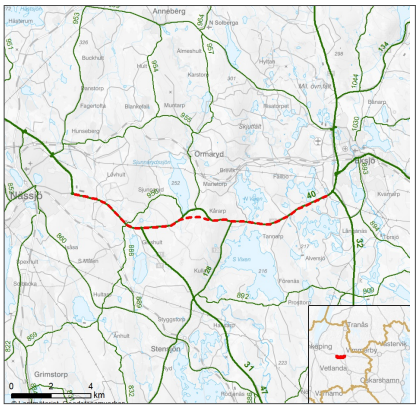
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet (Y:et)

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Mötesstation A6/Ryhov

Se beskrivning under ”*Järnvägsinvesteringar*” i planförslaget.

Namngivna vägobjekt nationell plan

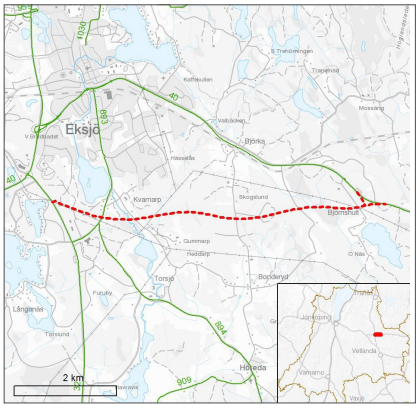


Rv 40 Nässjö - Eksjö

Det aktuella vägavsnittet är betydelsefullt för såväl långväga godstransporter som besöksnäring och lokal arbetspendling.

Syftet med åtgärden är att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan som är smal och har dålig plan- och profilstandard. Vägen byggs om till totalt 14,1 km mötesfri väg varav 8,8 km utgör breddning av befintlig väg och 5,3 km utbyggnad i nysträckning. Åtgärderna möjliggör en höjning av vägens hastighet till 100 km/h. Längs sträckningen byggs även en belagd GC-väg, delvis som separat GC-väg och delvis i kombination med befintliga lokalvägar.

Vägplanen har vunnit laga kraft och Trafikverket har fått byggstartsbeslut från regeringen. Planerad byggstart är år 2022, byggtiden beräknas till cirka 3 år.



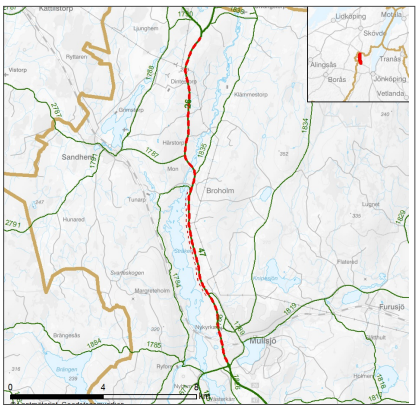
Rv 40 Förbi Eksjö

Rv 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden, vägen byggs som mötesseparerad vilket möjliggör en hastighet på 100 km/h.

Arbetet med vägplan för åtgärden beräknas starta 2022.

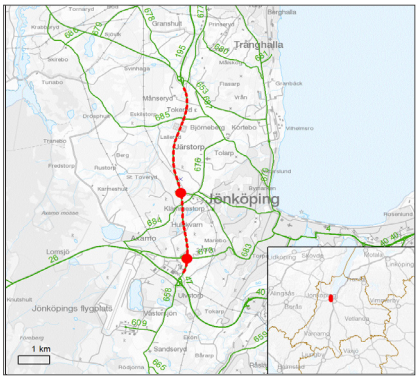
Rv 26 Mullsjö - Slättäng



Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 kilometer lång. Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapassager planeras längs sträckan och GC-förbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2025 med 2-3 års byggtid.

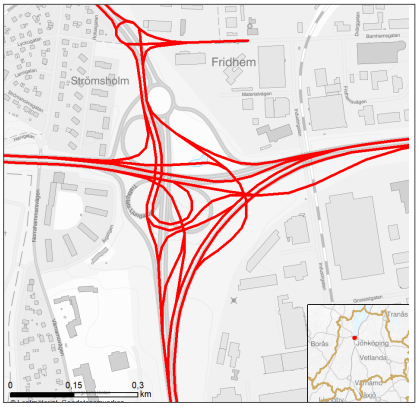
Rv 26 Hedenstorp - Månseryd



Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, Klockarpsvägen, som leder mot västra Jönköping. Denna korsning har hög trafikbelastning, främst av trafikanter som arbetspendlar mellan Jönköping och orter nordväst om staden.

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2033 utifrån Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrasturktur.

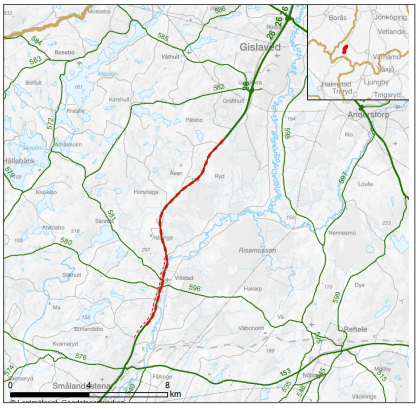
E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält



Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved

(ej namngivet objekt i förslag till nationell plan 2022 - 2033)



Väg 26 sträcker sig mellan Halmstad via Jönköping och Kristinehamn till Mora. Den berörda sträckan är en del av en viktig pendlingsväg mellan Halmstad, Gislaved och Jönköping. Vägen är smal och har brister i plan- och profilstandard samt förhöjd risk för viltolyckor. Dessutom finns ett stort antal korsningar och anslutningar utmed sträckan. På större delen av sträckan är högsta tillåtna hastighet 80 kilometer per timme. Vägen passerar genom skyddsområdet för Smålandsstenars vattentäkt, med otillfredsställande skydd mot förorening.

Väg 26 föreslås bli mötesseparerad med omkörningsmöjlighet och en utformningsstandard som möjliggör 100 km/h. Gång- och cykelväg planeras mellan Smålandsstenar och Kappeled. Skyddsåtgärder för vattentäkt samt viltåtgärder planeras. Arbetet med att ta fram en vägplan pågår, byggstart är planerad till år 2026.

STÖRRE INVESTERINGSÅTGÄRDER I VÅRA GRANNLÄN

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154 Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen Värnamo i Jönköpings län.

Markarydsbanan, Knäred, mötesspår Åtgärden förbättrar restider och trafikeringsupplägg för tågtrafik mellan Halmstad och Markaryd vilket i sin tur påverkar trafikeringsförutsättningar på omkringliggande järnvägar.

Kalmar län

Åtgärder på Rv 37/47 Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Ny station i Räppe Åtgärden omfattar en ny station i Räppe vilken möjliggör tågpendling till det planerade nya sjukhuset i Växjö. Åtgärden får störst konsekvenser för de södra delarna av Jönköpings län.

Alvesta triangelspår Syftet med åtgärden är att förbättra kapaciteten på Södra stambanan och Kust till kust-banan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbättrar förutsättningarna för näringslivets transporter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken Del av ny stambana mellan Järna och Linköping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett mindre störningskänsligt system. Påverkar trafikeringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön Syftet med åtgärderna är att genom dubbelspårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionaltågstrafik i godsstråket genom Bergslagen. Åtgärden har koppling mot transportflöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Rv 50 Medevi - Brattebro Mötesseparering av ca 16 km väg ger förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för ett vägstråk som i sin förlängning fortsätter söderut via Rv 32 i Jönköpings län.

Fullständig konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi, bostadsbyggande och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

UTGÅNGSPUNKTER

Avgränsning

Avgränsningssamråd

I början på sommaren 2021 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län. Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2022 - 2027.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2033.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnvägsinvesteringar och större väginvesteringar har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedöms på ett mer generellt sätt.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en **strategisk miljöbedömning** genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en **miljökonsekvensbeskrivning** (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

KRAV PÅ INNEHÅLL MKB

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- en **sammanfattning av planens innehåll,** dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs**, **miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt**, **befintliga miljöproblem** som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur **hänsyn tas till relevanta miljökvalitetsmål och andra miljöhänsyn**,
- en **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra,
- uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter,
- en **sammanfattning av de överväganden som har gjorts**, vilka s**käl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för **uppföljning och övervakning** av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en **icke-teknisk sammanfattning**

Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig. Synpunkterna ska beaktas innan planen antas. När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrerats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.

PÅVERKAN, EFFEKT OCH KONSEKVENS

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslagets åtgärder medför, till exempel påverkan på betydelsefulla naturmiljöer eller förändrad trafikbullersituation.

Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av betydelsefulla naturmiljöer eller att människor exponeras för trafikbuller

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse till exempel förlust av biologisk mångfald eller bullerstörning som riskerar leda till påverkan på människors hälsa.



Exempel på händelsekedja till följd av utsläpp av växthusgaser. (Naturvårdsverket)

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet *Strategier*. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs i transportinfrastruktur, däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målledda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

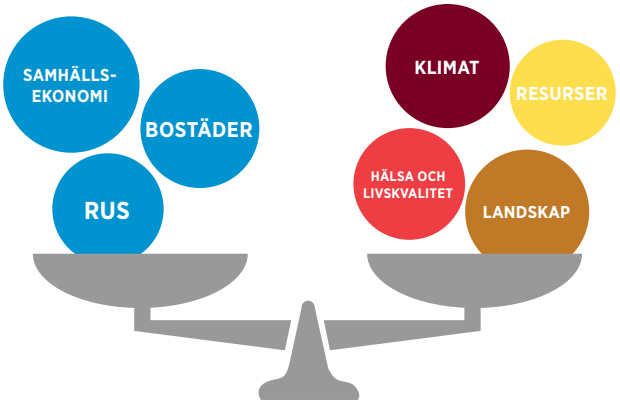
Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med **fokusområden** som Trafikverket använde i Nationell transportplan för 2018-2029[1].

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också delaspekter kopplade till bostadsförsörjning[2] och de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.



Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekevensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

1 MKB för Nationell transportplan 2018-2029, Trafikverket
2 Direktiven om åtgärdsplanering

Fokusområde A: KLIMAT

Klimatfaktorer

Trafikens klimatpåverkan

Infrastrukturens klimatpåverkan

Klimatanpassning

Fokusområde B: HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Människors hälsa

Buller och vibrationer

Aktivt resande

Trafiksäkerhet

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

Emissioner av luftföroreningar

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Exponeringsbedömning

Fokusområden miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken

Fokusområde C: LANDSKAP

Naturmiljö

Biologisk mångfald

Växtliv

Djurliv

Kulturmiljö

Bebyggelse

Forn- och kulturlämningar

Annat kulturarv

Landskapsbild

Fokusområde D: RESURSHUSHÅLLNING

Mark

Skyddsvärda områden

Förorenade områden

Materiella tillgångar

Vatten

Flöden och nivåer

Dricksvatten

Ekologisk värden

Fokusområde E: SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet

Förbättring av medborgarnas resor

Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder

Strukturbildande infrastruktur

Regional utvecklingsstrategi

Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser

Stärka kollektivtrafikens förutsättningar i länet

Binda samman målpunkter i och utanför länet

Fokusområde samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter för bostadsförsörjning, de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Schemat visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen. Bilden visar också hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa



Generationsmålet: att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser

Mest relevanta miljökvalitetsmål


Ett rikt odlingslandskap


Ett rikt växt- och djurliv


Levande sjöar och vattendrag


Levande skogar


God bebyggd miljö


Grundvatten av god kvalitet


Giftfri miljö


Myllrande våtmarker


Begränsad klimatpåverkan


Frisk luft

- Koppling fokusområde KLIMAT
- Koppling fokusområde HÄLSA OCH LIVSKVALITET
- Koppling fokusområde LANDSKAP
- Koppling fokusområde RESURSHUSHÅLLNING
- Koppling fokusområde SAMHÄLLSEKONOMI OCH UTVECKLING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●		
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder	●		
Bidrag	●		●

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

FOKUSOMRÅDE KLIMAT

Bedömningsgrunder

Delaspekt trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.

Precisering trafikutveckling omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdsätt, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Delaspekt infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

Delaspekt Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms järnvägsanläggningen vara mer störningskänsig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

KLIMAT

Sammanfattande bedömning av fokusområde klimat

Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse kopplat till klimatpåverkan från trafikering än vad alternativ VÄG och nollalternativet ger. Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	● ●	
Trafikens påverkan	● ● ●	● ●	● ● ●	
Infrastrukturens påverkan	● ●	● ● ●	● ● ●	
Klimatanpassning	●	●	●	

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Trafikens påverkan Alternativ BALANS bedöms ha högst potential för överflyttningseffekter till gång- och cykel och kollektivtrafik. Alternativ JÄRNVÄG ger bäst förutsättningar för mer energieffektiva transporter på järnväg. Alternativ VÄG och alternativ BALANS inrymmer flera större vägprojekt som påverkar klimatet negativt kopplat till trafikens påverkan.

Infrastrukturens påverkan Genomförandet av alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG beräknas ge jämförelsevis större utsläpp av CO2 än alternativ BALANS på grund av fler större vägobjekt respektive upprustning av Vetlandabanan. Det järnvägs- respektive vägprojekt som har högst kalkylerade utsläpp av CO2-ekvivalenter i byggskede[1] är inte alternativskiljande (frånsett nollalternativ).

Klimatanpassning Samtliga åtgärdsalternativ innebär en förbättrad klimatanpassning av infrastrukturen.

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2027-32 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ exklusive nollalternativet. I samtliga strategialternativ finns det åtgärder som byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2033 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. Dessa långsiktiga effekter bedöms inte bli lika stora i alternativ VÄG och nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼ ▲ ▲	▼ ▼ ▼ ▲	▼ ▼ ▲ ▲	
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▼ ▲ ▲	

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Matrisen visar hur respektive alternativ påverkar måluppfyllelse *över tid,* vilket hänger samman med hur planen genomförs. Bidraget kan vara både postivt och negativt, det vill säga att alternativet både kan motverka och bidra till målen inom samma delaspekt.

1 Y:et respektive Rv 27 förbi Bor, se sid 67

Trafikens påverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötesspareringar och förbifarter.

Energieffektivitet Satsningar på järnväg, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av Värnamo - Nässjö ger på sikt lägre växthusgasutsläpp för tågtrafiken på delar av länets järnvägsnät.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling Alternativet innebär att delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Projektet Y:et förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet Utbyggnader av förbifarter och mötesspareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan trafik Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (Nässjö - Eksjö, Värnamo-Nässjö och Nässjö-Vetlanda) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Det är osäkert om nyttan av elektrifierinig av Nässjö - Vetlanda faller ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kan till nästa planperiod.

Trafikutveckling Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet bedöms på grund av åtgärden rv 27 förbi Bor bidra till vissa ökningar av trafikarbetet på denna sträcka.

Energieffektivitet Eftersom järnvägstransporter är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik Inga effekter.

Trafikutveckling Alternativet stimulerar ingen överflyttning av trafik från bil men skapar heller ingen inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet Ingen påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Alternativ BALANS

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och rv 27 Bredaryd - Anderstorp ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ VÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt.

Förbifart Bor och rv 27, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd ger ger relativt stora utsläpp av CO2 vid byggnation. Förbifart Tenhult och Ulås-Bredasten ger mer begränsade utsläpp av CO2.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Alternativ JÄRNVÄG

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult och upprustning av sträckan Nässjö-Vetlanda bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägsinvesteringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimatpåverkan vid byggnation.

Byggnationer av GC-vägar och kollektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv Alternativet bedöms inte ge någon negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av CO2 öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

KALKYLERADE UTSLÄPP AV CO2-EKVIVALENTER INFRASTRUKTUR

För namngivna objekt vid bygg och reinvestering samt drift- och underhåll under kalkylperiod för SEB:

Åtgärder som finns i samtliga strategialternativ

- Y:et 62 280 ton
- Rv 27 förbi Bor: 12 954 ton
- GC-väg Furusjö-Habo 354 ton
- Totalt 75 588 ton

Åtgärder som finns i BALANS och JÄRNVÄG

- Station A6/Ryhov 1778 ton
- Elektrifiering Nässjö - Eksjö 1440 ton
- Totalt 3 218 ton

Åtgärder som finns i BALANS och VÄG

- Rv 27 Bredaryd-Anderstorp 6366 ton
- Förbifart Tenhult 1320 ton
- Rv 27 Ulås-Bredasten 1340 ton
- Totalt 9 026 ton

Åtgärder som finns i VÄG

- Eksjö - Sunneränga 11 621 ton
- Kärda - Bredaryd 13 298 ton
- Totalt 24 919 ton

Åtgärder som finns i JÄRNVÄG

- Elektrifiering och upprustning Nässjö-Vetlanda 32 565 ton

Totalsumma namngivna objekt alternativ BALANS: 87 832 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ VÄG: 109 533 ton CO2-ekvivalenter

Totalsumma namngivna objekt alternativ JÄRNVÄG: 111 371 ton CO2-ekvivalenter

Klimatanpassning

Alternativ BALANS

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ VÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo - Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Alternativ JÄRNVÄG

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnvägar Värnamo - Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, vägkropp mm).

Nollalternativ

Ingen tillkommande klimatanpassning, risker kopplat till åldrande anläggning.

FOKUSOMRÅDE HÄLSA OCH LIVSKVALITET

Bedömningsgrunder

Delaspekt Människors hälsa

Fysisk aktivitet Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Delaspekt Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Delaspekt Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar	●	●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●	●	
Kollektivtrafikåtgärder	●	●	●
Bidrag		●	

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.



Sammanfattande bedömning av fokusområde hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ BALANS bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets satsningar på kollektivtrafik och aktiva transporter samt möjligheter till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Människors hälsa	● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Befolkning	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Luft	● ● ●	● ● ●	● ● ●	● ● ●

Människors hälsa Alternativ BALANS bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet. Alternativ VÄG ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar. Alternativ JÄRNVÄG ger något lägre nyttor, främst på grund av färre trafiksäkerhetsåtgärder.

Befolkning Alternativ BALANS är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet. Alternativ VÄG och JÄRNVÄG har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp. Alternativ VÄG innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼ ▲	▼ ▲	▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼
Långt (2033-45)	▼ ▲ ▲	▼ ▲	▲	▼

Människors hälsa

Alternativ balans

Fysisk aktivitet Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafik på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykeinvesteringar än i övriga alternativ, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i länet.

Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på regionala banor Y:et och Nässjö - Eksjö kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär att trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Alternativet innebär en större satsning på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar än övriga alternativ. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö - Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ väg

Fysisk aktivitet Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnväg i Y:et. Utbyggnation av mötesspareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningen på Y:et kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Förbifarter i Bor och Tenhult innebär att buller- och vibrationer minskar inne i samhällena.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i samhällena Bor och Tenhult förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att GC-vägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen vilket är positivt för säkerheten.

Alternativ järnväg

Fysisk aktivitet Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum - Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer Elektrifiering av regionala banor innebär att dieseltåg kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Järnvägssatsningarna kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer.

Bullersituationen inne i Bor samhälle förbättras i och med ny förbifart.

Trafiksäkerhet Alternativet innebär trafiksäkerheten inne i Bor samhälle förbättras, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar.

Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Näsjö - Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet Inga positiva effekter

Buller och vibrationer Inga positiv påverkan; problemen med buller och vibrationer i Tenhult och Bor riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Alternativ BALANS

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet är det mest positiva sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för GC-åtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder bibehålls på samma nivå som föregående planperiod vilket ger förutsättningar för att arbeta relativt aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet syftar till att möjliggöra en balans i satsningar i hela länet och innebär att vissa regionala järnvägar förbättras samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik på väg samt att göra tätortsåtgärder som ökar tillgänglighet inne i mindre samhällen.

Alternativ VÄG

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråket Y:et förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs GC-vägar vilket förbättrar tillgänglighet med cykel.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativet prioriterar större vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och GC-åtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Alternativet innebär att ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, GC-åtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Alternativ järnväg

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Alternativet ger förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg utmed delar av de regionala järnvägsstråken.

Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Alternativets satsning på regionala järnvägar bedöms vara positiv för jämlikhet, jämställdhet och barn, dock innebär det att utrymmet för investeringar i övriga kollektivtrafikanläggningar och GC-vägar utmed statlig väg minskar. Detta försämrar i sin tur möjligheterna att gynna jämlikhet och jämställdhet och begränsar också förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder och GC-åtgärder ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik Inga effekter

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Inga effekter

Jämställdhet mellan kvinnor och män Inga effekter

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Inga effekter

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Inga effekter

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Inga effekter

Luft

Alternativ BALANS

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar på kollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen samt samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ VÄG

Emissioner av luftföroreningar Elektrifiering av sträckan Värnamo - Nässjö bidrar till minskade emissioner.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Emissioner av luftföroreningar Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Viss negativ påverkan på luftkvalitet på grund av ökad hastighet och större trafikarbete förbi Bor.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen och Bor samhälle. Fortsatt.ex.ponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Eponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar Inga förbättringar av luftkvalitet kopplat till elektrifiering av järnväg.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning Fortsatt.ex.ponering i Tabergsdalen och samhällena Bor och Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

FOKUSOMRÅDE LANDSKAP

Bedömningsgrunder fokusområde LANDSKAP

Delaspekt Naturmiljö

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Delaspekt Kulturmiljö

Kulturlämningar och landskapets strukturer Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Delaspekt Landskapsbild

Påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan

● tydlig negativ påverkan

● både tydlig positiv och negativ påverkan

Matrisen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms bidra respektive motverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

LANDSKAP

Sammanfattande bedömning av fokusområde landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen BALANS och VÄG eftersom de jämfört med alternativ JÄRNVÄG innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delaspekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms inte motverka måluppfyllelse på ett betydande sätt.

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

- positivt bidrag
- negativt bidrag

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ●	● ●	●	
Naturmiljö	● ●	● ●	●	
Kulturmiljö	● ●	● ●	●	
Landskapsbild	● ●	● ●	●	

Naturmiljö Alternativ VÄG bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och nya större vägpartier. Alternativ BALANS bedöms ge något mindre påverkan än alternativ VÄG och alternativ JÄRNVÄG jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora vägobjekt. Nollalternativet bedöms inte motverka målen på ett betydande sätt.

Kulturmiljö Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor. Alternativ JÄRNVÄG bedöms påverka något mindre på grund av mindre mängd nybyggd anläggning. Nollalternativet bedöms inte ge någon påverkan på målen.

Landskapsbild Nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och rv 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ VÄG och BALANS bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Bidrag till måluppfyllelse över tid

- ▲ positivt bidrag
- ▼ negativt bidrag

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▼	▼	▼	
Medellångt (2027-32)	▼ ▼	▼ ▼	▼	
Långt (2033-45)	▼	▼	▼	

Delaspekt naturmiljö

Alternativ BALANS

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö och Värnamo - Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön.

Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ VÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö - Eksjö i samband med elektrifiering.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark.

Projekten Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel. Viltstängsel kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Alternativ JÄRNVÄG

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt

påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum - Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö - Eksjö, Värnamo - Nässjö och Nässjö - Vetlanda i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny GC-passage vara positiv.

Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna.

Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar.

Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för GC, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Delaspekt kulturmiljö

Alternativ BALANS

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder Nässjö - Vetlanda. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås-Bredasten och Bredaryd-Anderstorp samt förbifart Tenhult.

Alternativ VÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås-Bredasten, Bredaryd-Anderstorp och Eksjö-Sunneränga samt förbifart Tenhult.

Alternativ JÄRNVÄG

Kulturlämningar och landskapets strukturer Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult samt i viss mån på grund av plankorsningsåtgärder. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av GC-vägar.

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer Ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv. Opåverkad situation kring kulturmiljö i Bor samhälle.

Delaspekt landskapsbild

Alternativ BALANS

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö och Nässjö - Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötesspareringar Ulås - Bredasten och Bredaryd - Anderstorp påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ VÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo - Nässjö bedöms bli begränsad.

Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet.

Mötesspareringar Ulås - Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Kärda - Bredaryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Alternativ JÄRNVÄG

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo-Nässjö, Nässjö - Eksjö och Nässjö - Vetlanda bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid A6/Ryhov.

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet.

Satsningar på GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet Ingen påverkan

FOKUSOMRÅDE RESURSHUSHÅLLNING

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnvägsinvesteringar	🔴	🔴	🔴
Större vägåtgärder	🔴	🔴	🔴
GC-investeringar			
Trafiksäkerhet och framkomlighet			
Kollektivtrafikåtgärder			
Bidrag			

🟢 tydlig positiv påverkan

🔴 tydlig negativ påverkan

⚫ både tydlig positiv och negativ påverkan

Bedömningsgrunder fokusområde Resurshushållning

Delaspekt Mark

Skyddsvärda områden Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3-4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Delaspekt Materiella tillgångar

Areella näringar Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Delaspekt Vatten

Flöden och nivåer Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

RESURS-
HUSHÅLLNING

Sammanfattande bedömning av fokusområde Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ BALANS, VÄG och JÄRNVÄG. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms inte ge några betydande konsekvenser för resurshushållning.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Samlad bedömning			●						●						●									
Mark			●						●						●									
Materiella tillgångar			●						●						●									
Vatten			●						●						●									

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

● positivt bidrag

● negativt bidrag

Mark Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult.

Materiella tillgångar Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projekten nysträckning av järnväg Byarum - Tenhult och Rv 27 förbi Bor.

Vatten Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ BALANS och JÄRNVÄG eftersom de möjliggör en större byggd anläggning. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ exklusive nollalternativet.

Påverkan över tid	BALANS						VÄG						JÄRNVÄG						NOLLALT.					
Kort (2022-27)			▼						▼						▼									
Medellångt (2027-32)		▼	▼					▼	▼						▼									
Långt (2033-45)			▼						▼						▼									

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Delaspekt mark

Alternativ BALANS

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ VÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Alternativ JÄRNVÄG

Skyddsvärda områden Nysträckningen Byarum - Tenhult ger sannolikt intrång i naturreservatet Ingaryd samt intrång i riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden Enligt MKB för projektet rv 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt mark.

Delaspekt materiella tillgångar

Alternativ BALANS

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten och Bredaryd - Anderstorp) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ VÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt.

Breddningar av vägar (Ulås-Bredasten, Bredaryd - Anderstorp, Eksjö - Sunneränga och Gärda - Bredaryd) kan kräva att skogs- och/eller jordbrukmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som begränsad.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Alternativ JÄRNVÄG

Areella näringar Nysträckningen Byarum - Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga.

Rv 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av GC-vägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Ingen påverkan på areella näringar.

Delaspekt vatten

Alternativ JÄRNVÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ VÄG

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Alternativ BALANS

I dagsläget går det inte att bedöma om alternativet påverkar flöden och nivåer, dricksvatten eller ekologiska värden. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.

Nollalternativ

Ingen påverkan på delaspekt vatten.

Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Bostadsförsörjning	Regional utvecklingsstrategi
Järnvägsinvesteringar	●	●	●
Större vägåtgärder	●	●	●
GC-investeringar		●	●
Trafiksäkerhet och framkomlighet	●		
Kollektivtrafikåtgärder		●	●
Bidrag			

● tydlig positiv påverkan
● tydlig negativ påverkan
● både tydlig positiv och negativ påverkan

FOKUSOMRÅDE SAMHÄLLSEKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Bedömningsgrunder fokusområde ekonomisk utveckling och regional utveckling

Delaspekt Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomisk effektivitet Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning[1] för namngivna objekt.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Delaspekt Bostadsförsörjning

Marknadsvärde för bostäder Bedömning av hur investeringar påverkar marknadsvärdet för bostäder genom att tillskapa ökad tillgänglighet i områden med ett jämförelsevis lågt tryck på bostadsbyggande.

Strukturbildande infrastruktur Bedömning av hur planalternativen stödjer eller motverkar planering för bostäder i lägen som har potential för yteffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik.

Delaspekt Regional Utvecklingsstrategi

Järnvägsförbindelser Bedömning av hur alternativen prioriterar länets befintliga järnvägar och främjar person- och godstransporter med tåg.

Kollektivtrafik Bedömning av hur alternativen stärker kollektivtrafikens förutsättningar i länet.

Målpunkter Bedömning av hur alternativen verkar för att binda samman målpunkter i och utanför länet genom att minska restider samt möjliggöra gång- och cykelresor i viktiga stråk.

1 Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas)och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

SAMHÄLLS-EKONOMI OCH REGIONAL UTVECKLING

Sammanfattande bedömning av Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ BALANS bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ VÄG ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ JÄRNVÄG har hög måluppfyllelse i alla delaspekter men motverkar samtidigt målen relaterade till samhällsekonomi. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Bidrag måluppfyllelse	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Samlad bedömning	● ● ●	● ●	● ● ●	●
Ekonomi & konkurrenskraft	● ● ●	● ● ●	● ● ● ●	●
Bostadsförsörjning	● ●	● ●	● ●	●
Delstrategier i RUS	● ● ●	●	● ●	●

Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

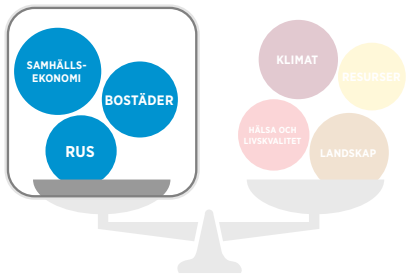
● positivt bidrag

● negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft Alternativ VÄG bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällssekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Alternativ BALANS bidrar också med god måluppfyllelse men har en lägre samhällsekonomisk effektivitet på grund av satsningar på järnvägsåtgärder med negativ NNK. Alternativ JÄRNVÄG har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet.

Bostadsförsörjning Alternativ BALANS och alternativ JÄRNVÄG bedöms ge högst måluppfyllelse på grund av stora satsningar på strukturbildande järnväg som också kan bidra till ökade marknadsvärden på bostäder i stationsorter. Alternativ VÄG bedöms ge en lägre måluppfyllelse, till stor del beroende på att alternativets stora vägsatsningar riskerar att bidra till en mer utspridd bostadsutveckling.

Regional utvecklingsstrategi Alternativ BALANS ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot alla tre utpekade delstrategier i RUS, alternativ JÄRNVÄG är riktat mot två delstrategier och alternativ VÄG mot en av delstrategierna. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.



Fokusområdet för samhällsekonomi och regional utveckling motsvarar till stor del funktionsmålen samt de övergripande transportpolitiska målen och är därför en viktig del i avvägningen mellan olika strategier.

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts och trender kopplat till bostadsförsörjning förtydligats.

Påverkan över tid	BALANS	VÄG	JÄRNVÄG	NOLLALT.
Kort (2022-27)	▲	▲	▼ ▲	▼
Medellångt (2027-32)	▼ ▲ ▲	▲ ▲	▼ ▲ ▲	▼
Långt (2033-45)	▲ ▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	▼

Bidrag till måluppfyllelse över tid

▲ positivt bidrag

▼ negativt bidrag

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ BALANS

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster.

Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten och Anderstorp - Bredaryd samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ VÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Samtliga namngivna objekt i alternativet bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842.

Mittsepareringar rv 27 Ulås - Bredasten, rv 27 Anderstorp - Bredaryd, rv 32 Eksjö - Sunneränga, Forsheda - Bredaryd (över kant) samt förbifart rv 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Alternativ JÄRNVÄG

Samhällsekonomisk effektivitet Järnvägsprojekten Y:et och station A6/Ryhov ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Y:et) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (station A6/Ryhov).

Elektrifiering av sträckan Nässjö - Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Att påbörja upprustning av sträckan Nässjö - Vetlanda ger kraftigt negativ NNK, i synnerhet om projektet genomförs etappindelat då de nyttor som uppstår vid elektrifiering först faller ut efter planperioden.

Rv 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygsntrafik och restidsförkortningar. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte

att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter Satsningen på Y:et bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor.

Station A6/Ryhov ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regionscentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten.

Satsningar på elektrifiering Nässjö - Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning och elektrifiering av sträckan Nässjö-Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på elektrifiering och byggande av mötesspår på banan faller sannolikt inte ut under planperioden.

Rv 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk.

För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Bostadsförsörjning

Alternativ BALANS

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö, Jönköpingsbanan samt Eksjö. Ett stationsläge vid A6/Ryhov bedöms ge ökade marknadsvärden för bebyggelsen i stationens närområden.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Planalternativet innehåller jämförelsevis hög andel medel för GC-åtgärder och kollektivtrafik. Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg, gång- och cykel och kollektivtrafik och bedöms i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Alternativ VÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Ökad tillgänglighet med både bil och cykel bedöms också kunna påverka fastighetspriser utmed sträckan Värnamo - Bor positivt.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativets satsningar på järnväg, GC och kollektivtra-

fik bedöms i viss mån stödja en strukturbildande bostadsutveckling, dock riskerar den stora tyngdpunkten på större vägåtgärder att verka i motsatt riktning och snarare bidra till en mer utspridd bostadsutveckling och därmed behov av större transportarbete.

Alternativ JÄRNVÄG

Marknadsvärde för bostäder Alternativet bedöms kunna ge en positiv påverkan på marknadsvärdet för bostäder i stationsorter utmed HNJ-banan från Värnamo till Nässjö samt Jönköpingsbanan.

Förutsatt att fortsatta satsningar görs på Vetlandabanan även i nästa planperiod kan upprustningen av banan bidra till ökade marknadsvärden i mer stationsnära lägen i Vetlanda.

Det är rimligt att anta att såväl GC-åtgärder som kollektivtrafikåtgärder kopplade till kollektivtrafikens nivå 1 och 2-stråk ökar tillgängligheten och minskar pendlingstiden till arbetsplatser, vilket i sin tur kan ge positiva effekter på marknadsvärdet för bostäder i goda pendlingslägen. Dessa blir dock relativt begränsade i alternativ JÄRNVÄG eftersom det ekonoomiska utrymmet för GC och kollektivtrafik inte är särskilt stora i planen.

Strukturbildande infrastruktur Alternativet innehåller en hög andel medel som är riktade mot järnväg och bedöms genom detta i huvudsak stödja en planering av bostäder i lägen som har potential för yteffektiva transporter.

Nollalternativ

Marknadsvärde för bostäder Nollalternativet bedöms bidra svagt negativt till trenden av vikande marknadsvärden för bostäder på längre pendlingsavstånd från regioncentra.

Strukturbildande infrastruktur Nollalternativet bedöms på sikt bidra till en mer utspridd bebyggelse ochmotverkar på så vis negativt måluppfyllelse.

Mål om tillgänglighet i regional utvecklingsstrategi

Alternativ BALANS

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av satsningar på Y:et, mötesstation A6/ Ryhov och elektrifiering Nässjö - Eksjö.

Stärkt kollektivtrafik Det alternativ som ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråket rv 27 Anderstorp - Bor. Alternativet möjliggör jämförelsevis störst utbyggnad av GC-väg utmed statlig väg i länet vilket är positivt för att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ VÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan Y:et, i övrigt driver alternativet inte mot delstrategin i RUSen.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt stråken rv 27 och rv 32.

Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Alternativ JÄRNVÄG

Upprustning av järnvägar Positiv påverkan på grund av aktiv satsning på regionala banor.

Stärkt kollektivtrafik Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Y:et, och mötesstation A6/Ryhov. Elektrifiering av Nässjö - Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. De största nyttorna kopplat till trafikering för sträckan Nässjö - Vetlanda faller förmodligen inte ut under planperioden eftersom åtgärden sannolikt hänger över kant.

Alternativet innebär att mindre pengar avsätts för kollektivtrafikanläggningar än i gällande plan, vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Sammanbundna målpunkter Kortade restider för järnvägssträckan mellan Värnamo och Jönköping samt rv 27 förbi Bor.

I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar. Ingen pott för byggnation av GC-väg utmed statlig väg utöver påbörjade projekt gör att alternativet har svag positiv påverkan på att skapa regionala stråk för gående och cyklister.

Nollalternativ

Upprustning av järnvägar Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Stärkt kollektivtrafik Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Sammanbundna målpunkter Påverkar inte delstrategin i positiv riktning

Tyck till om planförslaget!

Detta är en remissversion av regional transportplan för Region Jönköpings län. Berörda aktörer har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget till transportplan fram till och med **2022-03-18**.

Synpunkter på förslaget kan lämnas digitalt genom att skicka e-post till **regional.utveckling@rjl.se,** skriv diarienummer RJL 2021-1077 samt avsändare i ämnesraden. Yttranden kan också lämnas skriftligen till Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping. Ange diarienummer RJL 2021-1077 som referens.

Region Jönköpings läns slutgiltiga förslag till transportplan kommer att skickas till Näringsdepartementet i slutet på april 2022 för att sedan beslutas av Region-fullmäktige sommaren 2022.

Region Jönköpings län

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 159

Remiss - Regionplan för Skåne 2022–2040

Diarienummer: RJL 2021/1931

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till region Skåne med nedanstående tillägg.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över granskningsförslaget till ny regionplan för region Skåne.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-08
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Granskningsförslag regionplan för region Skåne daterad 2021-09-23

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Ordföranden föreslår att yttrandet kompletteras med en skrivning kring nya stambanor.

Presidiet ställer sig bakom förslaget.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Granskning regionplan för Skåne 2022-2040

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till region Skåne.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över granskningsförslaget till ny regionplan för region Skåne.

Information i ärendet

Region Skåne arbetar med att ta fram sin första regionplan. Under samrådet, under perioden 1 december 2020 till 30 april 2021, lämnade region Jönköpings län synpunkter på förslaget till ny regionplan. I regionens samrådsyttrande till region Skåne framfördes att regionplanen är väl utarbetad med en tydlig struktur och sammanhållna strategier. Dock finns det en utmaning i att samtliga kommuner i region Skåne kommer fatta beslut i linje med regionplanen.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-08
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Granskningshandling regionplan för region Skåne daterad 2021-09-23

Beslut skickas till

Region Skåne

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
Sektionschef samhällsbyggnad och tillgänglighet

Region Skåne

Remiss - Granskning regionplan för region Skåne 2022-2040

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över granskningsförslaget till ny regionplan för region Skåne.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget till ny regionplan för region Skåne.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att regionplanen är väl utarbetad.
Många intressanta och viktiga synpunkter har inkommit under samrådet, framför allt sådana synpunkter som handlar om mellanregionala samband.

Under samrådet av planförslaget lämnade region Jönköpings län en synpunkt om att det finns en utmaning i att få till en koppling och acceptans hela vägen från regionens vägledande strategi till att kommunernas beslutsfattning. Denna synpunkt kan anses vara besvarad i och med att region Skåne har förtydligat beskrivningen av genomförandet av planen med att redovisa aktiviteter i genomförandet av planen samt olika aktörers roller i genomförandet m.m.

Vidare kan region Jönköpings län konstatera att region Skåne i sin regionplan på ett bra sätt belyst den nya stambanan för höghastighetståg i olika sammanhang och har på så sätt beskrivit den nya stambanans vikt i olika perspektiv.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057



Regionplan för Skåne 2022 - 2040

Samrådsredogörelse

Innehåll

Inledning 5

Bakgrund 5

Regionplaneuppdraget 5

Samråd och samrådsredogörelse 5

Regionplanens möjligheter och begränsningar 5

Följeforskning 6

Beskrivning av samrådsprocessen 6

Aktiviteter under samrådet 6

Samrådet i siffror 7

Förteckning över inkomna yttranden 8

Ändringar och kompletteringar i granskningshandlingen 11

Övergripande ändringar och kompletteringar 11

Planeringsförutsättningar 11

Utvecklingsinriktning 12

Tematiska fördjupningar 12

Genomförande 13

Konsekvensbedömning 13

Kartor 14

Yttranden med Region Skånes kommentarer 16

Välkommen/Inledning 16

Detta är en regionplan 16

Därför regional planering 19

Läsanvisningar 21

Mål och förutsättningar 22

Övergripande 22

Målbild 25

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne 28

Trender 28
Utmaningar för Skåne 31
Mål, planer och program 35
Internationella och nationella mål 37
Regionala mål 39
Kommunala planer, mål och program 43
Riktlinjer för bostadsförsörjning 45
Arbetsmarknad och tillgång till utbildning 46
Utvecklingsinriktning 47
Övergripande 47
Det flerkärniga Skåne 49
Planeringsstrategier 53
Strukturkarta 62
Den flerkärniga ortsstrukturen 65
Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt omland 67
Skånes regionala kärnor i samspel med sitt omland 71
Lokala kärnor 72
Blågrön infrastruktur 75
Transportinfrastruktur 77
Tematiska fördjupningar 81
Övergripande 81
Bebyggelseutveckling 82
Skånes flerkärnighet 84
Planering av bebyggelsen 86
Gestaltad livsmiljö 90
Bostadsförsörjning 92
Näringsliv och besöksnäring 94
Hälsofrämjande livsmiljö 97
Klimatanpassad bebyggelseutveckling 99
Tätorternas grönstruktur 101
Bebyggelseutveckling – Kartor 101
Transporter 103
Hållbart resande 106
Kollektivtrafik 109
Gränsöverskridande transporter 113
Godstransporter 117
Transporter – Kartor 120
Blågrön infrastruktur 122
Regionala grönområden och stråk 125

Biologisk mångfald 129
Regionala leder för vandring och cykling 131
Landskap, jordbruk och skogsbruk 132
Vatten i landskapet 135
Havet och kusten 137
Blågrön infrastruktur - Kartor 138
Teknisk infrastruktur 141
Energiförsörjning 142
Digital infrastruktur 149
Dricksvattenförsörjning 150
Teknisk infrastruktur – Kartor 153
Mark- och vattenanvändningskarta 154
Genomförande och uppföljning 156
Övergripande 156
Genomförande av regionplanen 158
Uppföljning av regionplanen 161
Konsekvensbedömning 163
Övergripande synpunkter på Regionplan för Skåne 2022–2040 165
Generella kartsynpunkter 171
Klimatfrågor 173
Coronapandemin 177
Övriga synpunkter 178
Länsstyrelsens yttrande 180
Samrådsredogörelse över yttrande från Länsstyrelsen Skåne 180

Inledning

Region Skåne vill inledningsvis tacka för det stora engagemang utvecklingsaktörerna i Skåne visat med det stora antalet deltagare i dialogprocesser och skriftliga yttranden med förslag till utveckling av förslag till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Det är tillsammans arbetet ska göras, så det är tillsammans planen behöver tas fram.

Bakgrund

Regionplaneuppdraget

Region Skåne har sedan 2019 ett ansvar utifrån 7 kap plan- och bygglagen som regionplaneorgan och ska med det bland annat ta fram en regionplan som ska aktualitetsprövas varje mandatperiod. Därmed har ett förslag till *Regionplan för Skåne 2022–2040* arbetats fram med Region Skåne som ansvarig, men tillsammans med alla Skånes kommuner, grannkommuner, grannregioner, myndigheter, Länsstyrelsen och många andra delaktiga i Skånes utveckling. *Regionplan för Skåne 2022–2040* ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna.

Samråd och samrådsredogörelse

En del i arbetet med att ta fram en regionplan innebär att genomföra omfattande dialogprocesser, eller samråd, för att ta emot yttranden och synpunkter som sedan ska dokumenteras och sammanställas. De förslag som inkommer tar sedan Region Skåne ställning till och förändringar görs i regionplanen med anledning av synpunkterna. Det ska också sammanställas vilka synpunkter som inte kunnat beaktas i revideringen av regionplanen och varför. Allt detta redovisas i en samrådsredogörelse som enligt lag ska medfölja granskningshandlingen när regionplanen ställs ut på nytt för synpunkter. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Därför har Region Skåne i denna samrådsredogörelse valt att tydligt redovisa inkomna synpunkter under samrådet, kommentera hur förslagen är hanterade och bidragit till förändring av *Regionplan för Skåne 2022–2040*, samt varför.

Regionplanens möjligheter och begränsningar

Regionplanen kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet utifrån den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* med den kommunala översiktsplaneringen, men är huvudsakligen en gemensam utgångspunkt för Skånes kommuner och utvecklingsaktörer att tillsammans identifiera utmaningar för Skåne och hur dessa kan hanteras för en skånsk hållbar utveckling. Därmed utgör *Regionplan för Skåne 2022–2040* ett nytt första steg, med lärdomarna från *Strukturbild för Skåne* sedan 2005 med i arbetet, i att skapa en gemensam utvecklingskarta för Skåne.

Samtidigt ska regionplanen beskriva en utvecklingsinriktning för Skåne utifrån ett nuläge och en historia inom många olika områden, vilket i sig skapar begränsningar för att vara hanterbart och användbart. Många av Skånes utvecklingsaktörer vill vara med och påverka regionplanens innehåll och majoriteten av förslag har inarbetats i reviderat förslag, samtidigt som många förslag handlar om det kommande arbetet som måste ske i samverkan och i särskilda forum för olika frågor. De senare har så långt möjligt beskrivits eller sammanställt som en del av genomförandet av regionplanen, som sker kontinuerligt utifrån den *Regionplan för Skåne 2022–2040* som ska komma att beslutas i Regionfullmäktige och därefter genomföras och följas upp.

Vissa förslag till förändring handlar om den kommunala eller statliga nivån, i vilka fall detta inte kommer att hanteras i en regionplan då den enbart berör mellankommunala och regionala frågor.

Följeforskning

Regionplaneprocessen följs sedan start av två forskare vid Högskolan Kristianstad, Lisa Källström och Elin Smith. Forskningsprojektets syfte är att utifrån ett intressentperspektiv följa samverkansprocessen inom regionplaneuppdraget. Fokus är på hur dialog och samverkan planeras, arrangeras och genomförs, hur processen upplevs av olika intressentgrupper samt vad detta arbetssätt ger för resultat.

Avsikten är att projektets resultat ska bidra med insikter kring ämnet för såväl aktuellt regionplaneuppdrag som för en bredare publik avseende samverkansfrågor. Projektet startade med en pilotstudie hösten 2019 och förhoppningen är att kunna följa hela processen med avslut hösten 2022. Genom att följa samverkansprocessen ges möjlighet att kontinuerligt hantera relevanta frågor som kan uppstå, exempelvis av mera övergripande karaktär där man fångar olika intressenters upplevelser och delaktighet i processen, eller mer konkreta aspekter såsom farhågan om att det ska vara svårt att enas mellan kommuner och region, eller i vilken mån Skånes delregionala samarbetskommittéer med utgångspunkt i regionens fyra hörn känner sig delaktiga.

Fram till samrådets start har forskarna deltagit i samtliga relevanta mötesformer och genomfört intervjuer med medarbetare på Region Skåne som verkar inom regionplaneprocessen liksom intressenter utanför organisationen, från tjänstepersoner och förtroendevalda. Vidare har de deltagit i de olika mötesformerna för samrådet och i samarbete med Region Skåne utvärderat samrådsprocessen. Projektet finansieras av Högskolan Kristianstad och Region Skåne.

Beskrivning av samrådsprocessen

Samrådet för planförslaget för *Regionplan för Skåne 2022–2040* pågick under perioden 1 december 2020 till och med 30 april 2021. Samrådshandlingen remitterades den 1 december 2020 till ett stort antal aktörer, inklusive kommuner, grannkommuner, grannregioner, myndigheter, Länsstyrelsen, utbildningsinstitutioner, branschorganisationer och ideella organisationer och publicerades på hemsidan för att möjliggöra för privatpersoner att yttra sig. Samrådsprocessen för *Regionplan för Skåne 2022–2040* hade som målsättning att leda till en transparent och pragmatisk dialog med våra samrådsparter under samrådstiden. Syftet var att möjliggöra dialog och förankring av samrådshandlingen. Samrådet anses som ett viktigt moment för att säkerställa ett så bra planförslag som möjligt. Region Skåne lägger stor vikt vid en nära dialog med intressenterna och på det viset förankra regionplaneförslaget på bästa möjliga sätt samt fortsatt utveckla goda samarbetsrelationer och kunskapsutbyte.

Aktiviteter under samrådet

Under samrådet har Region Skåne hållit samrådsmöten där olika intressenter kunde ta del av och påverka förslaget till regionplanen genom att lämna synpunkter. Det var sedan upp till intressenterna att avgöra huruvida de sedan ville skicka in ett formellt yttrande på regionplaneförslaget. Majoriteten av samrådsmötena har initierats och genomförts av Region Skåne och beskrivs nedan. Det omfattar kommundialogen, avstämningar med Länsstyrelsen, workshops och Skånepanelen. Andra samrådsmöten har kunnat bokas på förfrågan, som skedde till exempel med arbetsgrupperna inom de fyra hörnen och med politiska organisationer och Skånes Kommuner. På grund av restriktioner till följd av coronapandemin genomfördes dock samtliga samrådsmöten digitalt.

Kommundialog
Region Skåne lade särskild vikt vid att möta samtliga 33 skånska kommuner och genomförde

således en kommunturné för att träffa kommunrepresentanter under veckorna 2 – 10. Dessa samrådsmöten omfattade en presentation av samrådshandlingen, följd av en gemensam diskussion om särskilda punkter kommunen ville lyfta och möjligheten att ställa frågor och delge synpunkter.

Avstämningar med länsstyrelsen
Under samrådstiden hade Region Skåne fyra avstämningar med Länsstyrelsen Skåne för att belysa regionplanens olika tematiska områden och det bakomliggande resonemanget. Särskilt avgränsningssamråd har hållits tillsammans med Länsstyrelsen Skåne den 24 oktober 2019 och 3 juni 2021 om betydande påverkan.

Tematiska workshops
Under kommundialogen identifierades tre särskilda ämnen som Region Skåne sedan bjöd in till workshop kring. Dessa workshops behandlade 1) ortsstrukturen, 2) vatten och 3) elförsörjning. Deltagarna representerade de skånska kommunerna, berörda organisationer inom vatten som till exempel vattenråden, vattenvårdskommittéerna och lantbrukarna, liksom nätägare och organisationer inom el- och energiområdet för att säkerställa ett för workshopens tema relevant utbyte.

Politisk dialog
Det har förts en kontinuerlig förankringsprocess inom Region Skånes beredningsstrukturer inför och under samrådstiden. Vidare har samrådshandlingen förankrats i möten på politisk nivå inom ramen för 4-hörnsamarbetet under december 2020 och januari 2021 för att förankra regionplaneprocessen och RTI-processen genom Regionala utvecklingsnämndens ordförande.

Skånepanelen
Skånepanelen är en medborgarundersökning som genomfördes av Region Skåne i samarbete med Indikator, Institutet för kvalitetsindikatorer, och utgör en del av samrådet för *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Som en del i uppdraget att genomföra ett samråd har invånarnas röster inkluderats i arbetet med framtagandet av Skånes första Regionplan. Undersökningen baserades på planeringsstrategierna i samrådshandlingen som sedan omformulerats till frågor för Skånepanelen att ta ställning till.

Skåningarna som deltog i undersökningen fick först beskriva sina tankar i fritext för att sedan definiera och värdera sina svar baserat på kategorier. Undersökningen visar att det finns ett starkt engagemang från medborgarnas sida för planeringsfrågor, särskilt när det finns en koppling till ämnen som rör kollektivtrafik, boendemiljö och naturvärden. Utfallet från Skånepanelen finns sammanställt i en särskild rapport och synpunkterna kommenteras i denna samrådsredogörelse där så är relevant.

Sammanlagt inkom 3000 unika berättelser utifrån de sex frågorna vilket motsvarar en svarsfrekvens på 40%. Detta utgör således ett relevant kvalitativt underlag med högt engagemang i fritextsvaren. Flest svarande återfinns i ålderskategorierna 45–59 år, 60–70 år och 70+ med hemvist i västra Skåne. Sammantaget har det varit jämn fördelning av män och kvinnor bland de svarande.

Samrådet i siffror

Sammantaget genomfördes 61 samrådsmöten som involverade fler än 150 individer. Räknar vi in respondenterna i Skånepanelen uppgår den siffran till 3150 individer.

Förteckning över inkomna yttranden

Förteckning - remissvar - samrådshandling		
Avsändare	**Avstår svar och/eller har inget att erinra**	**Inkommit med svar**
Länsstyrelsen		
Länsstyrelsen Skåne		1
Kommuner		
Bjuvs kommun		1
Bromölla kommun		1
Burlövs kommun		1
Båstad kommun		1
Eslövs kommun		1
Halmstad kommun		1
Helsingborgs stad		1
Hässleholms kommun		1
Höganäs kommun		1
Hörby kommun		1
Höörs kommun		1
Klippans kommun		1
Kristianstads kommun		1
Kävlinge kommun		1
Landskrona stad		1
Lomma kommun		1
Lunds kommun		1
Malmö stad		1
Markaryds kommun		1
Osby kommun		1
Perstorps kommun		1
Simrishamns kommun	1	1
Lund och Sjöbo kommun		1
Skurups kommun	1	1
Staffanstorps kommun		1
Svalövs kommun		1
Svedala kommun		1
Tomelilla kommun		1
Trelleborgs kommun		1
Vellinge kommun		1
Åstorps kommun		1
Älmhults kommun		1
Ängelholms kommun		1
Örkelljunga kommun		1
Östra Göinge kommun		1

Delregionala samarbeten		
Göteborgsregionens kommunalförbund		1
MalmöLundregionen		1
Sydöstra Skåne		1
Skåne Nordost		1
Regioner		
Hälso- och sjukvårdsnämnden, Region Skåne		1
Kollektivtrafiknämnden, Region Skåne		1
Kulturnämnden, Region Skåne		1
Personalnämnden, Region Skåne		1
Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden Region Skåne		1
Region Blekinge		1
Region Dalarna	1	
Region Halland		1
Region Jönköpings län		1
Region Kalmar län		1
Region Kronoberg		1
Region Stockholm		1
Region Västernorrland	1	
Servicenämnden, Region Skåne		1
Sjukhusstyrelse Hässleholm		1
Sjukhusstyrelse Kristianstad		1
Sjukhusstyrelse Landskrona		1
Sjukhusstyrelse SUS		1
Sjukhusstyrelse Trelleborg		1
Sjukhusstyrelse Ystad		1
Statliga myndigheter		
Boverket*		1
Delegationen mot segregation		1
Energimyndigheten	1	
Folkhälsomyndigheten	1	
Försvarsmakten*		1
Havs- och vattenmyndigheten		1
Jämställdhetsmyndigheten	1	
Luftfartsverket*		1
Migrationsverket	1	
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*		1
Naturvårdsverket*		1
Polismyndigheten Region Syd		1
Post- och telestyrelsen*		1
Sjöfartsverket*		1

Skatteverket	1	
Skogsstyrelsen*		1
Skolverket	1	
Svenska kraftnät*		1
Statens geotekniska institut*		1
Sveriges geologiska undersökning*		1
Tillväxtanalys	1	
Tillväxtverket		1
Trafikverket*		1
Vinnova	1	
Politiska partier		
Centerpartiet i Skåne		1
Skånes Socialdemokratiska partidistrikt		1
Vänsterpartiet i Skåne		1
Universitet och högskolor		
Högskolan Kristianstad		1
Lunds universitet		1
Lunds universitets Studentkårer		1
Sveriges lantbruksuniversitet		1
Organisationer och näringsliv		
Akademiska hus		1
Hallaröds Hembygdsförening		1
Lantbrukarnas riksförbund i Skåne		1
Romeleås- och Sjölandskapskommitténs		1
Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd		1
Skräbeåns Vattenvårdskommitté	1	
Skånes hembygdsförbund		1
Stiftelsen Skånska Landskap		1
”Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne”		1
Sveriges kommuner och regioner	1	
Sveriges Åkeriföretag		1
Sydvatten		1
Sysav		1
Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån		1
Vattenråd Skräbeån	1	
VASYD		1
Östra Skånes Byggförening		1
Danska myndigheter		
Forsvarsministeriet		1
Metroselskabet		1
Miljøstyrelsen, enhed for Arter og Naturbeskyttelse		1
Transportministeriet		1

Privatpersoner		
Lennart Nord		1
SUMMA	13	101

*Statliga myndigheter samordnade genom Länsstyrelsen Skåne och ingår därmed också i viss utsträckning i Länsstyrelsen Skånes yttrande.

Ändringar och kompletteringar i granskningshandlingen

Samrådshandlingen har reviderats utifrån inkomna synpunkter och dialoger som genomförts under samrådstiden. Utöver större ändringar som redovisas nedan har alla texter granskats och bearbetats. Rubriker och hänvisningar i detta avsnitt utgår från granskningshandlingen.

Övergripande ändringar och kompletteringar

Framtidsperspektivet och utvecklingen till 2040 med utblick 2050 har förtydligats, bland annat i avsnittet *Strukturkarta*.

Den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi, planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar.

Agenda 2030-perspektivet har utvecklats och tydligare integrerats i planens samtliga delar. Kopplingarna mot de globala målen visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar.

Klimatperspektivet har utvecklats och tydligare integrerats i planens alla delar, bland annat i trender, utmaningar och tematiska fördjupningar. Trenden *Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning* har kompletterats. Utmaning 6) har kompletterats med klimatanpassning av kusten. En ny utmaning har tillkommit: 7) *att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. En ny planeringsprincip för klimatanpassad bebyggelseutveckling har tillkommit: *Planera bebyggelse med hänsyn till risk för översvämning och erosion*.

Pandemins effekter har belysts i planen.

Planeringsförutsättningar

I samrådshandlingen heter avsnittet *Mål och förutsättningar*.

Regionplaneuppdraget och ***Region Skånes roll*** har förtydligats. Ett avsnitt om regionala värden har tillkommit.

Målbild har kompletterats med hållbarhet, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

Trender har omarbetats och utvecklats. Trenden *Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning* har kompletterats med ett avsnitt om Parisavtalet, de svenska klimatmålen och ett diagram över utsläpp i Skåne med målår 2030. Två nya trender har tillkommit:

Globalisering och ökad regional integration (som ersätter två tidigare trender, *Skåne som del av sin omvärld* och *Globalisering*) och *Trendskiften på grund av pandemin.*

Utmaningar har omformulerats och kompletterats för att tydligare beskriva målkonflikter. Utmaning 1) och 5) har kompletterats med text från avsnittet om arbetsmarknad och sysselsättning som utgått. Utmaning 6) är kompletterad med miljökvalitetsnormer för luft, buller och vatten, resurssnålt genomförande och effektiv markanvändning samt klimatanpassning av kusten. Två nya utmaningar har tillkommit: 7) *att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas* och 8) *att säkerställa ett motståndskraftigt Skåne samtidigt som vi bevarar ett attraktivt Skåne*.

Mål, planer och program har fått en ny struktur med en tematisk indelning samt kompletterats med fler strategidokument. Avsnittet *Arbetsmarknad och tillgång till utbildning* som beskrevs under detta avsnitt i samrådshandlingen har delats upp och integrerats i utmaning 1) och 5) samt i planeringsstrategi *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne***.**

Utvecklingsinriktning

Huvudrubrikerna är desamma men innehållet har utvecklats, framför allt avseende avsnittet *Strukturkarta*.

Beskrivningen av ***Det flerkärniga Skåne*** har utvecklats. Avsnittet har kompletterats med ett stycke som sammanfattar resultatet av en ny analys av hur Skånes flerkärnighet har utvecklats. Temat behandlas nu enbart i utvecklingsinriktningen och den tematiska fördjupningen *Skånes flerkärnighet* har integrerats i detta avsnitt.

Planeringsstrategier*:* Mindre justeringar och kompletteringar. Planeringsstrategi *Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne* har kompletterats med ett avsnitt om utbildning.

Strukturkarta: Utvecklingen fram till 2040 har förtydligats. Avsnittet har kompletterats med en utblick mot 2050 för att klargöra visionsbilden för vad som är en möjlig utveckling för Skåne baserad på regionplanens målbild.

Kapitlet har utvecklats och omarbetats avseende både texter och visualisering i karta. För förändringar avseende själva strukturkartan, se avsnitt **Kartor** nedan.

Den flerkärniga ortsstrukturen har uppdaterats och kompletterats med kriterier för alla ortsnivåer. Begreppet lokala kärnor ersätts av strategiska noder som omfattar centralort, serviceort, kollektivtrafiknod samt noder för vandring och cykling. Ängelholm föreslås som regional kärna och Malmö, Trelleborg, Helsingborg och Ystad identifieras som strategiska godsnoder.

Den regionala grönstrukturen (tidigare: Blågrön infrastruktur): Mindre justeringar och utvecklade resonemang i text samt förtydligade begrepp. I kartan redovisas den regionala grönstrukturen med grönområden och stråk mer detaljerat och geografiskt korrekt. Regionala leder samt kollektivtrafiknoder för angöring till vandring och cykling har lagts till.

Transportinfrastruktur: Hamnar och flygplatser beskrivs i text, supercykelvägar tillagda i karta och text, viktiga stråk för godstransporter förtydligade, text om ny stambana genom Skåne har utvecklats och fler prioriterade åtgärder för transportinfrastruktur tillagda: Västkustbanan, Skånebanan, Ystadbanan och E6.

Tematiska fördjupningar

I avsnittet för tematiska fördjupningar har planeringsprinciperna renodlats, kartlagts mot Agenda 2030 samt på ett tydligare sätt kopplats till genomförandekapitlet. För förändringar avseende temakartor, se avsnitt **Kartor** nedan.

Bebyggelseutveckling: Avsnittet *Skånes flerkärnighet* och temakartan *Kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling* har integrerats i utvecklingsinriktning. Kompletteringar har

gjorts avseende kulturmiljövärden, klimatanpassning och bostadsförsörjning samt näringsliv. En ny planeringsprincip har tillkommit i *1.2 Klimatanpassad bebyggelseutveckling*: **1.2 ii** - Planera bebyggelsen till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risk för översvämning och erosion. Karta över erosionsförhållanden längs Skånes kust har flyttats till detta avsnitt och en ny kartbild över riskområden har tillkommit. Större kompletteringar avseende skånskt näringsliv har gjorts i avsnitt *1.5 Näringsliv (tidigare Näringsliv och besöksnäring)* och planeringsprinciperna är omarbetade.

Transporter: Ett avsnitt om Persontågsstrategin har lagts till i *2.2 Kollektivtrafik*. Avsnitt *2.3 Gränsöverskridande transporter* har kompletterats med ett 2050-perspektiv. *2.4 Godstransporter* är omarbetat och kompletterat med Öresundsbrons och Skånes hamnars betydelse för handelsflöden till och från Sveriges samt betydelsen av att säkerställa tillräcklig kapacitet och funktionalitet för rangering i södra Sverige. En planeringsprincip har utgått.

Grönstruktur (tidigare Blågrön infrastruktur): Begreppsanvändningen har setts över och förtydligats, bland annat ersätts blågrön infrastruktur av grönstruktur som samlingsbegrepp. Avsnittet *3.2 Biologisk mångfald och grön infrastruktur (tidigare Biologisk mångfald)* har förtydligats avseende grön infrastruktur och kompletterats med värdefulla biotoptyper. Ett helt nytt avsnitt, *3.3 Friluftsliv* har tillkommit. Avsnitt *3.5 Landskap, jordbruk och skogsbruk* har kompletterats med nytt innehåll om skogen samt effekterna av klimatförändringarna. Avsnitten *3.6 Vatten i landskapet* har kompletterats med föroreningar och miljökvalitetsnormer samt en ny princip: **3.6 iii** - Planera och samordna proaktivt uppströmsarbete (från källa till hav) för att minska skräp, mikroföroreningar och läkemedelsrester utifrån avrinningsområden. 3.7 *Havet och kusten* har kompletterats med ett avsnitt kring erosion och översvämning samt en ny princip: **3.7 iii** - Skapa och värna om kustnära våtmarker och strandängar som kan översvämmas och mildra erosion.

***Teknisk infrastruktur**:* Avsnittet *4.1 Energiförsörjning* har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion, kompletterats med fler energibärare och en ny princip har tillkommit, **4.1 iii** - Verka för en samsyn i Skåne gällande utveckling av sol- och vindkraft. *4.2 Digital infrastruktur* har kompletterats med de nationella målen och pandemiperspektivet. *4.3 Vattenförsörjning (tidigare Dricksvattenförsörjning)* är kompletterat med ett avsnitt om vattenanvändning och vattenbalans samt två nya principer: **4.3 ii** - Verka för att få samtliga vattenanvändare att effektivisera sin vattenanvändning med målsättningen att mindre vatten ska räcka till fler personer och **4.3 iii** - Verka för att en tydligare bild av vattenbalansen tas fram inom varje avrinningsområde i Skåne.

Genomförande

Genomförandekapitlet har ett nytt upplägg och beskriver tydligare arbetssätt och koppling till planeringsprinciperna. Genomförandeaktiviteter kategoriseras i tre kategorier: remissinstans, kunskap, dialog & samverkan. Under respektive kategori listas aktiviteter med tydlig koppling till planeringsprinciperna. Syftet är att det i genomförandet ska framgå hur regionplanen ska omsättas av respektive aktör och inom vilka områden. Det kopplas tydligare till den röda tråden liksom rollen och målbilden för att regionplanen ska kunna bli vägledande. Region Skånes ansvar för genomförandet har förtydligats.

Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen har uppdaterats allt eftersom planförslaget utvecklats. Till granskningshandlingen har konsekvensbedömningens struktur ändrats genom att konsekvenserna nu enbart redovisas genom bedömningsgrunderna *miljökonsekvenser*, *sociala konsekvenser* och *ekonomiska konsekvenser* i tre separata kapitel. Matriserna med koppling till detta har uppdaterats. I den tidigare versionen gjordes försök att även bedöma konsekvenserna utifrån planförslagets planeringsprinciper på tvären, men detta ersätts i granskningshandlingen

av ovanstående bedömningsgrunder. Konsekvensbedömningen har även förtydligat och utvecklat kapitlet om *alternativ och scenarier*.

I kapitlet *Miljökonsekvenser* har förtydligande gjorts för miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer (luft och buller) och riksintressen. I kapitlet har även kulturmiljöfrågorna förtydligats, liksom konsekvenser av de satsningar som planförslaget redogör för i form av ny stambana och fasta förbindelser till Danmark. Avsnittet om betydande påverkan och avhjälpande åtgärder har utvecklats och finns nu i kapitlet miljökonsekvenser.

Kartor

Strukturkarta har utvecklats både till innehåll, visualisering och tillhörande texter.

Tillhörande texter till kartan har kompletterats och fördjupats. De största ändringarna i texterna består av att:

- kriterier för ortsstrukturen har förtydligats
- lokala kärnor har omarbetats och vidareutvecklats till strategiska noder
- avsnittet *Den regionala grönstrukturen* har omarbetats och fördjupats
- avsnittet *Transportinfrastruktur* har omarbetats och fördjupats

I strukturkartan har följande innehåll lagts till eller vidareutvecklats:

- Den flerkärniga ortsstrukturen:
  - Ängelholm identifieras som ”regional kärna”
  - Lokala kärnor har omarbetats till ”strategiska noder” bestående av centralorter, serviceorter, kollektivtrafiknoder (en vidareutveckling av tidigare utpekade kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling) samt noder för vandring och cykling
  - ”Strategiska godsnoder” har tillkommit.

- Den regionala grönstrukturen:
  - ”Noder för vandring och cykling har tillkommit” (se ovan)
  - ”
  - Sammanhängande regionala grönområden och stråk” har vidareutvecklats och redovisas nu mindre schematiska än tidigare.
  - ”
  - Prioriterat grönt samband” har utgått och ersatts av ”Grönstråk med utvecklingspotential” samt ”Behov av nytt grönstråk”. Stråken redovisas nu mindre schematiskt än tidigare.
  - ”Regionala och nationella cykel- och vandringsleder” har tillkommit.

- Transportinfrastruktur:
  - Viktiga transportinfrastrukturstråk har justerats
  - ”Potentiella supercykelvägar” har tillkommit
  - ”Prioriterade åtgärder” har tillkommit.

- Ny karta och text med *Utblick Skåne 2050* har tillkommit

Mark- och vattenanvändningskartan har utgått och kommer att ersättas av en interaktiv kartutforskare som innehåller regionplanens alla kartor. Kartutforskaren ska färdigställas till antagandehandlingen av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Tematiska fördjupningar

Följande temakartor har tillkommit:

- Starka relationer för gods- och handelsflöden från och genom Skåne (*2. Transporter*)
- Friluftsliv i Skåne (*3.3 Friluftsliv*)
- Tysta områden i Skånes regionala grönstruktur inkluderas i ny karta för friluftsliv (*3.3 Friluftsliv*)
- Vindkraftverk i Skåne (*4.1 Energiförsörjning*)
- Andel hushåll som har tillgång till bredband inklusive absolut närhet till bredband 1000 Mbit/s, Andel arbetsställen som har tillgång till bredband inklusive absolut närhet till bredband 1000 Mbit/s. (*4.2 Digital infrastruktur*)

Följande temakartor har utgått:

- Kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling (innehåll har integrerats i strukturkartan)
- Nationella och regionala leder för cykling och vandring i Skåne (innehåll har integrerats i tematisk karta Friluftsliv i Skåne)
- Anläggningar för elproduktion i Skåne (ersatts i granskningshandlingen av ny karta i samma avsnitt)
- Tillgång till bredband för hushåll i Skånes kommuner och Tillgång till bredband för arbetsställen i Skånes kommuner (ersatts av nya kartor i samma avsnitt).

Följande temakartor har reviderats:

- Skåne och omvärlden (*Trender: Globalisering och ökad regional integration*)
- Erosionsförhållanden längs Skånes kust (1.*2 Klimatanpassad bebyggelseutveckling*)
- Cykelstråk i Skåne (*2.1 Hållbart resande*)
- Infrastruktur för godstrafik i Skåne (*2.4 Godstransporter*)
- Grönstruktur i Skåne (*3. Regional grönstruktur*)
- Skyddad natur i Skåne (*3.3 Biologisk mångfald och grön infrastruktur*)
- Gränser för havsplaneringsområden i Skåne (*3.7 Havet och kusten*)
- Hållbara drivmedel (*2.1 Transporter*)
- Kollektivtrafikstråk i Skåne (*2.2 Transporter*)
- Transmissionsnät för el i Skåne (*4.1 Energiförsörjning*)

Följande temakartor har fått ny placering:

- Erosionsförhållanden längs Skånes kust (I granskningshandling: *1.2 Klimatanpassad bebyggelseutveckling*; i samrådshandling: *Havet och kusten*)
- Allemansrättsligt tillgänglig mark (I granskningshandling: *3.3 Friluftsliv*; i samrådshandling: *Landskap, jordbruk, skogsbruk*)

Yttranden med Region Skånes kommentarer

Följande avsnitt innehåller samtliga synpunkter som Region Skåne mottagit i yttranden över samrådshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, med undantag för yttrandet från Länsstyrelsen Skåne, vilket behandlas separat sist i samrådsredogörelsen.

Strukturen baseras på samrådshandlingens rubriker till samrådshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040* och inkomna synpunkter är sorterade och samlade utefter det avsnitt de berör. Under varje rubrik framgår det vilka aktörer som har lämnat synpunkter under respektive avsnitt vilket följs av en kort sammanfattning av vad synpunkterna handlar om. Därefter följer en sammanfattning av varje enskild aktörs synpunkt och en kommentar från Region Skåne.

Avslutningsvis finns det några rubriker som inte ingår i samrådshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, såsom *Övergripande synpunkter på Regionplan för Skåne 2022–2040*, *Generella kartsynpunkter*, *Klimatfrågor*, *Coronapandemin* och *Övriga synpunkter*. Dessa har adderats till samrådsredogörelsen eftersom det inkom många synpunkter på dessa teman och då dessa inte behandlas i samrådshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Välkommen/Inledning

Detta är en regionplan

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Detta är en regionplan*: Lomma kommun, Sydöstra Skåne, Burlövs kommun, Kävlinge kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Bromölla kommun, Svedala kommun, Malmö stad och MalmöLundregionen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen bör hantera frågor av regional-, mellanregional- och mellankommunal karaktär och fungera vägledande. Regionplanen bör hantera de frågor som Region Skåne har ansvar för, exempelvis kollektivtrafik och sjukvård, men även andra större frågor som energi- och vattenförsörjning, lokalisering av större anläggningar och klimatförändringar. Flera aktörer påtalar att regionplanen kan fungera enande för de skånska kommunerna och fokusera på att visa Skånes samlade potential och utvecklingsinriktning, både regionalt, nationellt och internationellt.

***

Lomma kommun anser att det inledande avsnittet bör kompletteras med ett resonemang om generell miljöpåverkan och hållbarhet.

Regionplanens resonemang om miljöpåverkan hanteras i den strategiska miljöbedömningen. Ekologisk hållbarhet och miljökvalitetsnormer har utvecklats i regionplanen och miljömålen omnämns numera under avsnittet *Planeringsförutsättningar* i granskningshandlingen.

Sydöstra Skåne anser att ordet ”kan” bör bytas ut mot ”ska” i det inledande avsnittet. Vidare påpekar Sydöstra Skåne att varje kommun, utifrån det kommunala planmonopolet, själv kan välja vad som är relevant för den egna kommunens förutsättningar.

För att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering har regionplanens roll och ansvar utvecklats i

granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*.

Burlövs kommun anser att regionplanen främst bör ses som ett kunskapsunderlag med undantag för Region Skånes eget ansvarsområde, sjukvården och att regionplanen kan hantera frågor av mellankommunal karaktär som kommuner inte kan hantera enskilt. Burlövs kommun anser att det kommunala planmonopolet ska värnas och att det är viktigt att flernivåstyrning undviks. Vidare bör regionplanens roll gentemot övriga styrdokument förtydligas.

För att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering har regionplanens roll och ansvar utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*.

Regionplanens roll gentemot övriga styrdokument har förtydligats i granskningshandlingen, däribland relationen till Agenda 2030.

Kävlinge kommun anser att regionplanens roll är att redovisa och föra resonemang om regionala frågor som kommunerna inte kan hantera på egen hand samt lyfta behov och åtgärder som bör implementeras för att uppnå målbilden. Frågor av regional- och mellankommunal karaktär är bland annat energi- och vattenförsörjning, lokalisering av större anläggningar, klimatförändringar, transportinfrastruktur, kollektivtrafik och sjukvård. Vidare anser Kävlinge kommun att regionplanen bör vara särskilt tydlig i de frågor som Region Skåne ansvarar för exempelvis kollektivtrafik och sjukvård.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skånes avsikt är att regionplanen ska vara tydlig beträffande regionens särskilda ansvarsområden, såsom sjukvård och kollektivtrafik. Detta kommer att behöva utvecklas i fortsatt arbete. I granskningshandlingen finns en tydligare koppling till *Färdplan för framtidens hälsosystem* och Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Göteborgsregionens kommunalförbund betonar vikten av att regionplanen bör fylla en vägledande funktion och att den regionala nivån bör vara tydlig. Göteborgsregionens kommunalförbund anser att Region Skåne beskriver regionplanens intention på ett föredömligt sätt.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen på *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv har förtydligats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*.

Bromölla kommun anser att regionplanen bör hantera regionala, mellanregionala och mellankommunala frågor i större utsträckning.

Region Skånes intention är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i

granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Svedala kommun anser att regionplanens syfte och inriktning bör vara att tydliggöra Skånes samlade potential och utmaningar - regionalt, nationellt och internationellt. Regionplanen bör hantera frågor som de enskilda kommunerna inte kan hantera på egen hand. Regionplanen bör särskilt fokusera på de frågor som Region Skåne ansvarar för, exempelvis kollektivtrafik, sjukvård och regional analys. Vidare anser Svedala kommun att regionplanen bör tydliggöras som ett påtryckningsdokument mot staten snarare än översiktligt och oprecist planeringsstöd åt kommunerna.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skånes avsikt är att regionplanen ska vara tydlig beträffande regionens särskilda ansvarsområden, såsom sjukvård och kollektivtrafik. Detta kommer att behöva utvecklas i fortsatt arbete. I granskningshandlingen finns en tydligare koppling till *Färdplan för framtidens hälsosystem* och Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Malmö stad poängterar att regionplanen kan utgöra en enad kraft för regionen och anser att regionplanen kan ge viktig vägledning för den kommunala planeringen.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

MalmöLundregionen anser att för att regionplanen ska utgöra ett stöd för Skånes utveckling bör regionplanen sätta större fokus på och tydliggöra Region Skånes bild av hur strategiskt viktiga fysiska strukturer ska utvecklas inom planeringshorisonten. Regionplanens huvudsakliga syfte och inriktning bör vara att tydliggöra Skånes samlade potential och utmaningar för omvärlden, både nationellt och internationellt. Den övergripande ansatsen bör vara att särskilt belysa större regionala frågor som kommunerna inte kan hantera på egen hand och peka ut en önskad riktning framåt.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande

funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Därför regional planering

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Därför regional planering*: Kävlinge kommun, Staffanstorps kommun, Malmö stad, Hässleholms kommun, Tillväxtverket, Kollektivtrafiknämnden, Personalnämnden, Lennart Nord och Delegationen mot segregation.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om Region Skånes roll och vikten av att ta ett samlat grepp kring den regionala fysiska planeringen och ta fram kunskapsunderlag för kommunerna att vägledas av och samverka genom. Regionplanen är ett verktyg för detta, men det behövs fortsatt samverkan och regionalt arbete för att uppnå regionens uppdrag. Det är av vikt att förtydliga hur regionplanen och regionens fortsatta arbete hanterar kollektivtrafikförsörjning, kompetensförsörjning och den fysiska planeringen. Hässleholms kommun efterfrågar även större tydlighet kring hur regionplanens förslag och strategier ska bidra till övriga planers visionsmål, exempelvis den regionala utvecklingsstrategin (RUS).

***

Kävlinge kommun anser att regionplaneprocessen är minst lika viktig som det faktiska dokumentet och att det bör växa fram gemensamt över tid och i samverkan. Kävlinge kommun poängterar att Region Skåne har en viktig uppgift att ge en samlad bild av nuläge och utmaningar i Skåne.

Region Skåne instämmer med kommunens synpunkt och regionens intention är att framtagandet av *Regionplan för Skåne 2022–2040* är ett arbete som görs tillsammans och i dialog med berörda aktörer.

Skånes utmaningar har reviderats och förtydligats genom att målkonflikter har formulerats.

Malmö stad anser att regionplanen ytterligare bör fokusera på Skånes utmaningar och hur dessa gemensamt kan lösas. Region Skåne och regionplanen bör fortsätta medverka till framtagandet av regionala underlag för planering. Malmö stad anser att det behövs en mer samlad regional överblick för att ge ledning i gemensamma planeringsfrågor som bör adresseras för att nå regionala och nationella utvecklingsmål.

Region Skåne är regionplaneorgan med ansvar för regional fysisk planering och kommer löpande att identifiera och ta fram kunskapsunderlag för att kunna stötta kommunerna i Skånes utveckling och fysiska planering. Detta har utvecklats i genomförandedelen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* och kommer att utvecklas ytterligare inför slutlig version utifrån yttranden, samt i genomförandet.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Skånes utmaningar har förtydligats i avsnittet *Planeringsförutsättningar* genom att formulera målkonflikter.

Staffanstorps kommun önskar ökat fokus på frågor som på ett verksamt sätt kan adresseras gemensamt av Skånes kommuner med hjälp av gemensamma verktyg som exempelvis regionplanen.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Hässleholms kommun anser att det saknas en redogörelse för hur Region Skåne har tolkat sitt uppdrag enligt 7 kap PBL och en beskrivning för hur de förslag som redovisas i planen ska bidra till att internationella, nationella och regionala måldokuments mål. Vidare poängterar Hässleholms kommun några viktiga frågor som regionplanen bör hantera, exempelvis bredband, energi- och dricksvattenförsörjning, klimatutsläpp och klimatanpassning.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Region Skåne instämmer i att angivna frågor är viktiga i ett regionalt planeringsperspektiv och har vidareutvecklat samtliga under Tematiska fördjupningar och dessutom klimatperspektivet genomgående.

Tillväxtverket poängterar att regional fysisk planering underlättar lokal och regional samordning och att det därför bör bli en del i arbetet med regionala utvecklingsstrategier.

Region Skåne instämmer och uppskattar synpunkten.

Kollektivtrafiknämnden ställer sig frågande kring hur regionplanen kommer att påverka kommunernas planering för god kollektivtrafikförsörjning.

Regionplanen har en vägledande funktion och regionalt och mellankommunalt perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering. Region Skåne anser att en viktig del av utvecklingsinriktningen mot ett flerkärnigt Skåne handlar om att stödja utvecklingen av ett hållbart resande med kollektivtrafik.

Personalnämnden anser att regionplaneprocessen är viktig då den skapar grunden för en samhällsutveckling som ger förutsättningar för företagande, tillväxt, boende, integration, pendling, transporter, rekreation och klimatpåverkan. Personalnämnden uppmärksammar Region Skåne om att det råder stor brist på utbildade inom flera verksamheter och att den fysiska planeringen har en betydande roll i att hantera det.

Förhoppningen är att regionplanen ska vara ett verktyg för att gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor, däribland tillgänglighet till utbildning och förbättrad

kompetensförsörjning. Detta arbete behöver vidareutvecklas i genomförandet av *Regionplan för Skåne 2022–2040* och gärna i nära samverkan inom och utanför organisationen Region Skåne.

Lennart Nord anser att det finns motsättningar mellan Region Skånes tolkning av sin roll respektive hur den beskrivs i PBL. Vidare poängteras vikten av balans mellan allmänna och enskilda intressen och att regionplanen bör ha ett övergripande perspektiv. Regional planering behövs för att hållbart säkerställa tillgången till mark när Skåne växer.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Delegationen mot segregation poängterar att samhällsplaneringen i Skåne bör skapa förutsättningar för goda livsmiljöer och socialt hållbara och inkluderande samhällen.

Region Skåne instämmer och uppskattar synpunkten.

Läsanvisningar

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Läsanvisningar*: Tillväxtverket, Båstad kommun, Höörs kommun, Kävlinge kommun och Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att en del aktörer upplever att regionplanens struktur och upplägg är tydligt och lätt att följa medan andra aktörer upplever att det saknas en röd tråd och att det finns en viss förvirring kring planens kärna. Generellt behöver relationen mellan planstrategierna och planprinciperna förtydligas och stärkas.

***

Tillväxtverket anser att avsnittet trender, utmaningar och omvärld utgör ett bra underlag med regionalt perspektiv som bör underlätta för de skånska kommunerna att sätta sin lokala utveckling och planering i ett regionalt sammanhang. Trender och utmaningar bör förtydligas och förstärkas i relation till planeringsstrategier och planeringsprinciper. Vidare anser Tillväxtverket att näringslivets omställning bör lyftas ytterligare.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi och planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Mål och förutsättningar* numera *Planeringsförutsättningar* och har utvecklats genomgående för att bli mer genomarbetat och komplett samt för att förtydliga den röda tråden.

Avsnittet om *Näringsliv* har utvecklats i granskningshandlingen med en utförligare beskrivning vad gäller branschbredd samt förutsättningar som spelar in för näringslivets framtida utveckling. En ny planeringsprincip som stöd och vägledning vid planering av nya verksamhetsområden har tagits fram. I genomförandedelen föreslås en behovs- och konsekvensanalys av nya verksamhetsområden i Skåne.

Båstad kommun anser att regionplanens upplägg är tydligt och bra strukturerat. Det är enkelt att följa regionplanens intention och konkretiseringsgrad och det är tydligt att det är ett förslag som har möjlighet att förändras genom dialog.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen på förslag till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Höörs kommun anser att avsnittet läsanvisningar ger överblick över hur Region Skåne ser på delarna men redogör inte för hur Region Skåne kommer att läsa och tillämpa planen. Höörs kommundelar regionens uppfattning om att utvecklingsinriktningen är regionplanens kärna och anser att det är här regionplanen har en roll att fylla.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Kävlinge kommun anser att det finns behov av att skapa en tydligare röd tråd genom dokumentet och särskilja syftet med planens olika delar.

Region Skåne instämmer och den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi och planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser att avsnittet tematiska fördjupningar uppfattas som regionplanens kärna och att planeringsstrategierna bör lyftas fram tydligare i de tematiska fördjupningarna för att undvika begreppsförvirring.

Synpunkterna uppskattas och den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi och planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar. Regionplanens kärna ligger i utvecklingsinriktningen.

Mål och förutsättningar

Övergripande

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande kapitlet *Mål och förutsättningar*: Båstad kommun, Kävlinge kommun, VASYD, Malmö stad, Svedala kommun, MalmöLundregionen, Lunds kommun, Skogsstyrelsen, Vänsterpartiet i Skåne, Svalövs kommun, Örkelljunga kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av att regionplanen bör redogöra för en samlad nulägesbild och presentera de utmaningar som Skåne står inför, samt att avsnittet bör introducera hur regionala aktörer ska samverka för att lösa dessa. Utöver detta efterfrågas ett förtydligande mellan nutid respektive framtid, trender respektive utmaningar och regionala respektive nationella mål, samt hur dessa förhåller sig till varandra. Detta kan bland annat göras

genom att identifiera målkonflikter och ta ett gemensamt regionalt och mellankommunalt grepp kring dessa. Avsnittet Arbetsmarknad och utbildning är viktigt och bör inkorporeras och fördjupas ytterligare i övriga avsnitt, snarare än som en självständig rubrik. En förutsättning som tydligare behöver bemötas är ojämlikheterna mellan Skånes olika delar och hur utvecklingsinriktningen ska bemöta och jämna ut dessa. Vidare föreslås att tidigt i detta avsnitt benämna vikten av biologisk mångfald som en förutsättning för utveckling.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Planeringsförutsättningar*.

***

Båstad kommun anser att målkonflikter och motstående intressen behöver analyseras, tydliggöras och avvägas för att regionplanen ska kunna vara vägledande i den fortsatta fysiska planeringen på både kommunal, regional och nationell nivå. Kommunen efterfrågar även förtydligande kring relevansen av nationella respektive regionala mål och trender respektive utmaningar, samt att arbetsmarknad och utbildning inkorporeras tydligare. De utpekade utvecklingsinsatserna stärker främst kopplingar till Öresundsregionen och kan kompletteras med insatser inom Skåne och i relation till andra län.

> ***Regionplan för Skåne 2022–2040*** **har utvecklats genom att formulera utmaningarna för Skåne tydligare i form av målkonflikter. Region Skåne kommer att utveckla ett interaktivt kartverktyg till den slutgiltiga versionen av regionplanen och ser det som ett vidare arbete under genomförandet att ta fram analyser kring målkonflikter och visualisera dessa genom kartverktyget.**
>
> **I granskningshandlingen heter avsnittet *Mål och förutsättningar* numera *Planeringsförutsättningar* och har utvecklats genomgående för att förtydliga kopplingen till relevanta styrdokument och mål, samt hur dessa relaterar till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.**
>
> **Perspektiven arbetsmarknad och utbildning har integrerats genomgående i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Exempelvis har avsnittet *Näringsliv* utvecklats. Relationen till grannregionerna är viktig och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till Greater Copenhagen och samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.**

Kävlinge kommun efterfrågar tydligare koppling till de regionala förutsättningarna, perspektivet att andelen barn och unga ökar, samt att materialet kompletteras med en omvärldsanalys för naturfrågor. Vidare instämmer kommunen i att arbetsmarknad och utveckling är viktiga perspektiv som tydligare bör integreras i regionplanen.

> **Region Skåne instämmer i att arbetsmarknad och utbildning är viktiga perspektiv och har integrerat avsnittet genomgående i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040.* Exempelvis har avsnittet *Näringsliv* utvecklats. Samtidigt skulle regionplanen kunna utvecklas till ett verktyg för att förbättra möjligheterna till utbildning genom analyser och identifiering av förbättringsmöjligheter för tillgängligheten till utbildningsinstitutioner och Skånes kompetensförsörjning. Region Skåne ser att detta är ett vidare arbete under genomförandet.**

VA SYD efterfrågar en tydligare beskrivning av nuläge och den önskade utvecklingen i framtiden, samt en tydligare koppling mellan problem/utmaningar och strategier.

Kopplingen mellan planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp har förtydligats genomgående i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Malmö stad anser att regionplanen tydligare bör fokusera på de frågor som är Skånes utmaningar och hur dessa gemensamt kan lösas.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* har justerats för att förtydliga mellankommunala och regionala utmaningar för Skåne som Region Skåne behöver arbeta tillsammans med kommunerna för att lösa.**

Vidare har utmaningarna utvecklats till att förtydligas som målkonflikter för Skånes utveckling. Kopplingen mellan utmaningar, målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp har förtydligats genomgående i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Svedala kommun anser att regionplanens viktigaste uppgift är att utgöra ett kunskapsunderlag och ge en samlad bild av nuläge och utmaningar för Skåne.

Målbild och målår, samt Region Skånes och regionplanens roll, har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har det regionala och mellankommunala perspektivet förtydligats, såväl som de utmaningar för Skåne som Region Skåne behöver arbeta tillsammans med kommunerna för att lösa.

MalmöLundregionen anser att Regionplanens viktigaste uppgift är att ge en samlad bild av nuläge och utmaningar för Skåne och utgöra ett kunskapsunderlag för kommunernas planering och mellankommunal samverkan, utan att inkräkta på kommunernas planmonopol.

Kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Lunds kommun anser att regionplanens viktigaste uppgift är att ge en samlad bild av nuläge och utmaningar för Skåne och utgöra ett kunskapsunderlag för kommunernas planering och mellankommunal samverkan. Kommunen efterfrågar ett tydligare framtidsperspektiv med fokus på hur de regionala fysiska strukturerna ska utvecklas. Vidare påpekas att Region Skåne med fördel kan arbeta löpande med trend- och omvärldsspaningar som en del i det fortsatta regionplaneuppdraget.

Målbild och målår, samt Region Skånes och regionplanens roll, har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har det regionala och mellankommunala perspektivet förtydligats, såväl som de utmaningar för Skåne som Region Skåne behöver arbeta tillsammans med kommunerna för att lösa.

Region Skåne utvecklar hela tiden arbetsprocesser i det relativt nya regionplaneuppdraget och tar tacksamt emot förslagen till förbättrade arbetssätt kopplat till trend- och omvärldsspaning. Exempelvis har ett

avsnitt om pandemin lagts till som ett sätt att hålla *Regionplan för Skåne 2022–2040* relevant och aktuell.

Skogsstyrelsen ser positivt på att regionplanen benämner vikten av att genom planering utifrån ett helhetsperspektiv bereda möjlighet att skapa en välmående miljö med fungerande ekosystem och biologisk mångfald men efterfrågar att vikten och värdet av biologisk mångfald betonas redan i dess inledande kapitel.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen och har inarbetat biologisk mångfald i planeringsförutsättningarna för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Vänsterpartiet i Skåne ser gärna att regionplanen arbetar för att långsiktigt bemöta och arbeta utjämnande och jämlikhetsfrämjande i dess utvecklingsprocesser.

Region Skåne kommer i rollen som regionplaneorgan med ansvar för regional fysisk planering löpande att identifiera och ta fram kunskapsunderlag för att kunna stötta kommunerna i Skånes utveckling och fysiska planering. En del i detta innebär att integrera Agenda 2030 däri jämlikhetsmål ingår och granskningshandlingen har utvecklats med en kartläggning av regionplanen gentemot de globala målen i Agenda 2030.

Svalövs kommun efterfrågar analyser av de mindre kommunernas förutsättningar och utmaningar.

Region Skåne kommer i rollen som regionplaneorgan med ansvar för regional fysisk planering löpande att identifiera och ta fram kunskapsunderlag för att kunna stötta kommunerna i Skånes utveckling och fysiska planering. I denna roll ingår att ta fram analyser utifrån de behov som uppstår i de skånska kommunerna, vilket Region Skåne även gjort i arbetet med *Strukturbild för Skåne* och som även ingår i befintlig roll som regionplaneorgan.

Örkelljunga kommun anser att samarbetet regioner emellan behöver ges större vikt.

Region Skåne instämmer i att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformarna Greater Copenhagen och Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Målbild

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Målbild*: Lomma kommun, Trelleborgs kommun, Malmö stad, Lunds kommun, Kävlinge kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, MalmöLundregionen, Sydöstra Skåne, Svalövs kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun,

Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Höörs kommun, Landskrona stad, Högskolan Kristianstad och Eslövs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att flertalet aktörer är positiva till att utveckla en mer visionär och långsiktig målbild, snarare än den nulägesbild som regionplanen tenderar att fokusera på idag. En väl förankrad målbild har potential att ena kommunernas planering mot ett gemensamt och hållbart mål, vilket upplevs som positivt.

***

Lomma kommun ställer sig positiv till en samlad planering för hela Skåne och upplever att regionplanen kan komma att bli ett värdefullt underlag i kommunens planering såväl som till resonemang kring den regionala planeringens långsiktighet. Kommunen påpekar dock att den inledande texten även bör erkänna värdet av det lokala sammanhanget, framförallt ur ett pandemiperspektiv.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen på *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Region Skåne delar synen på betydelsen av det lokala sammanhanget och ambitionen med regionplanen är att den ska vara ett komplement och stöd till den kommunala översiktliga planeringen.

Vidare har det inledande kapitlet om planeringsförutsättningar kompletterats med resonemang kring pandemins eventuella effekter; ett arbete som kommer följas upp under genomförandet.

Trelleborgs kommun ställer sig positiv till en samlad planering för hela Skåne, och anser att en samlad målbild har potential att vägleda och stärka mellankommunala samarbeten.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen på *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Malmö stad efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär, hållbar målbild. I nuläget anses för mycket fokus ligga på nutid. En samlad målbild anses ha potential att vägleda och stärka mellankommunala samarbeten, framförallt i frågor kommunerna inte kan lösa enskilt. Det påpekas också att mark- och vattenanvändningskartans målår inte framgår.

Målbild och målår, samt Region Skånes och regionplanens roll, har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har det regionala och mellankommunala perspektivet förtydligats, såväl som de utmaningar för Skåne som Region Skåne behöver arbeta tillsammans med kommunerna för att lösa.

Vidare utgår mark- och vattenanvändningskartan ur granskningshandlingen och kommer i slutversionen istället ersättas med en interaktiv kartutforskare där kartorna från de tematiska fördjupningarna ingår som underlag.

Lunds kommun efterfrågar en mer ambitiös och visionär målbild samt att planeringsprinciperna tydligare kopplar an till regionens utmaningar och möjliggör att satta mål uppnås.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår förtydligas i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Region Skånes förhoppning är att regionplanen ska vara ett verktyg för att samla Skåne och gemensamt hantera viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor. Detta har förtydligats i granskningshandlingen genom att målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper har konkretiserats och preciserats.

Kävlinge kommun efterfrågar en tydligare och mer visionär målbild. Kommunen önskar större differentiering mellan nuläge, nuvarande förutsättningar och vad som är visionen för Skåne år 2040, samt mellan sammanställningar av redan tagna beslut och potentiella sådana.

Region Skåne instämmer i synpunkten. Kopplingen och den röda tråden mellan utmaningar, målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp, har förtydligats genomgående i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner ser positivt på att regionplanen på sikt kan komma att stärka samverkan och bidra till samsyn för en hållbar samhällsutveckling av Skåne, men efterfrågar ett tydligare utvecklingsperspektiv inom den angivna målbilden.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen och ser fram emot fortsatt samverkan för en hållbar samhällsutveckling av Skåne.

Målbild och målår, samt Region Skånes och regionplanens roll, har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Planen har setts över för att förtydliga det regionala och mellankommunala perspektivet och de skånska utmaningar som Region Skåne och kommunerna behöver arbeta för att lösa gemensamt.

MalmöLundregionen efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär hållbar målbild. I nuläget anses för mycket fokus ligga på nutid. Vidare anses en etablerad grund för hållbar utveckling inom målbildens ramar saknas och att detta perspektiv behöver förstärkas.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Hållbarhetsperspektivet har utvecklats genom integreringen av Agenda 2030 i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Sydöstra Skåne efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär målbild.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Svalövs kommun efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär målbild.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär målbild. Samtliga kommuner i Skåne Nordost är positiva till målbilden men anser inte att regionplanens innehåll är tillräckligt framåtsyftande för att nå dit. Kommunerna efterfrågar att regionplanen ytterligare påverkar och sätter riktningen för andra planer och program, snarare än presenterar de som redan är antagna.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Regionplanen ska samordnas mot ett flertal dokument såsom den regionala utvecklingsstrategin och länsplanen för regional transportinfrastruktur. Regionplanen utgör en områdesstrategi i genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. När planen är antagen kommer den att ligga till grund för och påverka en rad andra beslut på regional nivå, exempelvis hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Högskolan Kristianstad efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär målbild.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Eslövs kommun efterfrågar en mer framåtsyftande och visionär målbild. I nuläget anses för mycket fokus ligga på nutid.

Målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår har förtydligats i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne

Inga synpunkter har inkommit beträffande avsnittet *Förutsättningar för den fysiska planeringen i Skåne*.

Trender

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Trender*: Hälso- och sjukvårdsnämnden, Eslövs kommun, Lomma kommun, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Sjukhusstyrelse Ystad, Tillväxtverket, Region Blekinge, Sveriges lantbruksuniversitet, Personalnämnden, Malmö stad och Vellinge kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om önskade kompletteringar och utveckling av de beskrivna trenderna. Det upplevs positivt att trendspaningar görs och särskilt att digitaliseringen lyfts fram.

***

Hälso- och sjukvårdsnämnden påpekar att det faktum att vi lever längre och är friskare kommer påverka vårdbehovet, vilket behöver belysas.

Synpunkten uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver dock arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen.

Eslövs kommun önskar mer utförliga beskrivningar kring klimatförändringar och dess effekter som vår tids största utmaning. Det efterfrågas även en mer nyanserad, heltäckande och framtidssyftande beskrivning av globaliseringstrenden, samt att förlusten av biologisk mångfald och dess effekter lyfts som en egen trend.

Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har genomgående utvecklats avseende klimatfrågor. Utmaningar såsom exempelvis stigande havsnivåer och erosion framgår framförallt i avsnittet *Planeringsförutsättningar* men även i den tematiska fördjupningen *Bebyggelseutveckling* och avsnittet *Klimatanpassad bebyggelse*.

Vidare har trenderna *Skåne som del av sin omvärld* och *Globalisering* ersatts av och fördjupats i den nya trenden *Globalisering och ökad regional integration*.

Region Skåne noterar förfrågan att lyfta ut förlusten av biologisk mångfald som en egen trendbeskrivning, men har i denna version av planförslaget inte genomfört en sådan förändring. Däremot har resonemang kring vikten av biologisk mångfald och utmaningen att bevara denna integrerats genomgående i granskningshandlingens avsnitt, strategier och principer, inklusive i målbilden för *Regionplan för Skåne 2022 – 2040*.

Lomma kommun påtalar att växtzonernas förflyttning norrut kommer få stora konsekvenser på Skånes natur- och näringslivsförutsättningar, såväl som påverka vattenresurser och -användning, vilket behöver belysas i regionplanen.

Region Skåne instämmer i utmaningen att klimatförändringarna får stora konsekvenser för Skåne, men har i denna version av regionplan inte haft möjlighet att ta fram tillräckliga underlag för att förtydliga det på en regional nivå. Däremot har klimatperspektivet integrerats tydligare i granskningshandlingen, samt i *Utblick 2050* för att belysa vikten av frågan för Skånes utveckling.

Sjukhusstyrelse Ystad anser att krisperspektivet behöver utvecklas att beröra mer än klimatförändringar, exempelvis framtida pandemier. Vikten av kunskapsutveckling bör betonas särskilt. Vidare påpekas att demografiska skillnader i relation till välfärdsutbudet redan är en utmaning för planeringen och bör betonas.

Synpunkten uppskattas och ett tillägg om pandemin och dess eventuella effekter har tillförts avsnittet om relevanta trender för Skåne. Det finns i detta skede av regionplaneprocessen dock inte möjlighet att utvärdera pandemins effekter eller ta fram ytterligare underlag kring liknande kriser, utan detta är ett arbete kommer följas upp under genomförandet.

Även synpunkten om de demografiska skillnadernas betydelse för planering uppskattas och tas med i utvecklingen av den regionala fysiska planeringen. En rapport om boendesegregation har tagits fram under 2021. Detta arbete följs upp och perspektivet inkluderas tydligare i kommande regionplaner.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser det positivt att olika trender med kopplade utmaningar identifieras. Det påpekas också demografiska förändringar och stora hälsoskillnader i olika delar av Skåne.

Synpunkten om de demografiska skillnadernas betydelse för planering uppskattas och tas med i utvecklingen av den regionala fysiska planeringen. En rapport om boendesegregation har tagits fram under 2021. Detta arbete följs upp och perspektivet inkluderas tydligare i kommande regionplaner.

Tillväxtverket anser det positivt att Skånes flerkärnighet, strukturbildsarbete och tidigare lärdomar och erfarenheter från det arbetet ligger till grund för regional fysisk planering i Skåne, men att ytterligare insatser kan behövas för att stärka flerkärnighetens roll och potential.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen. Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Region Blekinge saknar kopplingar till Skånes grannregioner under avsnittet om omvärlden.

Region Skåne instämmer i att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Sveriges lantbruksuniversitet ser positivt på att digitaliseringens möjligheter lyfts fram, men efterfrågar att innovation tydligare lyfts fram som en nödvändig förändringsfaktor i regionplanen.

Region Skåne instämmer i att innovationsperspektivet och exempelvis *Skånes Innovationsstrategi* och dess mål behöver integreras tydligare i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Granskningshandlingen har utvecklats med hänvisning till strategin och även till innovationsperspektivet i viss utsträckning, men det är ett arbete som fortsätter inför antagandehandlingen av regionplanen.

Personalnämnden påtalar att den fysiska planeringen, inklusive den digitala infrastrukturen, är möjliggörare för ökad sysselsättning.

Synpunkten uppskattas och digital infrastruktur är av stor vikt för samhällsutvecklingen i Skåne inom många områden och kommer att bli ännu viktigare i framtiden.

Vellinge kommun anser att det finns behov av långsiktig utveckling för hållbara regionala resor och att regionplanen tydligare behöver bemöta detta för att inte den regionala potentialen på sikt ska gå förlorad.

Region Skåne anser att en viktig del av utvecklingsinriktningen mot ett flerkärnigt Skåne handlar om att stödja utvecklingen av ett hållbart resande med kollektivtrafik.

Malmö stad anser att begreppet försörjningskvot bör förklaras i de två kartorna på sida 11.

Region Skåne uppskattar synpunkten och begreppet har förklarats i bildtexten till kartdiagrammen i granskningshandlingen, samt inkluderats i den tillkomna begreppslistan.

Utmaningar för Skåne

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Utmaningar för Skåne*: Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån, Eslövs kommun, Vänsterpartiet i Skåne, Region Stockholm, Malmö stad, Sydöstra Skåne, Båstad kommun, Trelleborgs kommun, Svalövs kommun, Högskolan Kristianstad, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Älmhults kommun, Kristianstad sjukhusstyrelse, Sydvatten, Region Kalmar län och Centerpartiet i Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om efterfrågan på utveckling av och skarpare resonemang kring Skånes utmaningar. I nuläget upplevs de som övergripande och saknar konkreta lösningar och målkonflikter.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Umaningar.*

***

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån efterfrågar att regionplanen kompletteras med perspektiv kring hållbar tillväxt. I nuläget upplevs utveckling som synonymt med oändlig tillväxt, utbyggnad och anläggande, vilket inte alltid är positivt.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och instämmer i att hållbar tillväxt som begrepp inte är givet. Regionplanen vidareutvecklar den regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne 2030* kopplat till fysisk planering i Skåne och utvecklingsstrategin belyser Skånes roll som stark tillväxtmotor och exempelvis kopplingen till omställningen till en cirkulär ekonomi. Hushållning med mark och resurser är viktiga delar i en sådan omställning, vilket *Regionplan för Skåne 2022–2040* förtydligar behovet av. Vidare har granskningshandlingen kompletterats med tydligare bevarande- och innovationsperspektiv för hållbar utveckling.

Eslövs kommun är positiva till att regionplanen tar utgångspunkt i aktuella trender och utmaningar, resonemangen kring dessa hade dock behövts utvecklas och differentieras skarpare, samt inkludera målkonflikter och konkreta lösningar.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kapitlet om mål och planeringsförutsättningar har utvecklats genomgående. Dessutom har avsnittet *Utmaningar* utvecklats till att förtydligas som målkonflikter för Skånes utveckling. Vidare har kopplingen och den röda tråden mellan utmaningar, målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp, förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Vänsterpartiet i Skåne påtalar att regionplanen behöver bemöta och arbeta för utjämnande i frågor om regionala ojämlikheter.

Region Skåne instämmer med att *Regionplan för Skåne 2022–2040* behöver verka för att jämna ut regionala ojämlikheter. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust, flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Region Stockholm instämmer med de trender och utmaningar som lyfts fram och påtalar särskilt vikten av att den fysiska planeringen arbetar för ökad tilltro och tillit till demokratiska institutioner.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och demokratiperspektivet har utvecklats i arbetet med Agenda 2030 i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, men kan utvecklas ytterligare i kommande regionplaneprocess. Vidare har medborgarengagemang och vikten av delaktighet lyfts särskilt i genomförandedelen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* för att tydligare integrera demokratiperspektivet.

Malmö stad efterfrågar att utmaningar kopplat till havet utvecklas och framgår tydligare i avsnittet. Kommunen anser också att regionplanen bör utveckla resonemang kring hur persontransporterna kan komma att utvecklas i framtiden, strategier för när dagens kollektivtrafiklösningar når sitt kapacitetstak, samt lyfta vikten av Öresundsmetron.

Region Skåne håller med om att utmaningar kopplat till havet är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. I granskningshandlingen har frågor kring erosion utvecklats men Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag för att ta ställning till riktlinjer för exempelvis klimatscenarier. Region Skåne välkomnar samverkan med myndigheter och kommuner i arbetet att utveckla och hantera kust- och havsrelaterade utmaningar.

Vidare har granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040* kompletterats med ytterligare resonemang kring Öresundsmetron.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Utifrån detta bedömer Region Skåne att behovet av att säkerställa kollektivtrafikens kapacitetsbehov och framkomlighet beskrivs på en tillräcklig nivå.

Sydöstra Skåne anser att regionplanen tydligare behöver verka för att minska den regionala obalansen i Skåne. Det efterfrågas att utmaningar kopplat till att tillgodose alla delar av sydöstra Skåne med hållbara persontransporter framgår tydligare. Vidare påtalas att utmaningen kring flerkärnighet behöver tydliggöras och östra Skåne förstärkas för att motverka nuvarande utvecklingstrender mot centralisering och stark tillväxt i sydvästra Skåne. Sydöstra Skåne efterfrågar tydligare ställningstaganden och vägledning i dessa frågor.

Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust, flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de

funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Granskningsversionen till *Regionplan för Skåne 2022–2040* betonar att det är viktigt att fortsätta verka för att koppla samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med varandra och omvärlden, samt att verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.

Båstad kommun anser att utmaningarna tydligare behöver koppla an till trender och nationella mål, däribland relaterat till klimat- och miljöförändringar.

Region Skåne instämmer och klimatperspektivet har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har integreringen av Agenda 2030 i granskningshandlingen möjliggjort ytterligare koppling till hållbarhetsperspektivet.

Trelleborgs kommun ställer sig bakom att landsbygden ska lyftas som en självständig drivkraft för att skapa goda livsmiljöer för hela Skåne, men önskar att detta perspektiv kopplat till tillgänglighet och eventuella negativa konsekvenser utvecklas ytterligare.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder*, vilka utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Region Skåne ser att ytterligare perspektiv och konsekvenser är ett vidare arbete under genomförandet.

Svalövs kommun anser att landsbygdens förutsättningar och utmaningar bör lyftas ytterligare.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder*. Dessa innefattar utöver centralorter nu även viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Vidare behandlas landsbygdsutveckling på samma sätt som urbana miljöer i planen för att skapa en balanserad utveckling för både stad och land.

Högskolan Kristianstad anser att regionplanen tydligare behöver verka för att minska den regionala obalansen i Skåne.

Region Skåne instämmer med att *Regionplan för Skåne 2022–2040* behöver verka för att jämna ut regionala ojämlikheter. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust, flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden

mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att regionplanen tydligare behöver verka för att minska den regionala obalansen i Skåne, samt beakta kommunernas unika behov.

Region Skåne instämmer med att *Regionplan för Skåne 2022–2040* behöver verka för att jämna ut regionala ojämlikheter. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust, flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

För att beakta kommunernas unika behov i högre utsträckning har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling.

Sveriges lantbruksuniversitet påtalar att skrivningar kring intresse- och målkonflikter tenderar att förminska problemen, däribland frågan om markanvändning, där exploatering av högavkastande jordbruksmark är en realitet.

Region Skåne uppskattar synpunkten men noterar att många kommuner ser ett behov av att belysa intresse- och målkonflikter i Skåne för att möjliggöra fördjupade samtal om frågorna. I förlängningen för att hitta samsyn kring exempelvis markanvändning och exploatering av högavkastande jordbruksmark.

Älmhults kommun delar Region Skånes bild av att kravet på att minska klimatpåverkan samtidigt som kraven på tillgängligheten ger specifika utmaningar för transportsektorn. En överflyttning av transporter, såväl person- som godstransporter, från väg till järnväg är önskvärd. Samtidigt är detta svårt att uppnå då järnvägsinfrastrukturen inte har tillräcklig kapacitet. Därför bör utvecklandet av järnvägsinfrastrukturen vara högt prioriterad.

Region Skåne delar Älmhults kommuns inställning att utveckling av järnvägsinfrastrukturen är en högt prioriterad fråga.

Kristianstad sjukhusstyrelse påtalar att utmaningarna för hälso- och sjukvården tydligare skulle kunna lyftas fram som ett område där den fysiska planeringen kan påverka utvecklingen.

Synpunkten uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta

arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen i samverkan med berörda utvecklingsaktörer.

Sydvatten påpekar att vattentillgång saknas som utmaning men finns med som planeringsstrategi och efterfrågar en tydligare röd tråd.

Region Skåne instämmer och den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi och planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar. Utmaningarna har förtydligats och kompletterats i granskningshandlingen.

Region Kalmar län efterfrågar att vissa sakfrågor och utmaningar sätts i ett större perspektiv då de är gemensamma för flera regioner inom Sydsverige.

Region Skåne instämmer i att vissa frågor kan sättas i ett större perspektiv och ser fram emot att göra det i samverkan med grannregionerna. För att möjliggöra det i genomförandet har granskningshandlingen kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels genom hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Centerpartiet i Skåne efterfrågar att perspektivet samhällsservice kopplat till upplevd delaktighet kontra utanförskap arbetas in för att inom ramen för fysisk planering arbeta för att minska uppkomsten av anti-demokratiska krafter.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen har Agenda 2030 inarbetats i regionplanens röda tråd för att lyfta den regionala fysiska planeringens möjlighet att omsätta målen för social hållbarhet. Vidare har medborgarengagemang och vikten av demokratisk delaktighet lyfts särskilt i genomförandedelen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* för att verka för ökad tillit.

Mål, planer och program

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Mål, planer och program*: Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Vellinge kommun, och MalmöLundregionen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av att uppnå samstämmighet mellan lokala regionala, nationella och internationella planer och mål samt förtydliga hur regionplanen förhåller sig till dessa. Vidare påpekas att flera av styrdokumentet som tas upp har en kortare målbild än regionplanen och att det därför bör nämnas hur denna tidsskillnad hanteras.

***

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påtalar att åtaganden kopplat till regionala, nationella och internationella klimatmål

behöver tydliggöras och stärkas i Regionplanen, samt att det saknas skarpa ställningstaganden gällande hur dessa ska nås.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och klimat- och hållbarhetsfrågor har genom Agenda 2030 utvecklats och tydligare integrerats i regionplanens samtliga delar. Kopplingarna mot Agenda 2030-målen visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar. Dessutom har klimatmålen förtydligats i både avsnittet *Planeringsförutsättningar* och i de tematiska fördjupningarna.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg påtalar att det är viktigt att det finns en samstämmighet mellan vilka orter som pekas ut i nationella, regionala och lokala planer och program för till exempel infrastruktur, kollektivtrafik och service.

Region Skåne håller med om vikten av samstämmighet om ortsstrukturen i Skåne. Detta är ett ämnesområde som Region Skåne vill fortsätta att utveckla tillsammans med kommunerna i Skåne.

Helsingborg stad anser att de nationella folkhälsopolitiska och jämställdhetspolitiska målen, målet för arbete mot segregation, samt den regionala strategin Ett jämställt Skåne bör omnämnas i planen, såväl som Greater Copenhagens gröna charter med fokus på insatser för att främja den gröna omställningen.

Region Skåne instämmer och samtliga föreslagna styrdokument har inarbetats i reviderat förslag till *Regionplan för Skåne 2022 – 2040*.

Vellinge kommun önskar tydliggörande kring hur regionplanen förhåller sig till andra planer och program med kortare tidshorisont.

Granskningshandlingen har kompletterats med förtydligad koppling till mål, planer och program. Samtidigt kommer planer och program med kortare tidshorisont att förhålla sig till en beslutad regionplan när de ska revideras eller uppdateras.

MalmöLundregionen efterfrågar att större målkonflikter mellan olika mål, styrdokument och kommunernas översiktsplaner identifieras och beskrivs.

Regionplanens roll och ansvar har utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Detta har gjorts för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering.

Vidare har granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040* utvecklats genom att formulera utmaningarna för Skåne tydligare i form av målkonflikter. Region Skåne kommer att utveckla ett interaktivt kartverktyg till den slutgiltiga versionen av regionplanen och ser det som ett vidare arbete under genomförandet att ta fram analyser kring målkonflikter och visualisera dessa genom kartverktyget.

Internationella och nationella mål

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Internationella och nationella mål*: VASYD, Sydöstra Skåne, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Eslövs kommun, Havs- och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Region Kronoberg, Kristianstad sjukhusstyrelse, Romeleås- och Sjölandskapskommittén, Malmö stad och Bjuvs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att det finns ytterligare styrdokument som regionplanen bör ta i beaktning. Framförallt efterfrågas ytterligare klimat- och hållbarhetsmål, samt förankring till barn- och jämställdhetsperspektiven.

***

VA SYD efterfrågar att den nationella strategin Cirkulär ekonomistrategi för omställning av Sverige från 2020 omnämns, samt att ett vidare resonemang kring framtidens avfall förs.

Region Skåne ser att hantering och transport av avfall är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Den nationella strategin för cirkulär ekonomi har lagts till i granskningshandlingen.

Sydöstra Skåne efterfrågar att kopplingen till Agenda 2030, miljömål samt Sveriges klimatmål behöver förstärkas och utvecklas.

Region Skåne instämmer och klimat- och hållbarhetsfrågor har genom Agenda 2030 utvecklats och tydligare integrerats i regionplanens samtliga delar. Kopplingarna mot Agenda 2030 och de globala målen visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar.

I granskningshandlingen redovisas de nationella och regionala miljömålen under rubriken *mål, planer och program.*

Lomma kommun saknar Konventionen om biologisk mångfald.

Region Skåne uppskattar synpunkten men alla ratificerade konventioner är inte möjliga att inkludera i beskrivningen av styrande dokument, utan ett urval har gjorts för att möjliggöra en kort och koncis, samt användbar regionplan. Dock är principerna närvarande utifrån andra styrande dokument, såsom exempelvis de svenska miljömålen.

Kävlinge kommun efterfrågar att regionplanen tydligare genomsyras av ett hållbarhetsperspektiv med koppling till Agenda 2030, samt att barn- och jämställdhetsperspektivet stärks.

Region Skåne instämmer och hållbarhetsperspektivet har hanterats genom integreringen av Agenda 2030 i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Eslövs kommun efterfrågar att Agenda 2030:s demokratiperspektiv inkluderas särskilt i regionplanen.

Region Skåne instämmer och perspektivet har utvecklats i arbetet med Agenda 2030 i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, men kan utvecklas ytterligare i kommande regionplaneprocess. Vidare har medborgarengagemang och vikten av delaktighet lyfts särskilt i genomförandedelen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* för att tydligare integrera demokratiperspektivet.

Havs- och vattenmyndigheten efterfrågar att avsnittet kompletteras med den nationella strategin för hållbar regional utveckling, Sveriges maritima strategi, Klimatlagen, förordningen om klimatanpassning, åtgärdsprogram för havsmiljön, konventionen om biologisk mångfald, samt den kommande statliga havsplanen för Östersjön.

Region Skåne noterar de föreslagna kompletteringarna, men vill framföra att det inte är möjligt att inkludera samtliga planer och program i beskrivningen av styrande dokument, utan att ett urval gjorts för att möjliggöra en kort och koncis, såväl som användbar regionplan. Dock är många av principerna närvarande utifrån andra styrande dokument, såsom exempelvis de svenska miljömålen.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att Regionplanen till viss del har ett barnperspektiv, men saknar i stora delar ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv.

Region Skåne har noterat och tydligare arbetat in dessa perspektiv genom integreringen av Agenda 2030 i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Kopplingarna mot Agenda 2030 och de globala målen, där mål för jämställdhet och jämlikhet ingår, visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar.

Region Kronoberg efterfrågar utförligare resonemang kring hantering av olika utmaningar och risker gällande förtätning i stadsmiljö, barnkonventionen, samt en diskussion kring barns rättigheter i ett regionalt perspektiv.

Region Skåne har noterat och tydligare arbetat in dessa perspektiv genom integreringen av Agenda 2030 i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Kopplingarna mot Agenda 2030 och de globala målen, visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar. Vidare har medborgarengagemang och vikten av barns och ungas delaktighet lyfts särskilt i genomförandedelen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* för att tydligare integrera demokratiperspektivet. Samtidigt bedöms fördjupningar kring barns rättigheter ur ett regionalt perspektiv vara ett vidare utvecklingsarbete.

Kristianstad sjukhusstyrelse efterfrågar att funktionshinderperspektivet tydligare framgår i planen.

Region Skåne ser att likarättsperspektivet behöver utvecklas utifrån Agenda 2030 och behovet i regional fysisk planering. Arbetet behöver ske i samverkan med andra aktörer för att skapa relevant kunskapsunderlag för hur perspektivet kan integreras i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och rätt nivå ur ett regionalt ansvar.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén vill lyfta vikten av att regionplanen bidrar till att uppnå det 1: a nationella friluftsmålet om tillgänglig natur för alla.

Region Skåne noterar synpunkten och har genom integreringen av Agenda 2030 och de svenska miljömålen i granskningshandlingen möjliggjort ett genomgående hållbarhetsperspektiv i *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Malmö stad efterfrågar att regionplanen i större utsträckning förhåller sig till den statliga utredningen En utvecklad vattenförvaltning samt åtgärdsprogram för södra Östersjöns vattendistrikt.

Region Skåne har identifierat ett behov att vidare utveckla havs- och kustfrågorna ur ett regionalt och mellankommunalt perspektiv i Regionplanen för Skåne 2022–2040, såväl som genom att fortsatt utreda Region Skånes roll i frågorna.

Vidare vill Region Skåne påpeka att det inte är möjligt att inkludera samtliga utredningar och program i beskrivningen av mål, planer och program, utan att ett urval gjorts för att möjliggöra en kort och koncis, såväl som användbar regionplan. Dock är principerna närvarande utifrån andra styrande dokument, såsom exempelvis de svenska miljömålen.

Bjuvs kommun efterfrågar ställningstagande i regionplanen kring miljökvalitetsnormer för luft, vatten, buller och riksintressen men även andra frågor som behöver hanteras i översiktsplanearbetet.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* pekar i nuläget inte ut några insatser för att nå miljömålen, men mellankommunal och regional samordning görs inom andra samarbeten. Granskningshandlingen har till viss del kompletterats med miljökvalitetsnormer. I konsekvensbedömningen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* redogörs för planeringsförutsättningarna i Skåne. Där görs bland annat en beskrivning över miljökvalitetsnormerna för vatten, luft och buller.**

Planeringsstrategier och principer för att med fysisk planering bidra till att nå miljömålen kan komma att utvecklas utifrån behov och efterfrågan från kommunerna i Skåne.

Regionala mål

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Regionala mål*: Kulturnämnden, Sjukhusstyrelserna, Sjukhusstyrelse Trelleborg, Sjukhusstyrelse SUS, Region Stockholm, Havs- och vattenmyndigheten, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Staffanstorps kommun, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Sjukhusstyrelse Kristianstad, MalmöLundregionen, Sydöstra Skåne, Kollektivtrafiknämnden, Region Blekinge och Trelleborgs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om hur regionplanen ska stödja arbetet med framtidens hälso- och sjukvård. Målbilden Bättre hälsa för fler lyfts som ett mål som kan få tydligare anknytning i regionplanen, både genom att verka för en ökad tillgänglighet till vård, öka delaktighet och förbättra kommunikation. Att tydligare anknyta till och konkretisera RUS:ens mål omnämns i flera inkomna yttranden. Hur Region Skåne arbetar med kollektivtrafik och trafikförsörjningsprogram nämns också vid flera tillfällen som ett område med förbättringspotential.

***

Kulturnämnden vill framhålla betydelsen av att Region Skånes kulturplan ska användas som styrande dokument i Regionplanen.

Synpunkten uppskattas och kulturplanen har inarbetats i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Sjukhusstyrelserna anser att det fattas formuleringar och planer för hur regionplanen ska stödja arbetet med framtidens hälso- och sjukvård, samt att regionplanens mål tydligare bör kopplas till målbilden Bättre hälsa för fler och arbetet med framtidens hälsosystem.

Synpunkterna uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem med målbilden bättre hälsa för fler har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen i nära samverkan med berörda aktörer.

Sjukhusstyrelsen Trelleborg efterfrågar bättre kopplingar till målbilden Bättre hälsa för fler.

Synpunkten uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem med målbilden bättre hälsa för fler har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen i nära samverkan med berörda aktörer.

Sjukhusstyrelse SUS påtalar att Bättre hälsa för fler innebär att öka tillgängligheten och möta invånarnas förväntningar på en sömlös vårdkedja, öka delaktighet snabb och enkel kommunikation och möjligheter att sköta sina vårdbehov mer självständigt.

Synpunkterna uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem med målbilden bättre hälsa för fler har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen i nära samverkan med berörda aktörer.

Region Stockholm anser att RUS:ens visionsmål skulle kunna lyftas in regionplanen och beskriva hur målen kan nås inom det uppdrag som regionplanen har. Även de mål som presenteras i trafikförsörjningsprogrammet skulle kunna inkluderas i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningshandlingen har relationen mellan *Regionplan för Skåne 2022–2040* och den regionala utvecklingsstrategin förtydligats, framförallt under avsnittet *Regionplaneuppdraget*. Regionplanen hänvisar till relevanta mål, planer och program där så är relevant och förtydligar särskilt kopplingen till planering för infrastruktur och kollektivtrafik även om målen inte integreras i sig. Exempelvis förtydligas att planering för infrastruktur och kollektivtrafik har stor betydelse för Region Skånes mål att stärka Skånes flerkärnighet, binda samman Skåne, vidga arbetsmarknader, öka matchningen på arbetsmarknaden och förbättra kompetensförsörjningen samt att driva på bostadsbyggandet. Därmed

utgör planerna både viktiga underlag i framtagandet av regionplanen och viktiga medel för regionplanens genomförande.

Havs- och vattenmyndigheten efterfrågar att avsnittet bör kompletteras med viktiga regionala planer om vattenförsörjning såsom Skånes regionala vattenförsörjningsplan och Skånes dricksvattenförsörjning i ett förändrat klimat. Vidare efterfrågas att skillnaderna mellan RUS:en och regionplanen förtydligas i text.

Region Skåne vill framföra att det inte är möjligt att inkludera samtliga planer och program i beskrivningen av mål, planer och program, utan att ett urval gjorts för att möjliggöra en kort och koncis, såväl som användbar regionplan. Dock är principerna närvarande utifrån andra styrande dokument, såsom exempelvis de svenska miljömålen.

Den tematiska fördjupningen *Dricksvattenförsörjning* har i granskningshandlingen bytt namn till *Vattenförsörjning* och hanterar ett bredare perspektiv än enbart dricksvatten. Avsnittet är kompletterat med ett stycke om vattenanvändning och vattenbalans samt två nya principer.

Vidare har Region Skåne identifierat ett behov att vidare utveckla vatten-, såväl som havs- och kustfrågorna ur ett regionalt och mellankommunalt perspektiv i *Regionplan för Skåne 2022–2040*, såväl som genom att fortsatt utreda Region Skånes roll i frågorna.

I granskningshandlingen har relationen mellan *Regionplan för Skåne 2022–2040* och den regionala utvecklingsstrategin förtydligats, framförallt under avsnittet *Regionplaneuppdraget*.

Kristianstads kommun påpekar att Trafikförsörjningsprogram för Skåne strider mot Kristianstads kommuns strategiska bebyggelseutveckling i enlighet med kommunens översiktsplan.

Region Skåne noterar synpunkten och förmedlar informationen till framtidarevidering av trafikförsörjningsprogrammet.

Bromölla, Hässleholms, Hörby, Osby, Kristianstad och Östra Göinge kommun i Skåne Nordost anser att regionplanen behöver konkretiseras angående hur målbilden i Det öppna Skåne 2030 nås med hjälp av kollektivtrafikkartan.

Region Skåne noterar synpunkten. Regionplanen håller en övergripande nivå och fördjupningar avseende kollektivtrafik och infrastruktur görs i Trafikförsörjningsprogrammet, Region Skånes Persontågstrategi samt i den Regionala Transportinfrastrukturplanen.

Staffanstorps kommun framhåller RUS:en som mer vägande och med ett mer problematiserande förhållningssätt.

Region Skåne noterar synpunkten och ser fram emot fortsatt dialog för att utveckla arbetsprocessen i det relativt nya regionplaneuppdraget.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt anser att förslaget till regionplan knyter an väl till både den regionala utvecklingsstrategin och det tidigare arbetet med Strukturbild för Skåne.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser att det är viktigt att de övergripande målen i Region Skånes verksamhetsplan och budget, och regionplanen löpande ligger i linje med varandra.

Synpunkten uppskattas och det är viktigt med samstämmighet i styrningen. I granskningshandlingen heter avsnittet *Mål och planeringsförutsättningar* numera *Planeringsförutsättningar* har utvecklats genomgående för att förtydliga kopplingen till relevanta styrdokument och mål, samt hur dessa relaterar till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Kristianstad sjukhusstyrelse påpekar att Region Skåne har tagit beslut om omfattande investeringar i sjukhusbyggnader under de kommande åren, något som inte nämns i regionplanen.

Synpunkten uppskattas och det kan noteras att *Regionplan för Skåne 2022–2040* ligger avsiktligen på en övergripande och principiell nivå som främst visar strukturer som är betydelsefulla för den regionala fysiska planeringen. Utbyggnaden av stora sjukhus har dock en påverkan på samhällsutveckling och samhällsplanering och det är önskvärt med ett ökat samarbete framöver inom ramen för genomförandet av regionplanen.

MalmöLundregionen anser att regionplanen behöver förtydliga visionen om ett dynamiskt och attraktivt Skåne, samt hur den stödjer MalmöLundregionens målsättning och prioriteringar.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och målbilden har uppdaterats utifrån inkomna synpunkter. Målår förtydligas i utvecklingsinriktningen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Sydöstra Skåne menar att ytterligare kartor hade behövts för att illustrera transportmål ur ett bredare transportperspektiv.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och inför granskningsskedet har regionplanen kompletterats med nya kartor som illustrerar Skåne ur ett omvärldsperspektiv samt Skånes relationer med omvärlden, inklusive Tyskland och Polen. De nya kartorna återfinns under avsnitten Planeringsförutsättningar och Trender, samt under den tematiska fördjupningen kring transporter.

Kollektivtrafiknämnden ställer sig positiva till regionplanen och anser att den stämmer väl överens med övriga styrdokument.

Den positiva återkopplingen uppskattas.

Region Blekinge efterfrågar att Regionsamverkan Syd lyfts fram både i kartor och ställningstaganden.

Region Skåne instämmer och granskningsversionen har kompletterats med både en skrivning och kartbild över samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin Stärka Skånes relationer med omvärlden.

Trelleborgs kommun anser att den föreslagna kapacitetsförstärkningen genom dubbelspår behöver lyftas in i den Nationella infrastrukturplanen och i regionplanens markanvändningskarta.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och inför granskningsskedet har mark- och vattenanvändningskartan utgått och strukturkartan kompletterats med transportinfrastrukturåtgärder som Region Skåne lyfter fram som prioriterade till nästa nationella plan. Dessa baseras på Skånebilden och Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper där Trelleborgsbanan inte ingår. Det utesluter dock inte att Trelleborgsbanan på längre sikt kan ingå i framtida planer och prioriteringar för att kunna hantera ökade godstransporter och persontransporter.

Kommunala planer, mål och program

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Kommunala planer, mål och program*: Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Bjuvs kommun, Staffanstorps kommun, Svedala kommun, Vellinge kommun, Svalövs kommun, Sydöstra Skåne, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun och Örkelljunga kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av att respektera och inte inskränka på kommunernas planmonopol i form av befintliga översiktsplaner och bostadsförsörjningsprogram. Vilken roll regionplanen kommer få i förhållande till kommunernas planering behöver förtydligas.

***

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påpekar att regionplanens underlag behöver stämma överens med de ställningstaganden som finns i kommunernas befintliga översiktsplaner och riktlinjer för bostadsförsörjning, och dessutom ange om regionplanen avviker från dessa.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Bjuvs kommun efterfrågar ett förtydligande kring vilken roll regionplanen kommer få i relation till kommunernas översiktliga planering och uttrycker en oro att regionplanens fastställande riskerar att påverka det kommunala självstyret negativt. Kommunen påtalar också vikten av att regionplanen bör följa Familjen Helsingborgs strukturbild.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Vidare har avsnitten *Genomförande och uppföljning*, samt Region Skånes roll förtydligats till granskningshandlingen. Avsnittet *Genomförande* har utvecklats för att göra det tydligare hur Region Skåne kommer att arbeta med att genomföra planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne

gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Vidare har Region Skåne valt att lägga regionplanen på en mer övergripande och principiell nivå än de kommunala översiktsplanerna och delregionala strukturbilderna. De delregionala strukturplanerna och befintliga regionala överenskommelser har legat till grund för förslagen i regionplanen, och framtagandet av regionplanen bygger på samverkan och dialog särskilt med kommunerna. Detta sammantaget minskar risken för konflikter mellan aktuella översiktsplaner och *Regionplan för Skåne 2022 – 2040.*

Staffanstorps kommun påtalar att det kommunala självstyret är absolut och att regionplanen bör spegla detta.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Svedala kommun anser att regionplanen tydligare bör betona värdet av det kommunala självstyret.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Vellinge kommun anser det otydligt vilken roll regionplanen ska ha i förhållande till den kommunala planeringen och ser den främst som ett kunskapsunderlag för kommunen att ta beslut utifrån.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Svalövs kommun anser att regionplanen tydligare bör betona värdet av det kommunala självstyret, samt att planen bör kompletteras med ett avsnitt som beskriver potentiella målkonflikter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Vidare har granskningshandlingen kompletterats med tydligare formuleringar kring målkonflikter under avsnittet *Utmaningar*.

Sydöstra Skåne anser att regionplanen behöver kompletteras med ett avsnitt som beskriver relationen mellan regionplanen och kommunernas översiktsplaner, samt att hela planen behöver avgränsas till att behandla regionala och mellankommunala frågor.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats för att förtydliga regionplanens vägledande

funktion och regionala och mellankommunala perspektiv. Regionala värden har förtydligats inledningsvis.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt anser att regionplanen tydligare bör betona värdet av och stötta det kommunala självstyret.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Osby kommun påtalar vikten av att regionplanen inte inskränker eller på andra sätt begränsar det kommunala planmonopolet.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser det är viktigt att alla parter tar hänsyn till varandras uppdrag och förutsättningar, det gäller både Region Skånes lagstadgade regionplaneuppdrag och kommunernas planmonopol.

Region Skåne instämmer och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Kristianstads kommun anser att regionplanen bör överensstämma med de ställningstaganden som finns i kommunens egna styrdokument, samt motivera eventuella avsteg.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Vidare har Region Skåne valt att lägga regionplanen på en övergripande och principiell nivå. De delregionala strukturplanerna och befintliga regionala överenskommelser har legat till grund för förslagen i regionplanen, och framtagandet av regionplanen bygger på samverkan och dialog särskilt med kommunerna. Detta sammantaget minskar risken för konflikter mellan aktuella översiktsplaner och *Regionplan för Skåne 2022 – 2040*.

Riktlinjer för bostadsförsörjning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Riktlinjer för bostadsförsörjning*: Östra Skånes Byggförening.

***

Östra Skånes Byggförening betonar vikten av att man följer upp kommunernas bostadsförsörjningsprogram med tanke på genomförande och kvalitet.

Region Skåne följer bostadsbyggande och arbetet med bostadsförsörjning i Skånes kommuner, bland annat genom att yttra sig över dem utifrån det regionala perspektivet på bostadsfrågor och bostadsförsörjning. Vidare arbetar Region Skåne aktivt i Skånskt bostadsnätverk. Länsstyrelsen Skåne gjorde en uppföljning av kommunernas riktlinjer för bostadsförsörjning 2018 för att göra bedömningen om riktlinjerna följer lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar eller inte. Dessutom görs en årlig bostadsmarknadsenkät som alla kommuner i landet svarar på. Region Skåne ser gärna att dialogen om kommunernas strategiska arbete med bostadsförsörjning fördjupas. Det är ett arbete som kan göras inom Skånskt bostadsnätverk.

Arbetsmarknad och tillgång till utbildning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Arbetsmarknad och tillgång till utbildning*: Högskolan Kristianstad, Akademiska hus, Trelleborgs kommun, Lunds kommun, Kristianstads kommun och Sveriges lantbruksuniversitet.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om arbetsmarknad och tillgång till utbildning i förhållande till geografin. Att stärka tillgänglighet och binda samman Skåne förväntas bidra till ett mer konkurrenskraftigt näringsliv, ett starkare utbildningsystem och till att främja Skånes attraktivitet.

Avsnittet har utgått ur granskningshandlingen.

***

Högskolan Kristianstad anser att regionplanen tydligare behöver behandla perspektivet södra Sverige och ge stöd i mellanregionala planeringsfrågor.

Region Skåne håller med om att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna genom en ny illustration av mellanregionala samband, dels under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Sveriges lantbruksuniversitet, anser att vikten av forskning, högre utbildning och innovation behöver understrykas även i planeringssammanhang, samt att den avgörande betydelsen av Skånes lärosäten förtjänar att framhållas. De framhåller även vikten av god tillgänglighet för att främja näringsliv och lärosäten.

Region Skåne instämmer i att utbildningsperspektivet är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. I nuläget finns det inte tillräckligt med underlag på regional nivå för att synliggöra tillgängligheten för att främja näringsliv och lärosäten. Region Skåne ser att det är ett vidare arbete under genomförandet utifrån behov.

Akademiska hus påtalar vikten av att regionplanen möjliggör för utveckling av högre utbildning och forskningen även ur ett framtidsperspektiv.

Region Skåne instämmer i att utbildningsperspektivet är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. I nuläget finns det inte tillräckligt med underlag på regional nivå för att synliggöra kopplingen mellan fysisk

planering och framtida behov och utveckling av utbildning och forskning.

Trelleborgs kommun välkomnar en regional samverkan för en bättre geografisk fördelning av yrkeshögskoleutbildning.

Tillgång till högre utbildning och yrkeshögskoleutbildningen i Skåne hänger starkt ihop med att förse den skånska arbetsmarknaden med kompetensförsörjning, vilket beskrivs bland förutsättningar att upprätthålla ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Region Skåne välkomnar fortsatt regional samverkan med de skånska kommunerna och lärosätena för att gemensamt utveckla underlag att inkludera i det löpande regionplanearbetet.

Lunds kommun anser att regionplanen ytterligare kan förtydliga de fysiska strukturernas roll för ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv, fortsatt tillgång till ett starkt utbildningssystem och Skånes roll i Sverige som arbetsmarknadsregion.

I granskningshandlingen har utvecklingsinriktningen setts över och utvecklats. Regionplanens huvudfokus är fortsatt ett flerkärnigt Skåne som kan utvecklas mot en alltmer sammanhållen och integrerad region med positiva effekter för arbetsmarknad, näringsliv och kompetensförsörjning. I den tematiska fördjupningen har avsnittet *Näringsliv* setts över och kompletterats med ett utbildningsperspektiv.

Kristianstads kommun anser att regionplanen ska bidra till utveckling av digital infrastruktur, kompetensförsörjning och innovationsmiljöer för hela Skåne och belyser vikten av Högskolan Kristianstad och Krinova Incubator & Science Park.

Region Skåne instämmer med regionplanens potential att bidra till Skånes utveckling i dessa frågor och har kompletterat textmaterialet i avsnittet *Näringsliv* med resonemang kring kompetensförsörjning och innovationsmiljöer.

Utvecklingsinriktning

Övergripande

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Utvecklingsinriktning*: Kristianstad sjukhusstyrelse, Sjukhusstyrelserna, Sjukhusstyrelse SUS, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt och Romelås- och sjölandskapskommittén.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen bör ha en tydligare nationell och internationell utblick. Vårdfrågan kan inkorporeras genom en beskrivning av beroenden, kompetens och som en resurs för Sverige, exempelvis genom tillhörandet av en funktionell storregion. I övrigt lyfts vikten av att utgå från medborgarnas behov samt att eventuellt komplettera med strategier för landsbygdsutveckling.

***

Kristianstad sjukhusstyrelse efterfrågar en tydligare nationell och internationell utblick och beskrivning av beroenden, däribland bör Region Skånes roll som funktionell storregion belysas.

Synpunkterna uppskattas och en tydligare nationell och internationell utblick där beroenden och Skånes roll som storregion är ett område som

behöver utvecklas i regionplanen. Under *Utvecklingsinriktningen* har avsnittet *Stärka Skånes relationer med omvärlden* kompletterats med ett förtydligande kring Region Skånes samarbete med sina grannregioner genom Greater Copenhagen och Regionsamverkan Sydsverige. Vidare är ett samarbete med sjukhusstyrelserna önskvärt för att utveckla planen gällande vårdfrågan.

Sjukhusstyrelserna efterfrågar en tydligare nationell och internationell utblick och beskrivning av beroenden, däribland bör Region Skånes roll som funktionell storregion belysas. Vidare efterfrågas att vikten av vårdnära interaktionszoner som nav för kunskapsutveckling, såväl som att stärka strategiska forskningsstråk och innovationsmiljöer belyses.

Synpunkterna uppskattas och en tydligare nationell och internationell utblick där beroenden och Skånes roll som storregion är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Under *Utvecklingsinriktningen* har avsnittet *Stärka Skånes relationer med omvärlden* kompletterats med ett förtydligande kring Region Skånes samarbete med sina grannregioner genom Greater Copenhagen och Regionsamverkan Sydsverige. Vidare är ett samarbete med sjukhusstyrelserna önskvärt för att utveckla planen utifrån vårdfrågan.

Sjukhusstyrelse SUS instämmer med beskrivningen av Skåne som en del av sin globaliserade omvärld men efterfrågar en tydligare nationell och internationell utblick och beskrivning av beroenden, däribland bör Region Skånes roll som funktionell storregion belysas.

Synpunkterna uppskattas och en tydligare nationell och internationell utblick där beroenden och Skånes roll som storregion är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Under *Utvecklingsinriktningen* har avsnittet *Stärka Skånes relationer med omvärlden* kompletterats med ett förtydligande kring Region Skånes samarbete med sina grannregioner genom Greater Copenhagen och Regionsamverkan Sydsverige. Vidare är ett samarbete med sjukhusstyrelserna önskvärt för att utveckla planen utifrån vårdfrågan.

Skånes socialdemokratiska partidistrikt anser att kapitlet hade kunnat kompletteras med strategier för landsbygdsutveckling. Vidare ställer de sig positiva till utvecklingen av lokala kärnor men påtalar att dessas olika förutsättningar bör tydliggöras.

Region Skåne håller med om att strategier för landsbygdsutveckling är viktigt och att varje lokal kärna är unik utifrån sina förutsättningar. Till granskningshandlingen har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Vidare behandlas landsbygdsutveckling på samma sätt som urbana miljöer i planen för att skapa en balanserad utveckling för både stad och land.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén anser det viktigt att utgå från medborgarnas behov och delar synen om vikten av ett helhetsperspektiv över regionala utmaningar och möjligheter.

Region Skåne håller med om vikten att utgå från medborgarnas behov som en utgångspunkt i planeringen för Skånes utveckling. För att möta

medborgarnas behov har en Skånepanel baserad på planeringsstrategierna genomförts och de inkomna svaren bidrar till utformningen av utvecklingsinriktning och tematiska fördjupningar, särskilt inom områden kollektivtrafik och stad och land.

Det flerkärniga Skåne

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Det flerkärniga Skåne*: Malmö stad, Lunds kommun, Staffanstorps kommun, Trelleborgs kommun, Kävlinge kommun, Båstad kommun, Eslövs kommun, Svedala kommun, MalmöLundregionen, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Sydöstra Skåne, Havs- och vattenmyndigheten och Sveriges lantbruksuniversitet.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att den flerkärniga ortstrukturen är väletablerad och en bra utgångspunkt. Däremot bör den ses över och aktualiseras för att bättre överensstämma med den faktiska utvecklingen i Skåne. För att undvika att gå mot en fåkärnighet behöver visionen för framtiden år 2040 utvecklas. För att stärka Skåne som helhet behöver landsbygden få ett större fokus för sitt egenvärde, och inte i relation till stadsmiljöer. Hierarkierna och betydelsen av de nya kärn-begreppen behöver förtydligas, samt behöver strategierna och planeringsprinciperna för att utveckla flerkärnigheten bli mer konkreta och tydligare förankrade i analyser.

***

Malmö stad anser att flerkärnighetskonceptet behöver ses över och aktualiseras.

Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns, som Malmö påpekar i sitt yttrande, trender som pekar på att det finns en utveckling mot fåkärnighet i Skåne där Malmö får en allt större betydelse. Planen betonar därför att det är viktigt att fortsätta verka för att koppla samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med varandra och omvärlden samt att verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.

Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Lunds kommun efterfrågar förtydligande kring hur Region Skåne ser på Skånes utveckling sedan flerkärnighetsstrategierna togs fram, samt hur dessa ska fortsatt bidra till Skånes utveckling till 2040.

Region Skåne uppskattar synpunkten och flerkärnighetsmodellen har sedan den togs fram fått ett stort genomslag i den kommunala och regionala planeringen. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor.

Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Staffanstorps kommun vill påminna om det i RUS:en antagna uttrycket att se Skåne som en helhet, där inte landsbygden måste förstås i förhållande till sin närmsta större ort, och önskar att detta förhållningssätt framgår tydligare i regionplanen.

Region Skåne håller om att det är viktigt att landsbygden inte nödvändigtvis måste förstås i relation till närmsta större ort. I granskningsversionen av regionplanen har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. De strategiska noderna ska utgöra underlag för fortsatt planering på kommunal och regional nivå.

Trelleborgs kommun anser att kraftsamlingen att stärka Skånes större städer som tillväxtmotorer för att öka hela regionens konkurrenskraft kan betonas ytterligare, samt att Malmö-Lunds arbetsmarknadsregion är av störst regional betydelse.

Region Skåne uppskattar synpunkten och regionplanen lyfter redan fram att det behövs en kraftsamling för att stärka Skånes större städer för att öka regionens konkurrenskraft. I Skåne finns en variation av tillväxtmotorer, regionala kärnor, orter och byar. Denna mångfald av orter med en unik närhet mellan stad och landsbygd är en styrka för Skåne. För att stärka den flerkärniga ortstrukturen är det viktigt att fortsätta verka för ett sammanbundet Skåne med god tillgänglighet till de större orterna för hela regionen.

Kävlinge kommun efterfrågar att beskrivningen av nytillkomna begrepp såsom lokal kärna och nationell tillväxtmotor, såväl som relationen dem emellan, förtydligas. Vidare efterfrågas ett tydliggörande av framtidsvisionen för flerkärnigheten.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningsversionen av regionplanen har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Beskrivningarna av ortsstrukturen, inklusive nationell tillväxtmotor har utvecklats och förtydligats. Utvecklingsinriktningen har även kompletterats med en utblick/visionskarta för Skåne 2050 som beskriver och illustrerar en möjlig utveckling för Skåne vid planens genomförande.

Båstad kommun anser att strategierna och planeringsprinciperna för att utveckla flerkärnigheten behöver bli mer konkreta och mer tydligt förankrade i analyser. Kommunen ställer sig positiva till att Ängelholm pekas ut som regional kärna, men efterfrågar en beskrivning av hur detta förväntas påverka utvecklingen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen av regionplanen har flerkärnighetsmodellen utvecklats och konkretiserats, framför allt har strukturkartan vidareutvecklats. Beskrivningen av

Ängelholm har fördjupats angående Ängelholms regionala roll samt viktiga utvecklingsfrågor för kommunen och Skåne. Samtidigt har regionplanen lagts på en strukturell och generell nivå och avsikten är att planen ska fungera som en gemensam utgångspunkt i vidare arbete med fysisk planering där den kan konkretiseras i samarbete med kommuner och andra aktörer. Regionplanen lyfter fram betydelsen av att koppla samman tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna med varandra och omvärlden, samt ab att verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer.

Eslövs kommun efterfrågar större tydlighet gällande varför den flerkärniga strukturen är viktig att arbeta med och på vilket sätt det görs bäst, om den flerkärniga ortstrukturen beskriver ett nuläge eller Skånes utveckling i ett långsiktigt perspektiv, samt hur ortshierarkin bör användas. Kommunen anser att MittSkåne och Eslövs viktiga läge behöver synliggöras. Vidare påpekas att syftet med flerkärnighetskonceptet kan behöva ses över och motiveras på nytt.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och sedan samrådsskedet har flerkärnighetsmodellen utvecklats och konkretiserats, framför allt har strukturkartan vidareutvecklats. Lokala kärnor har omarbetats till *strategiska noder* och har brutits ner i fler orter utifrån ett funktionellt perspektiv för att bättre fånga variationer inom olika delar av Skåne, inklusive MittSkåne. De funktioner som har beaktats handlar om tillgång till offentlig och privat service, kollektivtrafik samt tillgång till rekreation och besöksnäring genom Skåneleden och de regionala turistcykellederna.

Svedala kommun påtalar att flerkärnighetskonceptet behöver ses över och vidareutvecklas. Vidare efterfrågas förtydligande kring hur Region Skåne ser på Skånes utveckling sedan tidigare strategier togs fram. Svedala kommun påtalar även att relationen mellan tillväxtmotorer och deras omland behöver utvecklas och förtydligas i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och flerkärnighetsmodellen har sedan den togs fram fått ett stort genomslag i den kommunala och regionala planeringen. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Till granskningsversionen har strukturkartan vidareutvecklats och bland annat har lokala kärnor ersatts av strategiska noder som utöver centralort innefattar serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring- och cykling. Denna utveckling är tänkt att nyansera bilden av Skånes flerkärniga struktur. I efterföljande planering kan strategiska noderna utgöra ett underlag och vidareutvecklas i översiktsplaner, strukturplaner och i det löpande arbetet med regional fysisk planering.

MalmöLundregionen efterfrågar förtydligande kring hur Region Skåne ser på Skånes utveckling sedan flerkärnighetsstrategierna togs fram, samt hur dessa ska fortsatt bidra till Skånes utveckling till 2040. Vidare anses att vikten av Malmö och Lund som draglok för tillväxt och utveckling bör synliggöras.

Region Skåne uppskattar synpunkten och flerkärnighetsmodellen har sedan den togs fram fått ett stort genomslag i den kommunala och regionala planeringen. Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på en utveckling mot en större fåkärnighet i Skåne. Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen har anpassats efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar.

Malmö och Lund identifieras i granskningsversionen som gemensam nationell tillväxtmotor, vilket utvecklar rollen i ett nationellt och regionalt perspektiv.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost efterfrågar förtydligande kring hur flerkärnigheten ska bevaras och utvecklas, samt att fler orter än enbart kommunhuvudorterna behöver lyftas fram som orter med potential att bidra till tillväxt och utveckling.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och en central del av planens strategiska inriktning handlar om att ta vara på och utveckla den flerkärniga ortstrukturen. Vidare har granskningshandlingen kompletterats så att fler orter än centralorter lyfts fram utifrån deras funktioner som serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring- och cykling.

Regionplanen lyfter fram att den flerkärniga ortstrukturen ska stärkas för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden ser positivt på utvecklingen av Skånes flerkärnighet, men menar att det hade varit intressant att se hur flerkärnighetsmodellen anpassats över tid. Detta med utgångspunkt från att det ur texten framgår att ”Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne, men modellen behöver anpassas efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar” (sida 27).

Synpunkterna uppskattas och formuleringen i planen hänvisar till de förändringar som har gjorts jämfört med föregångsdokumentet, *Strategier för det flerkärniga Skåne* från 2010. Förändringar som gjorts i flerkärnighetsmodellen handlar bland annat om att nationell tillväxtmotor och strategiska noder tillkommit. Flerkärnighetsbegreppet har också utvecklats från att till största del handla om Skånes ortsstruktur till att också inkludera den regionala grönstrukturen.

Sydöstra Skåne efterfrågar förtydligande kring hur regionplanen tar hänsyn till och vägleder sydöstra Skånes kommuner i sina unika utmaningar. Vidare föreslås att sydöstra Skåne pekas ut som en grön tillväxtmotor, samt att fler orter än enbart kommunhuvudorterna lyfts fram.

Region Skåne håller med om att det är en intressant idé att inkludera gröna tillväxtmotorer som ett möjligt sätt att synliggöra fler värden i regionplanen. Region Skåne bedömer dock att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett potentiellt vidare arbete under genomförandet. Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till strategiska noder vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring

och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Havs- och vattenmyndigheten är positiva till flerkärnigheten som utgångpunkt men påtalar att regionplanen har potential att utvecklas till ett bättre stöd i frågor som kräver mellankommunal planering, såsom kust- och havsfrågor.

Region Skåne håller med om att kust- och havsfrågor är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne behöver utveckla sin roll utifrån kommunernas behov av stöd samt ta gemensamt ansvar i frågan tillsammans med andra myndigheter och aktörer.

Sveriges lantbruksuniversitet anser att den följande meningen är oklar och bör ses över: "Utvecklingsinriktningen för regionplanen är fortsatt ett flerkärnigt Skåne men modellen behöver anpassas efter pågående utveckling och för att möta Skånes aktuella utmaningar" (sida 27).

Flerkärnighetsmodellen är omarbetad i granskningshandlingen, både i text och karta. Denna mening har därför utgått.

Planeringsstrategier

Övergripande

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Planeringsstrategier*: Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Lunds kommun, MalmöLundregionen, Malmö stad och Båstad kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen bör förtydliga och förstärka ställningstagandena kring planeringsstrategierna. Framförallt vad gäller klimatfrågor, arbetsmarknaden, näringsliv, jämställdhetsperspektivet och blågrön infrastruktur.

***

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser att det hade varit intressant att följa upp de olika planeringsstrategierna under respektive rubrik om tillväxtmotorer, regionala och lokala kärnor.

Synpunkten uppskattas och kopplingen och den röda tråden mellan utmaningar, målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp har genomgående förtydligats i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*. På så sätt har kopplingen mellan olika delar av planen förtydligats.

Lunds kommun efterfrågar att behov av samverkan, samordning och möjliga stödformer för kommunerna omnämns, samt att regionplanen förstärks med skarpare ställningstaganden avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.

Region Skåne instämmer med kommunens synpunkt kring behovet av stödformer för samverkan och samordning. Under samtliga planeringstrategier lyfts behovet av samverkan och dialog mellan Skånes aktörer för att driva utvecklingen gemensamt.

Granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040* har kompletterats med en utmaning om att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas. I avsnittet lyfts bland annat behovet av att utgå från olika klimatscenarier för att samhällsplaneringen ska kunna bidra till en robust struktur där beredskap finns för flera möjliga utfall i ett förändrat klimat.

MalmöLundregionen anser att det finns ett behov av att utveckla och förankra ett flertal perspektiv, såsom att stärka näringsliv och arbetsmarknad för att bemöta den höga arbetslösheten, att tydligare belysa jämställdhetsperspektivet, samt att förstärka klimat- och miljöperspektivet.

Region Skåne instämmer och har integrerat och utvecklat arbetsmarknad och utbildning genomgående i planen, liksom näringslivsperspektivet. Dock behövs ytterligare analysarbete för att utveckla perspektiven ytterligare, vilket avses göras i genomförandeskedet utifrån kommunernas behov.

Agenda 2030 och de globala målen har integrerats tydligare genomgående i granskningshandlingen där exempelvis jämställdhetsperspektivet ingår, men ytterligare arbete behöver göras.

Malmö stad efterfrågar strategier som tydligt stärker en hållbar och robust näringslivsutveckling och att regionplanen bör lyfta fram gemensamma planeringsförutsättningar för ett mångfacetterat och resilient näringsliv.

Region Skåne instämmer med Malmö stads synpunkt. Avsnittet *Näringsliv* har omarbetats och innehåller en utförligare beskrivning av förutsättningar och perspektiv som ska tillämpas i samband med fysisk planering. Därtill har planeringsprinciperna i den tematiska fördjupningen förtydligats och konkretiserats. I genomförandedelen föreslås en behovs- och konsekvensanalys av nya verksamhetsområden i Skåne.

Båstad kommun anser att syftena med de olika strategierna behöver förtydligas och att underlag och inriktningar för ekosystem, grön infrastruktur och biologisk mångfald, behöver utökas och förtydligas. Vidare uppfattas huvudsyftet med den grönblå infrastrukturen att handla om rekreation och turism, vilket blir missvisande då inte alltid värdena sammanfaller med utvecklingsbehoven.

Region Skåne instämmer i vikten av att lyfta grön infrastruktur och biologisk mångfald. Vidare har kopplingen och den röda tråden mellan utmaningar, målbild, planeringsstrategier och planeringsprinciper, samt hur dessa ska genomföras och följas upp har genomgående förtydligats i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040*. På så sätt har kopplingen mellan olika delar av planen förtydligats. Gällande grön infrastruktur, ekosystem och biologisk mångfald har dessa avsnitt utvecklats och förtydligats i granskningshandlingen. Exempelvis har biologisk mångfald förtydligats i regionplanens målbild. Region Skåne vill även lyfta att det finns ett värde i att visa rekreativa och

ekologiska värden samlat då det visar på en multifunktionalitet i grönstrukturen och att nyttorna blir större för samhällsplaneringen om man visar dessa värden samlat.

Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och land: Kollektivtrafiknämnden, Åstorps kommun och Skånepanelen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att aktörerna är positiva till aktuell planeringsstrategi. Att utveckla i kollektivtrafiknära lägen upplevs vara en viktig förutsättning för att stärka Skånes flerkärnighet, men kan stärkas ytterligare.

***

Kollektivtrafiknämnden ställer sig bakom den inriktning som presenteras.

Den positiva återkopplingen uppskattas. Det är viktigt att det finns samsyn mellan Region Skånes nämnder och organisationens områdesstrategier för olika verksamhetsområden.

Åstorps kommun är positiva till att vikten av att stärka sambandet mellan stad och land lyfts i regionplanen, men påtalar att inriktningen att nyttja kollektivtrafiknära lägen hade kunnat stärkas ytterligare eftersom den hanterar en viktig målkonflikt mellan jordbruksmark och exploatering. Vidare påtalas vikten av att Region Skåne och Trafikverket når samsyn i frågans utvecklingsinriktning.

Region Skåne delar Åstorps kommuns inställning om betydelsen av att nyttja kollektivtrafiknära lägen vilket också är en viktig del av regionplanens inriktning. Samtidigt har regionplanen avsiktligen lagts på en strukturell och generell nivå och ska fungera som en gemensam utgångspunkt för vidare arbete med fysisk planering i samarbete med kommuner och andra aktörer.

För Skånepanelen är det framförallt viktigt att bo nära attraktiva livsmiljöer, samhällsservice, kollektivtrafik, infrastruktur, samt handelsområde och matbutik och kollektivtrafiknära lägen lyfts som viktiga nav för att möjliggöra livet både i staden och på landet i nära samspel.

Region Skåne delar Skånepanelens syn på vikten av att skapa en bra balans mellan stad och land vilket också är en viktig del av regionplanens inriktning, särskilt kopplad till attraktiva livsmiljöer och dess tillgänglighet genom kollektivtrafik. Samtidigt har regionplanen avsiktligen lagts på en strukturell och generell nivå och ska fungera som en gemensam utgångspunkt för vidare arbete med fysisk planering i samarbete med kommuner och andra aktörer.

Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne: Kollektivtrafiknämnden, Region Stockholm, Stiftelsen Skånska Landskap, Lomma kommun och Skånepanelen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att det anses positivt och viktigt att stärka kollektivtrafiken. Däremot efterfrågas ett tydligare aktörsperspektiv eftersom

benämningen ”skånska aktörer” i transportinfrastrukturen innebär en otydlig ansvarsfördelning. Vidare påpekas att beteendeförändringar kräver hållbara förutsättningar i sitt första skede.

***

Kollektivtrafiknämnden är positiva till planeringsstrategin, men påpekar att beteendeförändring först kräver att den fysiska planeringen erbjuder rätt förutsättningar. Vidare betonas vikten av att agera för ökade satsningar på fler spår, nya stationer, godsnoder och utvecklade kollektivtrafikkoncept, såväl som att inkludera ett tydligare aktörsperspektiv.

Den positiva återkopplingen uppskattas. Det är viktigt att den fysiska planeringen erbjuder rätt förutsättningar för hållbart resande. Inför granskningsversionen har förtydligande gjorts gällande aktörsperspektivet så att det framgår att det handlar om Region Skåne, kommunerna och andra regionala aktörer.

Region Stockholm är positiva till att Region Skåne ser stor potential i det hållbara resandet men anser att regionplanen kan kompletteras med utvecklade resonemang kring hur potentialen kan nås. Vidare lyfter regionen att det kan krävas att belysa ansvarsfördelningen mellan olika aktörer för att nå potentialen i infrastrukturen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och kompletterats för att tydligare lyfta fram prioriterade åtgärder som bland annat är viktiga för att knyta samman Skåne med omvärlden och skapa förutsättningar för ökat hållbart resande.

Stiftelsen Skånska landskap efterfrågar att strategin kompletteras med vikten av närhet och nåbarhet till natur och rekreationsområden som en viktig faktor för såväl folkhälsa och välmående som för ett områdes attraktionskraft. Vidare påpekas att planeringen av kollektivtrafik och cykelvägar bör beakta hur människor utan bil kan ta sig till naturområden.

Region Skåne håller med om att nåbarhet till natur och rekreationsområden är en viktig faktor för folkhälsan. Till granskningsversionen har strukturkartan kompletterats med *noder för vandring- och cykling* där orter pekas ut som är viktiga för att nå natur och rekreation genom kollektivtrafik. Vidare har planen kompletterats med resonemang kring att förbättra nåbarhet till rekreationsområden genom att dra om leder och skapa nya kopplingar till befintliga kollektivtrafikstråk. Detta eftersom det i allmänhet är svårt att skapa särskilda kollektivtrafiklinjer till natur och rekreation eftersom resandebelastningen är mycket ojämn till sådana resmål.

Lomma kommun efterfrågar att strategin kompletteras med omnämnanden av infrastruktur för tankning av fossilfria drivmedel som en del av omställningen till ett klimatneutralt och energisnålt transportsystem.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Planeringstrategierna är översiktliga och konkretiseras först under de tematiska fördjupningarna i regionplanen. I planeringsstrategin nämns att en omställning till ett klimatneutralt och energisnålt transportsystem ska innefatta fordon med fossilfria drivmedel. Under den tematiska fördjupningen i granskningshandlingen *Transporter* presenteras en karta

över laddinfrastruktur tillsammans med en planeringsprincip som syftar till att stärka förutsättningar för hållbar bilanvändning.

Skånepanelen anser samtliga områden (kollektivtrafik, Vägar och järnvägar, Cykelbanor, Service, Knutpunkter för byte mellan transport, IT/bredband, Förnybara drivmedel och hållbara alternativ till biltrafik, Godstrafik) som viktiga för att Skåne ska utvecklas och bli mer tillgängligt och sammanbundet. Den största kategorin för ett mer tillgängligt och sammanbundet Skåne lyfter kollektivtrafik, därefter följer kategorin vägar och järnvägar.

Region Skåne uppskattar Skånepanelens inspel kopplat till vikten av kollektivtrafiken att möjliggöra närheten till service. Det är viktigt att den fysiska planeringen erbjuder rätt förutsättningar för hållbart resande. Inför granskning förtydligas den aktuella formuleringen så att det framgår att det handlar om Region Skåne, kommunerna och andra regionala aktörer.

Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation: Lomma kommun, Kollektivtrafiknämnden, Polismyndigheten Region Syd, Staffanstorps kommun, Akademiska hus, Skånes hembygdsförbund, Stiftelsen Skånska Landskap och Skånepanelen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att göra strategiska satsningar på kollektivtrafik i relation till rekreation, att utveckla naturområden vid redan existerande linjer och att arbeta vidare med frågan hur tillgänglighet och nåbarhet ska förbättras i hela Skåne. Utöver det lyfter flera yttranden vikten av trygghet och säkerhet i förhållande till attraktiva livsmiljöer. Utformningen av offentliga rum har möjlighet att påverka detta och behöver därav lyftas som en punkt för samverkan och brottsförebyggande insatser.

***

Lomma kommun efterfrågar att det rörliga friluftslivets möjligheter att ta sig till högkvalitativa gröna målpunkter omnämns, såväl som urbana värmeöar och grönskans temperaturutjämnande effekt kopplat till hälsa.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har strukturkartan kompletterats med *noder för vandring- och cykling* där orter pekas ut som är viktiga för att nå natur och rekreation genom kollektivtrafik. Planen har också kompletterats med resonemang kring att förbättra nåbarhet till rekreationsområden genom att dra om leder och skapa nya kopplingar till befintliga kollektivtrafikstråk.

Region Skåne håller med om vikten av att lyfta urbana värmeöar och grönskans temperaturutjämnande effekt på hälsa. Till granskningsversionen har regionplanen avsnittet *Klimatanpassad bebyggelseutveckling* kompletterats med ett resonemang om hur den byggda miljön påverkar lokala temperaturer och hur den byggda miljön kan förebygga detta.

Kollektivtrafiknämnden instämmer med strategins målbild, men påtalar att kollektivtrafiksförsörjning till natur och rekreation är svår att hantera med enskilda linjer. Istället bör den fysiska planeringen prioritera att utveckla rekreationsområden och skapa anslutningar invid befintliga kollektivtrafikslinjer.

Synpunkterna uppskattas och det är viktigt att prioritera att utveckla rekreationsområden och skapa nya anslutningar till befintliga kollektivtrafiklinjer. I granskningshandlingen har denna strategi förtydligats i utvecklingsinriktningen, men framför allt under det nya avsnittet *Friluftsliv* i den tematiska fördjupningen för grönstruktur.

Polismyndigheten Region Syd är positiva till strategin men bedömer att trygghetsperspektivet och brottsförebyggande miljöer skulle kunna inkluderas ytterligare, under detta avsnitt såväl som i planeringsprinciperna.

Region Skåne håller med om att trygghetsperspektivet och brottsförebyggande miljöer är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet utifrån behov ur ett mellankommunalt och regionalt perspektiv.

Staffanstorps kommun efterfrågar mer utvecklade perspektiv kring säkerhets- och trygghetsfrågor i planeringen.

Region Skåne håller med om att säkerhets- och trygghetsfrågor i planeringen är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet utifrån behov ur ett mellankommunalt och regionalt perspektiv.

Akademiska hus påtalar att tillgång till utbildningsmiljöer kan bidra till att minska socioekonomiska skillnader.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och tar med perspektivet i det fortsatta arbetet. Om Akademiska hus har kännedom om någon särskild studie som kan vara användbar som underlag i ett sådant arbete tar Region Skåne gärna emot den.

Skånes hembygdsförbund påtalar att ändrade beteenden för närturism och vistelser i naturen ställer större krav på kollektivtrafikenen vilket bör synliggöras genom strategiska satsningar.

Region Skåne instämmer och under pandemin har intresset för friluftslivet vuxit och antalet besökare i naturen har ökat kraftigt med tidvis överbelastning i populära områden, med problem som trängsel, parkeringsproblem och slitage som följd. Det är ett pågående arbete att hitta nya lösningar för att skapa en hållbar besöksnäring.
Till granskningsversionen har strukturkartan kompletterats med *noder för vandring- och cykling* där orter som är viktiga för att nå natur och rekreation genom kollektivtrafik identifieras. Vidare har planen kompletterats med resonemang kring att förbättra nåbarhet till rekreationsområden genom att dra om leder och skapa nya kopplingar till befintliga kollektivtrafikstråk. Detta eftersom det i allmänhet är svårt att skapa särskilda kollektivtrafiklinjer till natur och rekreation då resandebelastningen är mycket ojämn till sådana resmål.

Stiftelsen skånska landskap anser det viktigt att arbeta vidare med att stärka tillgången och nåbarheten för alla Skånes invånare till rekreationsområden i naturen.

Region Skåne håller med om att det är viktigt att vidareutveckla och stärka tillgången till naturen för Skånes invånare. Till granskningsversionen har regionplanen kompletterats med resonemang

kring att förbättra nåbarhet till rekreationsområden genom att dra om leder och skapa nya kopplingar till befintliga kollektivtrafikstråk. Detta eftersom det i allmänhet är svårt att skapa särskilda kollektivtrafiklinjer till natur och rekreation då resandebelastningen är mycket ojämn till sådana resmål.

Skånepanelen anser att det är viktigt att samtliga miljöer (Parker och grönområden, Skog, Kust och sjö, Idrott och fysisk aktivitet, Boendemiljö, Platser för kultur, sevärdheter och besöksmål, Torg och andra mötesplatser utomhus, Lekplatser) finns och utvecklas. Parker och grönområden, skog, kust och sjö lyfts som särskilt viktiga.

Region Skåne uppskattar inspelet och det är viktigt att prioritera att utveckla rekreationsområden i hela Skåne, i staden och på landsbygden. I granskningshandlingen har denna strategi förtydligats i utvecklingsinriktningen, men framför allt under det nya avsnittet *friluftsliv* i den tematiska fördjupningen för grönstruktur.

Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin *Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning*: VASYD, Malmö stad, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Kollektivtrafiknämnden, Skånepanelen och Skånes hembygdsförbund.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att aktörerna är positiva till aktuell planeringsstrategi. Däremot efterfrågas ökad tydlighet beträffande vad hållbar markanvändning innebär för bebyggelseutveckling och transportinfrastruktur, att tillväxt innebär fler personer som delar på vattenresurser och inte bara ökad konkurrens om markanvändning samt vilka aktörer som berörs.

***

VA SYD efterfrågar att avsnittet kompletteras med resonemang kring att tillväxt innebär fler personer som delar på vattenresurser, inte bara ökad konkurrens om markanvändning (sida 31).

Region Skåne håller med om vikten av att lyfta ett resonemang kring att tillväxt innebär en större belastning på de vattenresurser som finns tillgängliga. I tematisk fördjupning för teknisk infrastruktur har granskningsversionen kompletterats med ett resonemang kring att en växande befolkning och kommande klimatförändringar innebär att fler kommer behöva dela på en minskande vattenresurs i framtiden. Detta kräver en effektivisering och återvinning av vattenanvändningen samtidigt som det långsiktigt behövs en tydlig bild av Skånes totala vattenbalans.

Malmö stad anser att regionplanen kan bli tydligare vad gäller strategier för hållbar markanvändning såväl som strategier för hushållning av mark när det gäller bebyggelseutveckling och transportsektorns markanvändning.

Region Skåne uppskattar återkopplingen. Granskningshandlingen har utvecklats avseende hållbar markanvändning dels genom utmaningen ”Att skapa förutsättningar för både bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning”, dels genom att avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* i den tematiska fördjupningen *Grönstruktur* har utvecklats.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommun i Familjen Helsingborg konstaterar att strategin går i linje med Familjen Helsingborgs strukturplan.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och ser positivt på att den regionala nivån samspelar med den delregionala.

Kollektivtrafiknämnden ställer sig positiva till strategin men efterfrågar att regionplanen förtydligar vilka som avses med ”de skånska aktörerna”.

Återkopplingen uppskattas. Med de skånska aktörerna avses regionen, kommunerna, skånska lärosäten, statliga myndigheter, idéburen sektor, näringsliv, arbetsmarknadens parter och invånare. Till granskningsversionen kompletteras planen med en begreppslista för att förtydliga begrepp och ordval i planen.

Skånes hembygdsförbund är positiva till att värna om markanvändningen men anser att bebyggelseutveckling idag sker i fel del av Skåne, med hänsyn till åkermarkens kvalitet.

Bebyggelseutvecklingen i Skåne drivs av flera faktorer. Att ekonomisk tillväxt och den förväntade befolkningstillväxten ökar som mest där åkermarken ger högst avkastning utgör en av de målkonflikter som fortsatt behöver diskuteras i framtida arbete.

Skånepanelens inledande berättelser handlar i första hand om bostadsbyggande som ska vara hållbart och klimatsmart, ett ämne som anses viktigt för att Skåne ska växa med tanke på att marken och vattnet ska användas på ett hållbart sätt. Därefter följer kategorin jordbruksmark. Vidare lyftes ängsmark i stadsmiljö och vattenförsörjning som viktiga hållpunkter för att säkerställa en hållbar mark- och vattenanvändning.

Region Skåne uppskattar inspelet. Granskningshandlingen har utvecklats avseende hållbar markanvändning dels genom utmaningen ”Att skapa förutsättningar för både bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning”, dels genom att avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* i den tematiska fördjupningen *Grönstruktur* har utvecklats

Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning: VASYD, Höörs kommun, Lomma kommun och Skånepanelen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att aktörerna presenterar förslag på vidare utvecklingsområden såsom hållbar resursanvändning, blågrön besöksnäring och bevarandet av arter.

***

VA SYD påtalar att texten kring hållbar resursanvändning behöver kompletteras med resonemang kring hållbar konsumtion och avfallsminimering/återbruk/återvinning. Vidare påpekas att fler vattenanvändare ökar trycket på vattenkällor.

Region Skåne ser att hantering av avfall är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv. Vidare har den tematiska fördjupningen för teknisk infrastruktur i

granskningsversionen kompletterats med ett resonemang kring att en växande befolkning och kommande klimatförändringar innebär att fler kommer behöva dela på en minskande vattenresurs i framtiden. Detta kräver en effektivisering och återvinning av vattenanvändningen samtidigt som att det långsiktigt behövs en tydlig bild av Skånes totala vattenbalans.

Höörs kommun anser att strategin kan utvecklas vad gäller kopplingen mellan blågrön infrastruktur och Skåne som attraktiv region för boende och besökare.

Region Skåne uppskattar synpunkten och i planeringsstrategin nämns vikten av att säkerställa grönstruktur av tillräcklig kvalitet och kvantitet för människans hälsa och livskvalitet. I planeringsstrategin nämns också att den blågröna infrastrukturen ska leverera en mångfald av ekosystemtjänster.

Lomma kommun anser att formuleringen att bevara arter med ekonomiska, ekologiska och sociala effekter för samhället blir missvisande då det upplevs som att samtliga tre aspekter ska uppfyllas. Dessutom påpekas en avsaknad av underlag i frågan.

Region Skåne instämmer med kommunens kommentar och har gjort följande rättelse "Den blågröna infrastrukturen ska leverera en mångfald av ekosystemtjänster och garantera bevarandet av arter, vilket ger positiva ekonomiska, ekologiska och sociala effekter för samhället."

Skånepanelens synpunkter visar på att samtliga områden (förebygga påfrestningar av vår miljö- och naturresurser, bevara växt- och djurarter, hantera hot om miljö- och klimatpåverkan, bevara jordbruksmark, hållbara rekreations- och fritidsaktiviteter, regional- och nationell miljövård, hållbar energianvändning, hållbar turism) är viktiga för att planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning. Särskilt omnämns förebyggande av påfrestningar av våra miljö- och naturresurser, följt av att bevara växt- och djurarter samt att hantera hot om miljö- och klimatpåverkan.

Region Skåne uppskattar inspelet. Granskningshandlingen har utvecklats avseende miljö- och klimatpåverkan dels genom utmaningen ”**Att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas”, dels genom att den tematiska fördjupningen *Grönstruktur* har utvecklats.**

Stärka Skånes relationer med omvärlden

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande planeringsstrategin Stärka Skånes relationer med omvärlden: Lunds kommun, Region Stockholm, Malmö stad och Skånepanelen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att resonemangen kring Skånes relation till sin omvärld samt hur infrastrukturkopplingar ska stärkas bör utvecklas. Vidare bör det föras resonemang kring hur och på vilka sätt Skånes geografiska läge är en tillgång nationellt. Ur ett regionalt perspektiv behövs tydligare beskrivningar av vad som kan stärka Öresundsregionen som tillväxtmotor.

***

Lunds kommun efterfrågar ytterligare underlag och strategier för stärkta infrastrukturkopplingar till gränsregioner och mot kontinenten, samt fördjupade resonemang kring hållbara resor och transporters konsekvenser.

Region Skåne håller med om vikten att lyfta Skåne som gränsregion och utveckla de fördelar som det geografiska läget innefattar.

I planeringsstrategierna har ett förtydligande gjorts gällande de samverkansformer som finns med grannregionerna för att öka rörligheten regioner emellan och för att stärka Skånes konkurrenskraft nationellt och internationellt. Vidare har avsnittet *Gränsöverskridande transporter* under tematiska fördjupningar transport utvecklats med beskrivningar av bland annat Fehmarn Bält-förbindelsen och fasta Öresundsförbindelser.

Region Stockholm är positiva till avsnittet men efterfrågar ett mer utvecklat resonemang om Skånes relation till sin omvärld och hur detta påverkar resten av Sverige, samt att kopplingen norrut utvecklas.

Region Skåne instämmer och inför granskningsskedet har omvärldsperspektivet i regionplanen utvecklats, bland annat genom nya kartor som illustrerar Skånes relation till omvärlden. Se avsnitten *Planeringsförutsättningar* samt den *Tematiska fördjupningen transporter*. I framtida planering ser Region Skåne att det finns potential att utveckla perspektivet ytterligare.

Malmö stad anser att regionplanen ytterligare bör beskriva och utgå från Skånes roll som gränsregion och hur regionen kan dra fördel av sitt geografiska läge. Vidare efterfrågas tydligare beskrivningar hur den nationella tillväxtmotorn kan stärkas.

Region Skåne håller med om vikten av att lyfta Skåne som gränsregion och utveckla de fördelar som det geografiska läget innefattar.
I planeringsstrategierna har förtydligande gjorts gällande de samverkansformer som finns med grannregionerna för att öka rörligheten regioner emellan och för att stärka Skånes konkurrenskraft nationellt och internationellt. Vidare har avsnittet *Gränsöverskridande transporter* under tematiska fördjupningar transport utvecklats med beskrivningar av bland annat Fehmarn Bält-förbindelsen och fasta Öresundsförbindelser. Under Planeringsförutsättningar har planen kompletterats angående gränsöverskridande samarbete som Region Skåne ingår i och dess betydelse.

Skånepanelen lyfter särskilt järnvägen, integration, att överkomma gränshinder samt fasta förbindelser över Öresund/till Danmark och Tyskland av vikt för Skånes relationer med omvärlden. Däremot anses flygplatser mindre viktiga för att dra nytta av det geografiska läget.

Region Skåne håller med om vikten av att lyfta Skåne som gränsregion och utveckla de fördelar som det geografiska läget innefattar, särskilt inom transport och vår relation till grannländer och -regioner. Inför granskningsskedet har omvärldsperspektivet i regionplanen utvecklats, bland annat genom nya kartor som illustrerar Skånes relation till omvärlden.

Strukturkarta

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Strukturkarta*: Halmstad kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Båstad kommun, Region Kronoberg, Servicenämnden, Höörs kommun, Kävlinge kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Svalövs kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Trelleborgs kommun och Eslövs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att strukturkartan bör bli tydligare beträffande nuläge och framtid samt att den gemensamma utvecklingsinriktningen för Skåne bör synliggöras. Aktörer utanför Skåne anser att de funktionella sambanden och kopplingarna till angränsande län och kommuner bör beskrivas mer. En del aktörer önskar större detaljeringsgrad samtidigt som andra aktörer tvärtom förespråkar att man håller sig på en regionalt överskådlig nivå. Vidare påpekas att beskrivningar av tillväxtmotorer, regionala kärnor och lokala kärnor samt andra mindre orter och landsbygd bör viktas lika och ges utrymme i text och karta.

***

Halmstad kommun anser att det är positivt att Halmstad visas som tillväxtmotor men påpekar att regionplanen bör kompletteras beträffande utbytet och relationen med Halland och Halmstad i synnerhet.

Region Skåne håller med om att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att regionplanen bör kompletteras med planerade och framtida satsningar och att kartan bör peka på hur Skåne ska utvecklas till 2040. Vidare anser samtliga kommuner i Skåne Nordost att det är oklart hur definitionerna ”större stad”, ”mindre orter” och ”mellanstora orter” relaterar till strukturkartans nivåer.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Det framgår i kartan och tillhörande kriterier vad som är förslag eller befintliga satsningar. Granskningsversionen har även kompletterats med en karta som visar en utblick mot 2050 och som grundas i de utmaningar som regionplanen identifierat samt på en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens strategier genomförs.

Båstad kommun anser att visionerna för 2040 med utblick mot 2050 bör utvecklas och förtydligas i strukturkartan.

Region Skåne instämmer och strukturkartan har omarbetats till granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Det framgår i kartan och tillhörande kriterier vad som är förslag eller befintliga satsningar. Vidare har granskningsversionen har kompletterats med en karta med tillhörande beskrivning som visar en utblick mot 2050 och som grundas i de utmaningar som regionplanen identifierat samt på en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens strategier genomförs.

Region Kronoberg anser att regionplanen bör kompletteras med en beskrivning av relationen kring de funktionella sambanden till omgivande regioner och tydligare synliggöra kopplingen till angränsande län och kommuner.

Region Skåne håller med om att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras i planen. Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade

trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Servicenämnden anser att strukturkartan i framtida regionplaner skulle kunna peka ut vilken typ av vård- och verksamhetsutbud som bör finnas på olika platser.

Synpunkten uppskattas och lokalisering av vård- och verksamhetsutbud är ett område som kan ingå i framtida regionplaner, gärna i nära samverkan med berörda verksamheter i Region Skåne.

Höörs kommun anser att det finns behov av att beskriva mindre orter och landsbygd i relation till strukturkartan, i synnerhet orter med järnvägsstation eller expressbusshållplats. Vidare anser Höörs kommun att tillväxtmotorer, regionala kärnor och lokala kärnor bör presenteras på samma skalnivå, det vill säga den regionala skalan.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen av regionplanen har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. De strategiska noderna ska utgöra underlag för fortsatt planering på kommunal och regional nivå.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Svalövs, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att strukturkartan bör utvecklas för att lyfta fram utvecklingsinriktningen för Skåne och att framtidsperspektivet framgår. Kommunerna ser gärna fler strukturkartor och framhåller att mark- och vattenanvändningskartan bör tas bort.

Region Skåne instämmer och strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Det framgår i kartan och tillhörande kriterier vad som är förslag eller befintliga satsningar. Granskningsversionen har även kompletterats med en karta som visar en utblick mot 2050 och som grundas i de utmaningar som regionplanen identifierat samt på en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens strategier genomförs. Vidare har mark- och vattenanvändningskartan utgått ur planen.

Kävlinge kommun anser att strukturkartans syfte bör förtydligas beträffande nuläge och framtid. Vidare anser Kävlinge kommun att strukturkartans beskrivningar är ojämna och bör hanteras likvärdigt för alla kategorier samt att karta och text bör stämma överens.

Region Skåne instämmer och strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Det framgår i kartan och tillhörande kriterier vad som är förslag eller befintliga satsningar.

Bjuvs kommun anser att strukturkartan endast bör innehålla en strukturell nivå för att tydliggöra framtidsperspektivet.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter.

Trelleborgs kommun påpekar att det saknas en pil som beskriver och motsvarar den befintliga färjekopplingen till Litauen och Klaipeda via Trelleborgshamn.

Region Skåne instämmer och synpunkten har åtgärdats i strukturkartan.

Hässleholms kommun påpekar att strukturkartan bör visa Skånes attraktiva mångfald tydligare.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen har strukturkartan reviderats och håller nu en mer detaljerad nivå än samrådsversionen. Bland annat har ortstrukturen förtydligats, lokala kärnor omarbetats till strategiska noder och grönstrukturen blivit mer omfattande.

Eslövs kommun anser att strukturkartan inte synliggör MittSkåne och poängterar vikten av delregionala samarbeten och kopplingar i denna geografi. Eslövs kommun påpekar att kollektivtrafikkopplingen mellan Eslöv och Hörby bör synliggöras i kartan.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och sedan samrådsskedet har strukturkartan vidareutvecklats och konkretiserats. Lokala kärnor har omarbetats till strategiska noder och har brutits ner i fler orter utifrån ett funktionellt perspektiv. De funktioner som har beaktats handlar om tillgång till offentlig och privat service, kollektivtrafik samt tillgång till rekreation och besöksnäring genom Skåneleden och de regionala turistcykellederna. Även avsnitten om *Grönstruktur* och *Transportinfrastruktur* har fördjupats och konkretiseras. Region Skånes förhoppning är att regionplanen nu bättre ska fånga variationer och förutsättningar inom olika delar av Skåne. Vidare delar Region Skåne Eslövs kommuns inställning till vikten av mellankommunala samarbeten.

I den tematiska kartan över viktiga kollektivtrafikstråk som kommunen syftar till, presenteras bara stråk som är utpekade i Region Skånes trafikförsörjningsprogram som regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk. Regionplanen pekar inte ut nya prioriterade stråk.

Den flerkärniga ortsstrukturen

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Den flerkärniga ortstrukturen*: Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Svalövs kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljungas kommun, Malmö stad, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun och Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att flerkärnighetskonceptet bör aktualiseras och kompletteras beträffande orters olika roller och tydligare belysa och hantera Skånes skilda förutsättningar.

***

Östra Göinge kommun önskar tillägg om orters potential som besöksnäringstillväxtmotor i ett lokalt, regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Region Skåne håller med om att det är en intressant idé att inkludera orters potential som besöksnäringstillväxtmotor som ett möjligt sätt att synliggöra fler värden i regionplanen. Region Skåne bedömer dock att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett potentiellt vidare arbete under genomförandet.

Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till strategiska noder vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Svalövs, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att målsättning för tillväxtmotorer, regionala kärnorna och lokala kärnor bör tydliggöras beträffande hur de ska utvecklas och vilken funktion de ska fylla idag och i framtiden. Vidare påpekas att regionplanen bör stämma överens med Familjen Helsingborgs strukturplan.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till strategiska noder som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Kriterier för ortstrukturen har också förtydligats. Vidare håller inte regionplanen samma detaljeringsgrad som de delregionala strukturplanerna.

Malmö stad anser att flerkärnighetskonceptet bör aktualiseras för att bättre stämma överens med den faktiska utvecklingen i regionen. Vidare bör regionens skilda förutsättningar belysas tydligare i nulägesbeskrivningar och planeringsstrategier. Malmö stad ser positivt på att Malmö pekas ut som nationell tillväxtmotor.

Region Skånes analyser av Skånes ortsstruktur utifrån befolknings- och pendlingsdata visar att regionen har en robust flerkärnig ortsstruktur som präglas av ett flertal relativt starka kärnor. Samtidigt behöver de funktionella sambanden mellan västra och östra Skåne stärkas och det finns trender som pekar på att det finns en utveckling mot fåkärnighet i Skåne där Malmö får en allt större betydelse. Planen betonar därför att det är viktigt att fortsätta verka för att koppla samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med varandra och omvärlden samt att verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.

Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till strategiska noder som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att strukturkartan inte representerar Skånes flerkärnighet och bör kompletteras med betydelsefulla tätorter som inte är kommunhuvudorter. Vidare påpekas vikten av god trafikinfrastruktur i dessa tätorter för att möta Skånes befolkningsutveckling.

Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till strategiska noder. Dessa utgörs av viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder samt noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen och att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Region Skånes förhoppning är att Strukturkartan nu bättre ska representera Skånes flerkärnighet. Region Skåne håller med om att god trafikinfrastruktur, även till mindre orter, är en förutsättning för att hela Skåne ska leva. Region Skånes ambition är att de identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. De strategiska noderna ska också kunna utgöra underlag för fortsatt dialog och diskussioner om kommunala och regionala prioriteringar i syfte att möjliggöra ökad samordning av resurser och samplanering av samhällsviktig infrastruktur med bebyggelse, service och rekreation.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser att beskrivningar av tillväxtmotorer, regionala- och lokala kärnor är tydliga och i viss mån identifierar utmaningar och åtgärder för utveckling.

Synpunkten uppskattas och noteras.

Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt omland

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt omland*: Burlövs kommun och Sydöstra Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att det efterfrågas tydligare kriterier och definitioner kring tillväxtmotorer, regionala kärnor och lokala kärnor. Därutöver efterfrågas tydliggörande och identifiering av särskilda värden hos specifika kommuner.

***

Burlövs kommun anser att tillväxtmotorer, regionala kärnor och lokala kärnor bör förtydligas och definieras för att övriga orter ska kunna utvecklas i samspel med dessa. Burlövs kommun utgår ifrån att Burlöv ingår i den nationella tillväxtmotorn Malmö-Lund.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder,* vilka utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Kriterier för ortstrukturen har också förtydligats. Arlöv utgör i regionplanen en strategisk nod.

Sydöstra Skåne anser att Sydöstra Skåne bör pekas ut som en grön tillväxtmotor på grund av dess värde som livsmedelsproducent, den relaterade besöksnäringen och för att balansera bilden av Skåne.

Region Skåne håller med om att det är en intressant idé att inkludera gröna tillväxtmotorer som ett möjligt sätt att synliggöra fler värden i regionplanen. Region Skåne bedömer dock att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett potentiellt vidare arbete under genomförandet. Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till strategiska noder vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Malmö och Lund som gemensam nationell tillväxtmotor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Malmö och Lund som gemensam nationell tillväxtmotor*: Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Malmö stad, Svedala kommun och Sydöstra Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att en del aktörer anser att Malmös roll som nationell tillväxtmotor bör stärkas medan andra aktörer anser att Helsingborg bör inkluderas och ses som nationell tillväxtmotor. Övriga synpunkter påpekar vikten av att stärka funktionella samband mellan tillväxtmotorerna och övriga delregioner.

***

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att det inte finns underlag att peka ut Malmö-Lund som Skånes enda nationella tillväxtmotor, utan att Helsingborg bör inkluderas i denna kategorisering. Vidare påpekas vikten av att säkra utvecklingen av funktionella samband mellan nordvästra och sydvästra Skåne då Malmö-Lund pekas ut som nationell tillväxtmotor.

Malmö och Lund identifieras i regionplanen som en gemensam nationella tillväxtmotor utifrån att Malmö och Lund med närliggande kommuner har störst befolkningskoncentration och befolkningstillväxt i Skåne. Malmö är en av Sveriges tre storstäder och Skånes klart största stad med en fjärdedel av regionens invånare, staden har även ett brett utbud av arbetstillfällen, kultur, handel och upplevelser. Det ger staden en unik dragningskraft. Lund har en framträdande roll inom högre utbildning, forskning, innovation och företagande. Tillsammans och med den starka kopplingen till Köpenhamn har orterna en stark tillväxtkraft och möjlighet att agera motor både regionalt och nationellt. Malmö har under lång tid kommit att bli en allt viktigare arbetsmarknad för hela Skåne.

Inför granskningsskedet har regionplanen och Strukturkartan kompletterats med utblickskarta mot Skåne 2050 som illustrerar och lyfter fram en möjlig utveckling för Skåne om regionplanens planeringsstrategier genomförs. Kartan lyfter fram att tillväxtstråket i västra Skåne tillsammans med Köpenhamn och Helsingör har utvecklats till ett integrerat storstadsområde med global attraktivitet. Välfungerande infrastruktur och stärkt tillgänglighet, både mellan Skånes olika delar och

till omvärlden har varit en viktig förutsättning. Detta har även bidragit till att Skåne och Öresundsregionen utvecklats till en sammanhållen arbets- och bostadsmarknad utan märkbara administrativa gränser och att Skåne har knutits närmare sina grannregioner i Sydsverige och de andra svenska storstadsregionerna.

Inför granskningsskedet har även kriterierna för ortsstrukturen förtydligats i regionplanen. Kriterierna för Malmö och Lund som en gemensam nationell tillväxtmotor utgörs av att:

- **Malmö utgör en storstad enligt SKR:s kommungruppsindelning (minst 200 000 invånare i tätorten).**
- **Malmö och Lunds starkaste pendlingsrelationer är till varandra.**
- **Lund har en framträdande roll inom högre utbildning, forskning, innovation och företaganden vilket framgår av att Lund är en av Nordens största student- och utbildningsstäder samt innehåller forskningsanläggningarna ESS och MAX IV av nationell och internationell betydelse.**
- **Båda orterna uppfyller kriterierna för att utgöra tillväxtmotorer.**

Region Skåne håller med om vikten av att säkra utvecklingen av funktionellt samband mellan nordvästra och sydvästra Skåne. I utvecklingsinriktningen lyfts både fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör samt uppgradering av Skånebanan och färdigställande av Västkustbanan som viktiga satsningar för att stärka sambanden mellan nordvästra och sydvästra Skåne.

Malmö stad anser att det är positivt att Malmö pekas ut som nationell tillväxtmotor men påpekar att Malmös roll i regionen bör återspeglas och tydliggöras ytterligare.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen av regionplanen har kriterierna för ortsstrukturen förtydligats, både utifrån roll och betydelse för regionen.

Svedala kommun påpekar att Malmö-Lund som nationell tillväxtmotor har stor betydelse för Skånes utveckling och att detta bör utvecklas i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen av regionplanen har kriterierna för ortsstrukturen förtydligats, både utifrån roll och betydelse för regionen.

Sydöstra Skåne anser att texten i avsnittet bör kompletteras med hur tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna ska kopplas till den expansiva storstadsregionen.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen av regionplanen har kriterierna för ortsstrukturen förtydligats och beskrivningar av dess betydelse för regionen har utvecklats. Vidare har de mellanregionala sambanden utvecklats bland annat i avsnittet *Planeringsförutsättningar*.

Helsingborg

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Helsingborg*: Bjuvs kommun, Helsingborg stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun och Örkelljunga kommun.

***

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att Helsingborgs funktion som logistiknod bör förtydligas och regionplanen bör därmed synliggöra Helsingborgs hamn ytterligare.

Region Skåne instämmer i vikten av att hantera godsfrågor på regional nivå och till granskningsversionen har strukturkartan med tillhörande texter kompletterats och fördjupats. Bland annat har texten om hamnar utvecklats för att tydliggöra deras betydelse för Skåne och Sverige.

Kristianstad-Hässleholm

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Kristianstad-Hässleholm*: Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att Kristianstad-Hässleholms roll som tillväxtmotor bör utvecklas och att det bör föras ett resonemang om dess utvecklingspotential inom destinationsutveckling.

***

Kristianstad kommun anser att regionplanen bör visa kommunens potential som tillväxtmotor inom destinationsutveckling. Vidare påpekar Kristianstad kommun att det signalvärde som regionplanen förmedlar till aktörer måste vara lika för hela Skåne och således bör Region Skåne ta hänsyn till de synpunkter som lämnats under kommundialogen avseende tillväxtmotorn Kristianstad-Hässleholm.

Region Skåne håller med om att det är en intressant idé att undersöka tillväxtmotorer inom destinationsutveckling som ett möjligt sätt att synliggöra fler värden i regionplanen. Region Skåne bedömer dock att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett potentiellt vidare arbete under genomförandet tillsammans med kommunerna. Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till strategiska noder, vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påpekar att tillväxtmotorn Kristianstad-Hässleholm ska ha samma storlek på beteckningen som övriga tillväxtmotorer. Vidare anser samtliga kommuner i Skåne Nordost att regionplanens ambition kring Kristianstad-Hässleholm bör stärkas och förtydligas angående behov av fysisk planering för att tillväxtmotorn ska kunna stärka södra Sverige.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Till granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och revidering av beteckning för Kristianstad och Hässleholm som gemensam tillväxtmotor har gjorts efter ovannämnd synpunkt. Vidare har text om Kristianstad och Hässleholm som gemensam tillväxtmotor vidareutvecklats med stöd från Skåne Nordosts yttrande.

Hässleholms kommun anser att annat än städer bör pekas ut som tillväxtmotorer eller noder för att bättre synliggöra Skånes potential och kvalitéer. Hässleholms kommun ser gärna att Hovdala pekas ut som nationell eller europeisk tillväxtmotor. Vidare anser Hässleholms kommun att de blåa strukturerna bör lyftas ytterligare i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Skånes regionala kärnor i samspel med sitt omland

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Skånes regionala kärnor i samspel med sitt omland*: Sydöstra Skåne.

***

Sydöstra Skåne anser att det är positivt att regionplanen förtydligar de regionala kärnornas roll.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen.

Ystad

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Ystad*: Sydöstra Skåne.

***

Sydöstra Skåne anser att Ystads roll som regional kärna behöver stöttas genom satsningar inom utbyggd infrastruktur. Vidare anser Sydöstra Skåne att det är positivt att kapacitetsbristen på Ystad-Österlenbanan identifierats men påpekar att kapacitetsbristen på E65 också är en utmaning.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och vill också informera om att kapacitetsbristen på E65 är en fråga för den nationella transportinfrastrukturplanen och tas upp i yttrande till regeringen. Frågar behandlas vidare i positionspapperen *Skånes utgångspunkter*.

Landskrona och Trelleborg

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Landskrona och Trelleborg*: Landskrona stad.

***

Landskrona stad anser att Landskrona och Trelleborg bör presenteras under varsin rubrik i beskrivningen av regionala kärnor. Vidare anser Landskrona stad att beskrivningen av Landskrona bör utvecklas för att tydligare beskriva stadens attraktiva läge.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen presenteras Landskrona under egen rubrik och beskrivningen har utvecklats för att tydliggöra stadens attraktiva läge.

Ängelholm som potentiell regional kärna

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Ängelholm som potentiell regional kärna*: Lunds universitet, Helsingborg stad, Åstorps kommun, Ängelholm kommun och Båstad kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att samtliga aktörer är positiva till utpekandet av Ängelholm som regional kärna.

***

Lunds universitet undrar vilka aktörer som deltagit i samrådsförfarandet som texten syftar till på sida 35.

Skånes flerkärnighet diskuterades under samrådstiden med framförallt kommunerna i Skåne. Under våren 2021 arrangerade Region Skåne tematiska workshoppar, varav en fokuserade särskilt på flerkärnighet och ortsstruktur. Syftet med workshopparna var att få stöd i arbetet att vidareutveckla planförslaget inför granskningsskedet.

Helsingborgs stad och Ängelholms kommun anser att Ängelholm bör pekas ut som regional kärna. Detta på grund av ortens storlek och betydelse för sitt omland.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen identifieras Ängelholm som regional kärna utifrån sitt utbud av arbetstillfällen, näringsliv, handel och service. Stadens geografiska läge med närhet till Helsingborg, Danmark och Halland tillsammans med god infrastruktur i form av Västkustbanan, E6:an och Ängelholm-Helsingborg Airport gör också att Ängelholm är ett viktigt regionalt nav i regionen.

Åstorps kommun ställer sig positiva till att Ängelholm pekas ut som regional kärna. Detta eftersom det kan skapa synergieffekter exempelvis beträffande arbetstillfällen.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen identifieras Ängelholm som regional kärna utifrån sitt utbud av arbetstillfällen, näringsliv, handel och service. Stadens geografiska läge med närhet till Helsingborg, Danmark och Halland tillsammans med god infrastruktur i form av Västkustbanan, E6:an och Ängelholm-Helsingborg Airport gör också att Ängelholm är ett viktigt regionalt nav i regionen.

Båstad kommun ställer sig positiva till att Ängelholm pekas ut som regional kärna. Detta eftersom det ökar den geografiska spridningen av regionala kärnor samt kan tydliggöra kopplingen till Halland.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen identifieras Ängelholm som regional kärna utifrån sitt utbud av arbetstillfällen, näringsliv, handel och service. Stadens geografiska läge med närhet till Helsingborg, Danmark och Halland tillsammans med god infrastruktur i form av Västkustbanan, E6:an och Ängelholm-Helsingborg Airport gör också att Ängelholm är ett viktigt regionalt nav i regionen.

Lokala kärnor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Lokala kärnor*: Bjuvs kommun, Båstad kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Svalövs kommun, Lunds

kommun, Höörs kommun, Eslövs kommun, Lomma kommun, Kristianstads kommun, Sydöstra Skåne, Vänsterpartiet i Skåne, Vellinge kommun och Landskrona stad.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att utpekandet av lokala kärnor bör grundas i en analys och att det finns fler orter än kommunhuvudorterna som fyller viktiga funktioner för sitt omland. I ett långsiktigt perspektiv bör de lokala kärnorna ges utrymme att utvecklas och inte bara upprätthållas.

***

Bjuvs, Båstads, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att bedömningsgrunderna för utpekandet av lokala kärnor bör förtydligas och ses över för att stämma överens med de orter som pekas ut i Familjen Helsingborgs strukturplan.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Vidare håller inte regionplanen samma detaljeringsgrad som hörnens strukturplaner.**

Svalövs kommun anser att det är positivt att kommunhuvudorterna synliggörs men anser att de bör ses över och kompletteras eftersom det finns fler orter som fyller viktiga funktioner.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.**

Lunds kommun anser att det finns fler orter än kommunhuvudorterna som har stor betydelse för sitt omland och som möjligtvis bör pekas ut som lokala kärnor.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.**

Höörs kommun anser att det är positivt att lokala kärnor pekas ut men påpekar att det saknas beskrivning av de lokala kärnornas betydelse och att regionplanen bör differentiera mellan olika typer av lokala kärnor. Vidare påpekar Höörs kommun vikten av samband mellan olika lokala kärnor och regionala kärnor och att det tydligare bör framgå att alla nivåer i strukturkartan har betydelse för den regionala utvecklingen. Höörs kommun anser att regionplanen bör beskriva hur Region Skåne, utifrån sina verksamheter, ska bidra till att de lokala kärnorna utvecklas.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till**

> **_strategiska noder_ som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.**

Eslövs kommun anser att de lokala kärnorna i sin nuvarande form inte fyller någon funktion och bör utvecklas. Vidare anser Eslövs kommun att det finns andra orter som har stor betydelse för sitt omland och att valet av lokala kärnor därmed bör ses över. Beskrivningen av lokala kärnor bör vara mer nyanserad samt differentiera mellan olika typer av lokala kärnor.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till _strategiska noder_ som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.**

Lomma kommun anser att det inte räcker att endast peka ut kommunhuvudorterna som lokala kärnor och menar vidare att exempelvis Bjärred bör vara en lokal kärna.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till _strategiska noder_ som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.**

Kristianstads kommun anser att det finns fler orter än kommunhuvudorterna som har stor betydelse för sitt omland och som möjligtvis bör pekas ut som lokala kärnor. Exempelvis bör Arkelstorp och Degeberga pekas ut som lokala kärnor då de har stor utvecklingspotential.

> **Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till _strategiska noder_ som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Arkelstorp och Degeberga är med som strategiska noder (serviceorter) i strukturkartan.**

Sydöstra Skåne anser att valet av lokala kärnor bör grundas i en analys över vilka orter som fyller funktionen av en lokal kärna i relation till sitt omland. Vidare bör beskrivningen av de lokala kärnorna utvecklas och förtydligas deras utbud och funktion samt belysa deras utvecklingspotential. Exempelvis bör formuleringen ”upprätthålla” ändras till ”utveckla” (sida 44). Om regionplanen fortsättningsvis endast pekar ut kommunhuvudorterna bör dessa benämnas som just detta.

> **Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till _strategiska noder_ vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan**

vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Vänsterpartiet i Skåne anser att de lokala kärnorna inte bara ska upprätthålla grundläggande service utan ges möjlighet till utveckling.

Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Vellinge kommun anser att det finns fler orter än kommunhuvudorterna som har stor betydelse för sitt omland och som möjligtvis bör pekas ut som lokala kärnor. Valet av lokala kärnor bör grundas i en analys över vilka orter som fyller funktionen av en lokal kärna i relation till sitt omland. Vidare anser Vellinge kommun att regionplanens framåtsyftande ansats inte är förenlig med att endast peka ut kommunhuvudorterna.

Sedan samrådsversionen har de lokala kärnorna omarbetats till *strategiska noder* vilka inkluderar fler orter än bara centralorterna bland annat serviceorter och viktiga noder för vandring och cykling. De identifierade strategiska noderna ska utgöra ett underlag för fortsatt planering som kan vidareutvecklas i översiktsplaner och delregionala strukturplaner samt i det fortsatta löpande arbetet med regional fysisk planering. Region Skånes förhoppning är att omarbetningen ska utgöra en tydligare vägledning för Skånes kommuner.

Landskrona stad anser att Asmundtorp bör pekas ut som övrig nod i kartorna då orten fyller en viktig funktion för sitt omland.

Till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Asmundtorp är utpekad som strategisk nod i strukturkartan.

Blågrön infrastruktur

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Blågrön infrastruktur*: Höörs kommun, Eslövs kommun, Havs- och vattenmyndigheten, Båstad kommun, Svedala kommun, Lunds kommun och Landskrona stad.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att det är positivt att regionplanen lyfter och hanterar blågrön infrastruktur men att avsnittet bör utvecklas och förtydligas beträffande vad som pekas ut och varför. Kartan anses även vara för schematisk och avspeglar på så vis inte den verkliga geografin.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Den regionala grönstrukturen.*

***

Höörs kommun anser att det är positivt att regionplanen lyfter den blågröna infrastrukturen på en strategisk nivå. Höörs kommun anser att vikten av den blågröna infrastrukturen bör framgå tydligare i text och strukturkarta. Kartan bör justeras så att den kan läsas geografiskt och inte bara schematiskt.

Region Skåne instämmer och till granskningsversionen har strukturkartan utvecklats. Gällande den regionala grönstrukturen har områden och stråk som pekas ut blivit mer geografiska och speglar tydligare de lager som redovisas i temakartan för grönstrukturen. En djupare beskrivning av lagren som visas, varför de är viktiga och vad de innehåller finns nu i en kompletterande text bredvid kartan.

Eslövs kommun anser att det är positivt att regionplanen lyfter den blågröna infrastrukturen men anser att kartan är svår att använda eftersom den är schematisk. Det som beskrivs som ”prioriterade gröna samband som behövs för att binda samman områdena” (sida 45) är inte förankrade i den verkliga geografin och är inte realistiska för Eslövs kommun att arbeta med.

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen har strukturkartan utvecklats. Gällande den regionala grönstrukturen har områden och stråk som pekas ut blivit mer geografiska och speglar tydligare de lager som redovisas i temakartan för grönstrukturen. En djupare beskrivning av lagren som visas, varför de är viktiga och vad de innehåller finns nu i en kompletterande text bredvid kartan.

Havs- och vattenmyndigheten anser att underlaget för strukturkartan bör ses över och en del naturskyddade områden på nationell nivå verkar ej vara inkluderade (sida 45).

Region Skåne uppskattar synpunkten och till granskningsversionen har strukturkartan utvecklats. Gällande den regionala grönstrukturen har områden och stråk som pekas ut blivit mer geografiska och speglar tydligare de lager som redovisas i temakartan för grönstrukturen. Fortsättningsvis är grönstrukturen i strukturkartan en förenklad bild av de kartor som presenteras under det tematiska avsnittet för *Grönstruktur* där både nationalparker och naturreservat återfinns.

Svedala kommun poängterar att utpekandet av gröna rekreationsområden i Svedala kommun kan komma att innebära stora utmaningar och restriktioner för Svedala kommun beträffande ianspråktagandet av mark. Svedala kommun ställer sig inte bakom det ansvaret och den inriktningen.

Region Skåne uppskattar synpunkten och vill förtydliga att underlaget i strukturkartan inte är geografiskt exakt. Det är en förenkling av och utgår från kartan som visar Skånes grönstruktur, vilken är uppbyggd av underlag från Länsstyrelsens värdetrakter, Skåneleden, Skånska landskaps friluftsområden och de fyra skånska hörnsamarbetenas strukturkartor. Strukturkartan är uppdaterad till granskningsversionen och områdena som är utpekade är nu mer geografiskt korrekta.

Lunds kommun anser att det regionala perspektivet kan förstärkas och att avsnittet kan ha ett tydligare fokus på tillgänglighet och sammanlänkning av områden, exempelvis rekreationsområden men även mellan stad och landsbygd.

Region Skåne håller med om att det är av stor vikt att synliggöra kopplingen mellan stad och landsbygd. Under tematiskt avsnitt för *Grönstruktur* har det förtydligats att de områden och stråk som pekats ut i kartan innehåller både rekreativa och ekologiska värden. Att utgå från fysiska uttryck i landskapet så som vattendrag, trädalléer eller andra gröna fragment kan skapa möjligheter att hitta nya vandrings-och cykelleder för att bättre knyta samman och tillgängliggöra landskapet.

Landskrona stad anser att Ven bör pekas ut i strukturkartan för blågrön infrastruktur och poängterar att Ven har stora natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Region Skåne instämmer och förändringen har åtgärdats efter kommunens synpunkt.

Transportinfrastruktur

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Transportinfrastruktur*: Lunds kommun, Landskrona stad, Eslövs kommun, Höörs kommun, Sydöstra Skåne, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Region Blekinge, Burlövs kommun, Svedala kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Vänsterpartiet i Skåne och Trelleborgs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen behöver vara tydligare kring hur transportinfrastrukturen bör utvecklas för att målbilden ska nås samt att regionplanen behöver vikta alla tillväxtmotorer och regionala kärnor lika angående transportinfrastrukturstråk. Vidare påpekas att det vore bra med en diskussion kring de olika regionala flygplatsernas funktion, hur de kompletterar varandra samt vilka ambitioner som finns ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Kartan behöver överlag bli tydligare, exempelvis behöver markeringar av vägar och järnvägar framgå bättre. Vidare skulle det vara önskvärt att peka ut fler av de större infrastrukturstråk som är viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden.

***

Lunds kommun anser att regionplanen måste vara tydlig beträffande hur infrastrukturen bör utvecklas för att uppnå målbilden. Lunds kommun poängterar att infrastruktur och mobilitet hanteras tillsammans för att skapa ett hållbart samhälle, i städerna såväl som på landsbygden. Vidare påpekar Lunds kommun vikten av centralt placerade stationer i Lund och Hässleholm beträffande den nya stambanan och att regionplanen bör ta tydlig ställning i frågan.

Region Skåne instämmer och inför granskningsskedet har strukturkarta med tillhörande text utvecklats avseende infrastruktur, bland annat genom att lyfta fram prioriterade nationella transportinfrastruktursatsningar. Strukturkartan lyfter också fram det som viktigt att den nya stambanan planeras samordnat med anslutande banor, med integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov.

Regionplanen belyser infrastrukturutveckling på en övergripande nivå i aktuell version och fördjupningar görs framförallt i relaterade regionala handlingsplaner, såsom den regionala transportinfrastrukturplanen och Region Skånes persontågsstrategi. Det är inte uteslutet att detta kan komma att förändras inför en aktualisering av regionplanen

nästkommande mandatperiod för att förenkla för den efterföljande planeringen.

Landskrona stad anser att kartan är tydlig och grafiskt lättläst men att det bör göras förtydliganden avseende markeringar av vägar och järnvägar samt att övriga noder eller orter med god kollektivtrafik bör markeras.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att strukturkartan har utvecklats och förtydligats till granskningsversion. Exempelvis har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till strategiska noder som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling.

Eslövs kommun anser att regionplanen bör beskriva en helhetsbild av transportinfrastrukturen. Eslövs kommun uppskattar att kopplingen mellan Eslöv och Hörby finns med som ett viktigt transportinfrastrukturstråk men poängterar att det även bör vara utpekat i den tematiska kartan över viktiga kollektivtrafikstråk. Eslövs kommun vill framföra att det vore intressant med ett resonemang kring de skånska hamnarnas potential att vara sammankopplade sjövägen för att minska trycket på väg och järnväg.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har transportinfrastrukturen utvecklats och förtydligats i strukturkartan, både i text och bild. I den tematiska kartan över viktiga kollektivtrafikstråk presenteras de stråk som är utpekade i Region Skånes trafikförsörjningsprogram som regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk.

Gällande sammankopplade hamnar uppskattar Region Skåne återkopplingen och vill lyfta en utredning som gjorts på ämnet, rapporten *Förlängda sjöben: när- och kustsjöfartens potential.* Rapporten handlar inte direkt om att koppla samman hamnarna i Skåne, utan om att den transport som idag kommer in via hamnarna men som har destination utanför länet skulle gå till en hamn närmare slutdestinationen. De utmaningar som lyfts i rapporten handlar främst om ekonomiska kvalitativa faktorer samt lastbilens flexibilitet i relation till sjöfarten.

Höörs kommun anser att kartan är för schematiskt för att spegla det regionala perspektivet. Kartan är i sin nuvarande form svår att förstå då den pekar ut stråk för människor och gods och inte enskilda vägar eller järnvägar. Järnvägar bör visas med en egen symbol och järnvägsstationerna bör markeras. Vidare poängterar Höörs kommun att det inte finns någon logik i att markera alla flygplatser men bara stationer för höghastighetståg.

Region Skåne instämmer i stort och strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Då mark- och vattenanvändningskartan utgått ur planen har större fokus lagts på strukturkartan som nu är mer detaljerad och geografisk. Vidare är det fortfarande en strukturkarta och det är de övergripande strukturerna för Skånes utveckling mot 2040 som redovisas.

Kristianstads kommun anser att de signalvärden som regionplanen förmedlar till aktörer måste vara lika för hela Skåne och således bör Region Skåne ta hänsyn till de synpunkter som lämnats under kommundialogen avseende infrastruktur E22.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och strukturkartan har justerats i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040,* för att synliggöra E22:ans betydelse i enlighet med framförd synpunkt.

Östra Göinge kommun önskar att betydelsen av väg 19/23-stråket genom Östra Göinge från E22 och Österlen/Kristianstad och E22 till E4 Markaryd/Växjö framgår tydligare.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att strukturkartan har omarbetats till granskningsversionen, både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Gällande ovan nämnda stråk ingår samtliga i strukturkartan.

Sydöstra Skåne anser att regionala och lokala kärnors koppling till stambanans stationer är viktigt att beakta för hela Skånes tillgång till stambanan och för resande till och från övriga Sverige. Vidare anser Sydöstra Skåne att transportinfrastrukturkartan bör peka ut fler av de större infrastrukturstråk som är viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden och att texten om Skånes kopplingar mot Tyskland och Polen bör utvecklas. Vidare bör strukturkartan kompletteras med hamnen i Simrishamn och farleden från Simrishamn. Sydöstra Skåne anser att fler underlag bör ligga till grund för bedömning av satsningar som krävs inom transportinfrastruktur. Ystad-Österlenbanan bör utvecklas och regionplanen behöver tydligare visa dess betydelse. Vidare anser Sydöstra Skåne att Simrishamnsbanans etablering bör beaktas i regionplanen. Stråken Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö samt Simrishamn-Tomelilla-Sjöbo-Lund/Malmö bör synliggöras i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och förtydligats, både i text och bild. Stråket Ystad-Österlenbanan beskrivs nu tydligare utifrån sin betydelse för södra Skånes nationella och internationella tillgänglighet, inte minst genom kopplingen till Malmö och Köpenhamn och till den nya stambanan. Vidare har kopplingar som är viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden utvecklats, både i strukturkartan och i den omarbetade omvärldskartan. Gällande hamnarna är det fortsatt de hamnar som ingår i transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt allmänna hamnar som pekas ut i strukturkartan.

Region Skåne håller med om vikten av att lyfta betydelsen av de stråk som binder samman östra och västra Skåne i regionplanen. Ovan nämnda stråk ingår redan som viktiga regionala stråk i strukturkartan som även kompletterats med förtydligande text om Ystad- och Österlenbanan (Simrishamn-Tomelilla-Ystad-Malmö). Gällande Simrishamnsbanan framgår det av planen att interaktionen mellan östra och västra Skåne är låg vilket ställer krav på den fysiska planeringen att möjliggöra ökad rörlighet inom Skåne. Samtidigt bedöms Simrishamnsbanan inte vara nödvändig för att nå Region Skånes övergripande mål för kollektivtrafiken och ingår ej i persontågstrategi 2022–2040. Bland de kommuner som ingår i stråket finns idag olika inställning till behovet av spårbunden trafik i sträckningen. Vidare finns ett behov av en gemensam dialog med ambitionen att skapa en samstämmig bild av Simrishamnsbanans framtid.

Region Blekinge påpekar avsaknaden av Sydostlänken och anser att sträckan bör omnämnas i regionplanen eftersom den ger bättre förutsättningar för godstrafik, stärker redundans och avlastning i Sydsveriges tågsystem samt erbjuder nya möjligheter för såväl studie- som arbetspendling över regiongränser.

Region Skåne uppskattar återkopplingen. I granskningsversionen omnämns nu Sydostlänken i strukturkartans tillhörande text om transportinfrastruktur.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att det saknas kopplingar mellan Skåne och dess omland i kartan. Vidare anser samtliga kommuner i Skåne Nordost att planerade järnvägar bör markeras i kartan, exempelvis Sydostlänken. I planeringsprincipen ”Stärk tillgängligheten för gränsöverskridande persontransporter” (sida 66) saknas planering angående transporter österut vidare till Polen och Baltikum. Samtliga kommuner i Skåne Nordost påpekar att Åhus hamn och Karlshamns hamn samt deras farleder saknas i kartan. Objekt som finns med i Skånebilden bör redovisas som viktiga satsningar i text och markeras i kartan. Exempelvis dubbelspår Hässleholm-Kristianstad, Sydostlänken, Europaväg 22, Riksväg 19, Riksväg 13, och Tvärleden.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har omvärldskartan omarbetats för att tydligare synliggöra kopplingar mellan Skåne och sitt omland. Vidare har det tagits fram en ny karta som visar starka relationer för gods- och handelsflöden från och genom Skåne. Då mark- och vattenanvändningskartan har utgått ur planen ingår nu Åhus hamn med tillhörande beskrivning i strukturkartan.

Burlövs kommun påpekar att planering och åtgärder som görs på Lommabanan inte försvårar för framtida station i Arlöv. Arlövs station bör pekas ut som framtida tågstation i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och förtydligats, både i text och bild. Arlöv finns utpekad som strategisk nod i strukturkartan.

Svedala kommun anser att regionplanen bör förtydliga flygets betydelse generellt och Malmö Airport i synnerhet.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och förtydligats, både i text och bild. *Utvecklingsinriktningen* har kompletterats med ett avsnitt som beskriver betydelsen av Skånes tre flygplatser för linjetrafik: Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport samt Kristianstad-Österlen Airport.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att det vore bra med en diskussion kring de regionala flygplatsernas funktion, hur de kompletterar varandra samt vilka ambitioner man har ur ett regionalt utvecklingsperspektiv för dessa.

Region Skåne instämmer och i granskningsversionen har strukturkartan utvecklats och förtydligats, både i text och bild. *Utvecklingsinriktningen* har kompletterats med ett avsnitt som beskriver betydelsen av Skånes tre flygplatser för linjetrafik: Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport samt Kristianstad-Österlen Airport.

Vänsterpartiet i Skåne poängterar den regionala vikten av nya stambanor.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och håller med om den regionala betydelsen av nya stambanor.

Trelleborgs kommun anser att behovet av transportinfrastruktur för godstransporter via Trelleborgs hamn bör lyftas i regionplanen.

Region Skåne instämmer och strukturkartan har i granskningshandlingen kompletterats för att lyfta fram Malmö, Trelleborg, Ystad och Helsingborg som viktiga strategiska godsnoder.

Tematiska fördjupningar

Övergripande

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande de *Tematiska fördjupningarna*: Svedala kommun och Båstad kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att aktörerna efterfrågar kompletteringar och förtydligande i textmaterialets innehåll såväl som kring skillnaderna mellan planförslagets olika avsnitt. Det poängteras att planeringsprinciperna inte bör ställa krav på kommunerna utan att dessa beslut tagits i samråd med de skånska kommunerna. Vidare föreslås att en behovsanalys kan göras för att belysa motstående intressen samt identifiera regionala och mellankommunala frågor.

***

Svedala kommun anser att det krävs ökat fokus och tydlighet beträffande klimatpåverkan, övergripande regionala lösningar för godstransporter, större infrastrukturutbyggnad, hållbar regional pendling, grön- och blåstrukturer samt lokalisering av större anläggningar.

Region Skåne instämmer och samtliga frågor som Svedala kommun lyfter har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Båstad kommun anser att texten tydligare behöver synliggöra skillnaderna mellan förutsättningar, antagna strategier och vad som är regionplanens förslag. Alternativt att förutsättningarna tydligare separeras och får ett eget avsnitt.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och den röda tråden har förtydligats genom hela regionplanen, från utmaning, planeringsstrategi, planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del. Det är Region Skåne förhoppning att detta ska tydliggöra logiken och förenkla för läsaren att se och följa sambandet mellan regionplanens olika delar.

Kävlinge kommun anser att planeringsprinciper inte bör utformas på så vis att de lägger krav på de skånska kommunerna utan att ha föregåtts av gemensamma samtal och samsyn i frågorna. Kävlinge kommun påpekar att en behovsanalys kan göras för att synliggöra vilka behov som bör hanteras utifrån nuläge och målbild. En behovsanalys ger underlag att tydliggöra vilka frågor som bör hanteras inom ramen för regionplanen samt kan belysa motstående intressen. Det ger också förutsättning att identifiera gemensamma regionala eller mellankommunala frågor och på det sättet kan planen fungera som en plattform för att gemensamt se helheter, regionala utmaningar och möjligheter eller ge potential att agera kring gemensamma intressen och frågor som är strategiskt viktiga för Skåne.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering har

regionplanens roll och ansvar utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att planeringsprinciperna inte kan innehålla krav på att kommuner ska verkställa och finansiera framtida insatser och åtgärder som fastställts utan att kommunerna har ingått i beslutet.

Region Skåne uppskattar synpunkten och för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv i relation till kommunernas översiktsplanering har regionplanens roll och ansvar utvecklats i granskningshandlingen, dels i avsnittet *Planeringsförutsättningar*, dels i avsnittet *Genomförande och uppföljning*.

Bebyggelseutveckling

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Bebyggelseutveckling*: Sydöstra Skåne, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Centerpartiet i Skåne, Kristianstad sjukhusstyrelse, Örkelljunga kommun, Lomma kommun, Hälso- och sjukvårdsnämnden och Helsingborgs stad.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen behöver förtydliga sambandet mellan bebyggelseutveckling och infrastrukturutveckling. Vidare bör regionplanen förstärkas med planeringsprinciper som stödjer landsbygdsutveckling och det bör föras ett resonemang kring hur icke sammanhållen nybyggnation kan ske för utveckling av näringsliv och generationsboende på landsbygden. Regionplanen bör behandla framtida lokalisering av sjukvård då Region Skåne har rådighet i frågan och har stora möjligheter att konkret bidra till målet om ett flerkärnigt Skåne och motverka skillnader mellan stad och landsbygd och östra och västra Skåne. Lokalisering av och tillgång till regionalt viktiga funktioner som sjukvård, kulturinstitutioner, högre utbildning, energiproduktion och energiförsörjning lyfts som viktiga frågor att arbeta vidare med i regionplanen.

***

Sydöstra Skåne anser att sambandet mellan bebyggelseutveckling och infrastrukturutveckling bör förtydligas och att planen ska beakta de skilda förutsättningarna i olika delar av Skåne. Sydöstra Skåne anser vidare att regionplanen bör förstärkas med planeringsprinciper som stödjer landsbygdsutveckling i Skåne. Sydöstra Skåne påpekar vikten av att arbeta vidare med lokalisering av och tillgång till regionalt viktiga funktioner.

Region Skåne instämmer och har förtydligat sambandet mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik i regionplanens *Utvecklingsinriktning*. De lokala kärnorna har i granskningshandlingen utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Planeringsprinciper som direkt stödjer landsbygdsutveckling finns bland annat i de tematiska avsnitten om *Kollektivtrafik* och *Digital infrastruktur*.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att regionplanen behöver förstärkas med planeringsprinciper som stödjer landsbygdsutveckling i Skåne.

Region Skåne har valt att hantera landsbygdsutvecklingen integrerat i planförslaget och landsbygdsperspektivet har förtydligats i flera olika delar av granskningshandlingen. I regionplanens *Utvecklingsinriktning* har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Planeringsprinciper som direkt stödjer landsbygdsutveckling finns bland annat i de tematiska avsnitten för *Kollektivtrafik* och *Digital infrastruktur*.

Centerpartiet i Skåne och Osby kommun anser att det bör föras resonemang kring hur icke sammanhållen nybyggnation kan ske för utveckling av näringsliv och generationsboende på landsbygden.

Region Skåne har i planförslaget valt att fokusera på att stärka Skånes flerkärnighet och kopplingen mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik, då detta bidrar till att uppfylla målen för färdmedelsfördelning och en hållbar markanvändning.

Kristianstad sjukhusstyrelse anser att resonemangen i kapitlet tydligare skulle kunna knytas samman med strategier och mål för framtidens hälsosystem och dess strukturer.

Synpunkten uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla regionplanen och det regionplaneuppdrag Region Skåne har.

Örkelljunga kommun anser att regionplanen bör behandla framtida lokalisering av sjukvård.

Region Skåne håller med om att lokalisering av sjukvård är strukturbildande och att regionplanen är en viktig plattform. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen. Färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av rgionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Lomma kommun anser att regionplanen bör behandla framtida lokalisering av sjukvård. Vidare poängteras att Region Skåne har stora möjligheter att konkret bidra till målet om ett flerkärnigt Skåne och motverka skillnader mellan stad och landsbygd och östra och västra Skåne.

Region Skåne håller med om att lokalisering av sjukvård är strukturbildande och att regionplanen är en viktig plattform. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen. Färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Hälso- och sjukvårdsnämnden anser att demografiska skillnader mellan stad och landsbygd bör beaktas i planering av framtida hälso- och sjukvård.

Synpunkten är bra. Lokalisering av sjukvård är strukturbildande och regionplanen är en viktig plattform. Området behöver arbetas vidare med

i det fortsatta arbetet med att utveckla regionplanen och regionplaneuppdraget Region Skåne har.

Helsingborgs stad anser att avsnittet Bebyggelseutveckling bör utvecklas utifrån förutsättningar för uppvärmning och eltillförsel.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och instämmer i att dessa frågor är viktiga kopplat till bebyggelseutveckling men ser att det i denna version av regionplanen är mer ändamålsenligt att samla alla energifrågor under den tematiska fördjupningen Energiförsörjning. Energiperspektivet kan utifrån behov av stöd komma att utvecklas i andra delar av regionplanen framöver.

Skånes flerkärnighet

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Skånes flerkärnighet*: Akademiska hus, Staffanstorps kommun, Bjuvs kommun, Båstad kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Svalövs kommun, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt och Hälso- och sjukvårdsnämnden.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen har ett starkt fokus på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och att resterande orter glöms bort och får inte ta lika mycket plats. Det behövs ett breddat fokus och fortsatt arbete med att binda samman regionens centralorter, dels för att bibehålla flerkärnigheten, dels för att bibehålla utvecklingskraften i det regionala territoriet. Regionplanen får inte glömma landsbygdsperspektivet. Planeringsprincipen ”Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls” bör vidareutvecklas och beskriva de lokala kärnornas roll i framtiden, exempelvis kring kollektivtrafikförsörjning, service och viss vård. Dessutom bör förtydligande göras kring hur tillväxtmotorer och regionala kärnor ska bistå de lokala kärnorna.

Avsnittet Skånes flerkärnighet har utgått ur granskningshandlingen

***

Akademiska hus anser att Skånes flerkärnighet är viktigt för att driva utvecklingen framåt beträffande högre utbildning och forskning. Vidare påpekas att det bör finnas valmöjligheter beträffande boende och transporter.

Region Skåne uppskattar att Akademiska hus ser nyttan med regionplanens inriktning mot ett flerkärnigt Skåne. Region Skåne delar uppfattningen att det är viktigt med valmöjligheter beträffande boende och transporter och menar att ett flerkärnigt Skåne stödjer en sådan utveckling.

Staffanstorps kommun anser att regionplanen i sin nuvarande form fokuserar för mycket på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och att planering av bebyggelse ska planeras utifrån befintliga strukturer och kollektivtrafiknära lägen. Detta anses problematiskt då andra delar av Skåne inte får samma fokus.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Skånes flerkärnighet* har utgått ur granskningshandlingen och innehållet har istället integrerats i regionplanens *Utvecklingsinriktning*. Lokala kärnor har ersatts av *strategiska noder* för att synliggöra fler mindre orter som är betydelsefulla ur ett regionalt och funktionellt perspektiv och som också utgör delar av den befintliga struktur som bör utvecklas.

Bjuvs, Båstads, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg påpekar att de lokala kärnorna utgör en viktig funktion och att planeringsprincipen ”Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls” (sida 50) behöver kompletteras med exempelvis kollektivtrafik. Vidare poängteras vikten av att beakta landsbygdsperspektivet vid utveckling av kollektivtrafiken.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Skånes flerkärnighet* har utgått ur granskningshandlingen och innehållet har istället integrerats i regionplanens *Utvecklingsinriktning*. Lokala kärnor har ersatts av *strategiska noder* och redovisas med tydligare kriterier i granskningshandlingen, bland annat kollektivtrafik.

Svalövs kommun anser att planeringsprincipen ”Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls” (sida 50) behöver kompletteras med exempelvis kollektivtrafik.

Region Skåne instämmer i synpunkten och avsnittet *Skånes flerkärnighet* har utgått ur granskningshandlingen och innehållet har istället integrerats i regionplanens *Utvecklingsinriktning*. Lokala kärnor har ersatts av *strategiska noder* och redovisas med tydligare kriterier i granskningshandlingen, bland annat kollektivtrafik.

Båstad kommun påpekar att de lokala kärnorna utgör en viktig funktion och att planeringsprincipen ”Utveckla de lokala kärnorna så att deras grundutbud av service och funktion som mötesplats upprätthålls” (sida 50) behöver kompletteras med de lokala kärnornas roll i framtiden (2040–2050) samt hur tillväxtmotorer och regionala kärnor ska bistå de lokala kärnorna.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Avsnittet *Skånes flerkärnighet* har utgått ur granskningshandlingen och innehållet har istället integrerats i regionplanens *Utvecklingsinriktning*. Begreppet lokala kärnor har ersatts av strategiska noder och redovisas med tydligare kriterier i granskningshandlingen. Region Skåne ser att de *strategiska noderna* ska kunna vara ett underlag för fortsatt dialog och diskussioner om kommunala och regionala prioriteringar.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt anser att det kan krävas utjämnande insatser för att öka utvecklingstakten i hela Skåne.

Region Skåne instämmer och *Regionplan för Skåne 2022–2040* ska vara ett verktyg för att stärka Skånes utveckling som flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion. Den är en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna och bidrar till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna.

Hälso- och sjukvårdsnämnden påpekar att specialistsjukvård redan idag bedrivs på andra orter än de regionala kärnorna och att den utvecklingen sannolikt kommer att fortsätta. Vidare önskas en definition och förtydligande kring begreppet specialistsjukvård.

Synpunkterna uppskattas och specialistsjukvård nämns nu i fliken *Utvecklingsinriktning* i avsnittet *Skånes tillväxtmotorer i samspel med sitt*

omland som del i förklaringen av vad en tillväxtmotor bör bidra med i den regionala helheten.

Planering av bebyggelsen

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Planering av bebyggelsen*: Osby kommun, Centerpartiet i Skåne, Staffanstorps kommun, Landskrona stad, Sjukhusstyrelse Hässleholm, Trelleborgs kommun, Lomma kommun, Lunds kommun, Eslövs kommun, Bromölla kommun, Kollektivtrafiknämnden, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Region Stockholm, Akademiska hus, Lunds universitet, Lunds universitets studentkårer, Sydöstra Skåne, Lennart Nord och Lantbrukarnas riksförbund i Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av ett regionalt eller mellankommunalt perspektiv beträffande hållbar markanvändning och att värna jordbruksmarken. Regionplanen bör formulera tydliga planeringsprinciper kopplat till exploatering av jordbruksmark. Resonemanget kring effektiv markanvändning i anslutning till kollektivtrafiknära lägen bör vara tydligare samt att det behöver tydliggöras att en bebyggelseutveckling i strategiska lägen också kan utgöra en förutsättning för utökad kollektivtrafik. Planeringsprincipen om att bebyggelseutvecklingen ska planeras utifrån befintliga strukturer och genom förtätning i strategiska lägen kan utvecklas genom att definiera vad dessa strukturer består av samt hur befintlig struktur som inte är önskvärd eller utgör ett hinder för att kunna nå andra mål, exempelvis miljömål.

Vidare behöver begreppet kollektivtrafiknära och strategiskt läge definieras. Tillgängligheten och förutsättningarna för kollektivtrafik behöver förstärkas och belysas tydligare och vidare behöver text och kartor stämma överens bättre gällande exempelvis regionala kollektivtrafiknoder och kollektivtrafikstråk i sydöstra Skåne, både beträffande nuläge och framtida utveckling. Regionplanen behöver beröra att det finns möjlighet för framtida strukturförändringar avseende kollektivtrafikens förutsättningar, speciellt med hänvisning till de projekt som pågår och berör ökad mobilitet. Det måste gå att leva, arbeta och bo även utanför de större städerna i Skåne och regionplanen bör därför ha ett mer möjliggörande fokus än begränsande.

***

Osby kommun och Centerpartiet i Skåne påpekar vikten av ett regionalt eller mellankommunalt perspektiv på jordbruksmarken och åkermarken och att regionplanen bör formulera tydliga planeringsprinciper kopplat till exploatering av jordbruksmark och åkermark.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och jordbruksmarkens värden och utmaningar har förtydligats i granskningshandlingen. Region Skåne förtydligar i regionplanen vikten av att argumentera för skälen när man tar jordbruksmark i anspråk, men gör inget tydligt ställningstagande i övrigt i aktuell version av Regionplan för Skåne 2022–2040.

Centerpartiet i Skåne anser att planeringsprinciperna (sida 52) bör kompletteras med ett resonemang om att bebyggelseutveckling i strategiska lägen även kan skapa förutsättningar för utökad kollektivtrafik.

Region Skåne instämmer och har förtydligat sambandet mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik i regionplanens _Utvecklingsinriktning_. De lokala kärnorna har i granskningshandlingen utvecklats och omarbetats till _strategiska noder_ som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknoderna stärker resandeunderlaget och ger förutsättningar för att utveckla

kollektivtrafiken ytterligare samt stärker utvecklingen av den flerkärniga ortsstrukturen.

Staffanstorps kommun efterlyser en regionplan som inte begränsar utan möjliggör. Att värna nationella eller regionala värden som jordbruksmark eller vissa trafikslag bör inte ställas över enskilda kommuners utvecklingsbehov och det måste gå att leva, arbeta och bo även utanför de större städerna i Skåne.

Region Skåne håller med om att regionplanen ska möjliggöra en utveckling i hela Skåne, även i mindre orter och på landsbygden. Region Skåne har reviderat planhandlingen och menar att utvecklingsinriktningen mot ett flerkärnigt Skåne stödjer en sådan utveckling.

Landskrona stad anser att resonemanget kring effektiv markanvändning i anslutning till stationslägen behöver förtydligas. Trots högklassig jordbruksmark bör angränsande mark kunna utvecklas för bostäder och verksamheter för att dra nytta av befintlig infrastruktur.

Region Skåne håller med om att det behövs tydligare resonemang och ställningstagande om målkonflikten mellan behov av bebyggelseutveckling i kollektivnära lägen och jordbruksmarkens användning. Detta är ett område som Region Skåne kommer att undersöka närmare bland annat genom utvecklingen av scenarieanalyser under 2021–2022, som kommer att tydliggöra vilka konsekvenser bebyggelseutvecklingen får för jordbruksmarken.

Sjukhusstyrelse Hässleholm anser att hälso- och sjukvårdens utmaningar bör lyftas tydligare i de fall då den fysiska planeringen kan påverka utvecklingen. Vidare saknas hänvisning till investeringar i sjukhustillbyggnad (FORTH) samt investeringsbehovet i Kristianstad med tanke på översvämningsrisker.

Region Skåne håller med om att hälso- och sjukvårdens utmaningar är viktiga för den fysiska planeringen och att regionplanen kan vara en viktig plattform för fortsatt arbete. Regionplan för Skåne 2022–2040 är en strukturell och övergripande plan med ett regionalt fokus och visar främst på strukturer som är betydelsefulla för den regionala fysiska planeringen. Utbyggnaden av stora sjukhus har dock en påverkan på samhällsutveckling och samhällsplanering och det är önskvärt med ett ökat samarbete framöver inom ramen för genomförandet av regionplanen.

Trelleborgs kommun anser att resonemanget om att förtäta i centrala lägen kan utvecklas ytterligare. Vidare föreslår Trelleborgs kommun att regionplanen kompletteras med en planeringsstrategi benämnd Närhet. Detta för att bidra till att uppnå den större tillgång till arbete, bostäder, utbildning, service och rekreation som eftersträvas samt för att minska antalet persontransporter genom planering av bebyggelsen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och det är ett intressant inspel med frågeställningen om närhet som tas med till det fortsatta arbetet med regional fysisk planering.

Lomma kommun påpekar vikten av att lokalisera handel till områden som har god tillgång till kollektivtrafik.

Region Skåne instämmer i att kopplingen mellan handel och kollektivtrafik är ett intressant förslag som tas med framöver till det fortsatt arbetet med regional fysisk planering.

Lunds kommun anser att det vore fördelaktigt om regionplanen kan föra ett resonemang om effekterna av pågående och planerad utbyggnad i Skånes kommuner, detta för att ge ett tydligare framtidsperspektiv.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Som utgångspunkt för de workshoppar som inledde regionplanearbetet och genomfördes tillsammans med kommunerna under hösten 2019 presenterades kartläggningar som Region Skåne genomfört av hur utvecklingen sett ut med avseende bland annat bostadsbyggande, byggande på jordbruksmark och stationstillgängligt byggande. Dessa analyser och resultatet av workshopparna har utgjort underlag vid framtagande av regionplanen. Eftersom planen håller en övergripande nivå görs dock ingen djupdykning i aktuell version av Regionplan för Skåne 2022–2040. Under avsnittet *Planeringsförutsättningar* presenteras pågående trender och utmaningar som är viktiga för den fysiska planeringen att adressera på den regionala övergripande nivån. *Utvecklingsinriktningen* har kompletterats med en kort text utifrån analyser som Region Skåne genomfört om hur Skånes flerkärniga ortsstruktur har utvecklats och utmaningar med en utveckling mot fåkärnighet.

Eslövs kommun anser att det är positivt att regionplanen lyfter fram vikten av att planera i kollektivtrafiknära lägen. Dock behöver det finnas mer samarbete mellan kommun och region gällande kompletterande kopplingar till och från dessa för att strukturen ska fungera som helhet.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Inom Skånetrafiken pågår för närvarande ett pilotprojekt för landsbygdstrafik (Plusresa) för områden med ett glesare resandebehov. Förhoppningen är att detta på sikt ska kunna utvecklas till ett koncept som skapar ökad tillgänglighet med kollektivtrafik på landsbygden i Skåne.

Regionplanens resonemang om att bygga i stationsnära lägen bygger på att kommunen har tillgång till mark. Detta innebär att kommuner med lite mark att tillgå har färre valmöjligheter vid planering av ny bebyggelse. Bromölla kommun anser att regionplanen bör skapa förutsättningar för kommunerna att bygga i stationsnära lägen.

Region Skåne förstår att den situation som Bromölla kommun beskriver kan vara hämmande för bebyggelseutvecklingen på en ort. Med kommunens planmonopol kan kommunerna ge förutsättningar för den önskade utvecklingen men inte, i vissa fall, se den genomföras. Region Skåne inleder gärna samtal kring hur om den typen av begränsningar kan hanteras inom regional fysisk planering.

Kollektivtrafiknämnden ser positivt på de planeringsprinciper som finns i avsnittet Planering av bebyggelsen (sida 52).

Den positiva återkopplingen uppskattas. Det är viktigt att det finns samsyn mellan Region Skånes nämnder och organisationens områdesstrategier för olika verksamhetsområden.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt önskar definition av begreppet kollektivtrafiknära.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har kompletterats med en lista över centrala begrepp i *Regionplan för Skåne 2022–2040* där definitionen av kollektivtrafiknära läge framgår.

Region Stockholm anser att avsnittet Planering av bebyggelse (sida 51) kan utvecklas genom att definiera vad dessa strukturer består av samt hur befintlig struktur som inte är önskvärd eller utgör ett hinder för att kunna nå andra mål, exempelvis miljömål, ska hanteras. Vidare önskar Region Stockholm definition av begreppet strategiskt läge.

Befintliga strukturer kan vara barriärer och utgöra hinder för önskvärd utveckling. Region Skåne har inte utrett den frågan i granskningshandlingen men tar med resonemanget till framtida arbete. I granskningshandlingen har texten om strategiska lägen utvecklats och förtydligats.

Akademiska hus anser att campusområden som ligger i kollektivtrafiknära lägen ska ges möjlighet att utvecklas vidare för att vara konkurrenskraftiga och utgöra naturliga mötesplatser.

Region Skåne uppskattar att Akademiska hus har höga ambitioner för campusområdena i Skåne och menar att regionplanens inriktning mot ett flerkärnigt Skåne stödjer denna ambition.

Lunds universitet påpekar vikten av en väl utbyggd kollektivtrafik till universitetets olika campusområden samt betydelsen av billiga studentbostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Region Skåne instämmer och uppskattar återkopplingen. Tillgängligheten till universitetens campusområden är viktig och has i åtanke vid planering av kollektivtrafiken. Tillgången till billiga bostäder och studentbostäder av god kvalitet är en aspekt av flera varför en fungerade bostadsförsörjning är så viktig för Skåne.

Sydöstra Skåne anser att tillgänglighet och förutsättningar för kollektivtrafik bör förstärkas och presenteras tydligare. Regionplanen bör föra ett resonemang om ~~att~~ framtida strukturförändringar gällande kollektivtrafikens förutsättningar med hänvisning till projekt för ökad mobilitet. Vidare anser Sydöstra Skåne att kartorna för regionala kollektivtrafiknoder och kollektivtrafikstråk bör kompletteras med fler orter och noder.

Region Skåne instämmer och har förtydligat sambandet mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik under rubriken *Utvecklingsinriktning* i granskningshandlingen. De lokala kärnorna har utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* för att synliggöra fler mindre orter som är betydelsefulla ur ett regionalt och funktionellt perspektiv. De innefattar utöver centralorter även viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknoderna stärker resandeunderlaget och ger förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken ytterligare samt stärker utvecklingen av den flerkärniga ortsstrukturen.

Region Skåne vill vidare hänvisa till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030 avseende kollektivtrafikens utveckling.

Lunds universitets studentkårer anser att regionplanen presenterar bra förslag gällande utbyggnad av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur samt kring byggnation av bostäder i kollektivtrafiknära lägen.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen.

Lennart Nord anser att regionplanen bör ta större ansvar i frågan om var i Skåne befolkningstillväxt kan ske med tanke på Skånes högklassiga jordbruksmark. Vidare påtalas att regionplanen bör ange grunddragen och ge riktlinjer för bebyggelselokalisering, samt beakta Coronapandemin och klimatkrisens betydande effekter på människors framtida boendepreferenser. Vidare påpekar Lennart Nord att resonemangen om barns utemiljöer i förhållande till förtätning kan utvecklas och förstärkas.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och jordbruksmarkens värden och utmaningar har förtydligats i granskningshandlingen och det är en tydlig målkonflikt. Region Skåne förtydligar i regionplanen vikten av att argumentera för skälen när man tar jordbruksmark i anspråk, men gör inget tydligt ställningstagande i övrigt i aktuell version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Här kan ytterligare utvecklingsarbete göras gemensamt av planeringsaktörerna om det efterfrågas.

Region Skåne har valt att lägga *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en övergripande och strategisk nivå och stärka utvecklingsinriktningen och resonemanget om utvecklingen av ett flerkärnigt Skåne. Denna regionplan går alltså inte närmare in på var bebyggelsen ska lokaliseras utan lämnar detta till de kommunala översiktsplanerna.

Ett tillägg om pandemin har tillförts avsnittet om relevanta trender för Skåne och möjliga effekter. Dock finns inte möjlighet att genomföra denna utvärdering i detta skede av regionplaneprocessen, men planeras preliminärt till 2022. Klimatperspektivet har utvecklats i granskningshandlingen, bland annat i avsnittet om *Klimatanpassad bebyggelseutveckling.*

Region Skåne håller med om att barnperspektivet är viktigt i planeringen och är särskilt aktuellt att bevaka när det gäller förtätning. Region Skåne har tidigare tagit fram ett *TemaPM Tätare Skåne* som syftar till att inspirera de skånska kommunerna att se över möjligheter till förtätning på ortsnivå.

Lantbrukarnas riksförbund i Skåne anser att regionplanen bör peka ut områden för Landsbygdsutveckling i Strandnära lägen (LIS) i samarbete med de kommuner som är intresserad av frågan.

Region Skåne uppskattar synpunkterna men LIS-områden bedöms inte aktuella att inarbeta i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Dessutom är de under utredning vilket ger ytterligare anledning att avvakta.

Gestaltad livsmiljö

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Gestaltad livsmiljö*: Båstad kommun, Staffanstorps kommun, Kulturnämnden, Skånes Hembygdsförbund, Lennart Nord och Lunds universitet.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att kulturmiljöperspektivet saknas i regionplanen, att trygghet kan främjas genom insatser i den offentliga miljön och vikten av kultur i alla delar av samhället samt att begreppet gestaltad livsmiljö bör förklaras mer konkret.

***

Båstad kommun anser att kulturmiljöperspektivet saknas i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Gestaltad livsmiljö* har arbetats om och kulturmiljöperspektivet omnämns på fler ställen i granskningshandlingen. Ett fördjupat arbete kring kulturmiljö kommer att bedrivas i genomförandet av planen, särskilt kopplat till de planerade satsningarna i anslutning till gestaltad livsmiljö.

Staffanstorps kommun påpekar att en bebyggd miljö upplevs tryggare om människor har överblick och att trygghet kan främjas genom riktade insatser i den offentliga miljön.

Region Skåne delar Staffanstorps kommuns uppfattning. Region Skåne har valt att adressera trygghetsfrågorna i regionplanen genom att understryka de faktorer i samhällsplaneringen som påverkar både vår faktiska och upplevda trygghet. Region Skåne menar att trygghet kommer ur jämlika livsvillkor och väl gestaltade och inkluderande livsmiljöer. Det är därför viktigt att lyfta just gestaltningens betydelse i samhällsplaneringen.

Kulturnämnden påpekar vikten av kultur och att det är viktigt att kulturaspekten är närvarande i samhället. Genom insatser inom alla ansvarsområden finns goda förutsättningar för att arbeta förebyggande för en förbättrad och jämlik hälsa samt på sikt främja människors välbefinnande. Kulturnämnden påpekar vidare vikten av platsens betydelse i relation till ett socialt hållbarhetsperspektiv och att dela en rumslig konstant som exempelvis en värdefull kulturmiljö bidrar till upplevelser, attraktivitet, möten och gemensamt identitetsskapande.

Region Skåne delar Kulturnämndens uppfattning. *Avsnittet Gestaltad livsmiljö* har arbetats om i granskningshandlingen och kulturmiljöperspektivet har utvecklats. Granskningshandlingen har även kompletterats med en skrivning om den offentliga konstens betydelse. Avsnittet *Hälsofrämjande livsmiljö* har kompletterats med ett stycke om gestaltad livsmiljö. Kulturmiljövård är ett riksintresse av regionalt värde för Skåne. De regionala värdena förklaras under avsnittet *Planeringsförutsättningar*.

Skånes hembygdsförbund önskar att begreppen kultur och kulturarv lyfts fram tydligare.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Gestaltad livsmiljö* har förtydligats så att det framgår att gestaltad livsmiljö avser hur arkitektur, form, design, konst och kulturarv på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa samhällsutmaningar. Kulturmiljö och kulturarv är inräknat i det som benämns gestaltad livsmiljö baserat på den nationella politiken och Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö, som båda behandlar kulturarv.

Lennart Nord ställer sig frågande kring vad som konkret menas med begreppet gestaltad livsmiljö. Vidare anser Lennart Nord att praktisk verklighet är mer konkret än ”livsmiljö”.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Gestaltad livsmiljö* har förtydligats så att det framgår att gestaltad livsmiljö avser hur arkitektur, form, design, konst och kulturarv på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa samhällsutmaningar. Begreppet gestaltad livsmiljö används baserat på den nationella politiken och Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö.

Lunds universitet anser att planeringsprincip ”Använd perspektivet gestaltad livsmiljö i samhällsplaneringen” (sida 53) kan kompletteras genom att ”kulturmiljö” skrivs om till "kulturarv, levande kultur och transformativ kulturmiljö”. Lunds universitet anser att planeringsprincip ”Vidareutveckla och sprid kunskap om gestaltad livsmiljö” kan kompletteras genom att ”och förvaltare” ändras till ”och förvaltare, samt underlätta kommunikation med Skånes befolkning".

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Gestaltad livsmiljö* har förtydligats så att det framgår att gestaltad livsmiljö avser hur arkitektur, form, design, konst och kulturarv på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa samhällsutmaningar. Kulturmiljö och kulturarv är inräknat i det som benämns gestaltad livsmiljö baserat på den nationella politiken och Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö, vilka båda behandlar kulturarv.

Bostadsförsörjning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Bostadsförsörjning*: Hälso- och sjukvårdsnämnden, Lomma kommun, Malmö stad, Bjuvs kommun, Region Stockholm, Lunds universitets studentkårer, Akademiska hus, Östra Skånes Byggförening.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen ytterligare behöver belysa behovet av bostäder och planeringsriktlinjen för bostadsförsörjningen behöver konkretiseras, exempelvis gällande hur bostadsbeståndet ska nyttjas mer effektivt. Vidare saknas det uttalade bostadsförsörjningsmål för nordvästra Skåne och de lokala kärnorna.

***

Lomma kommun anser att planeringsprincipen ”Säkerställ att det finns bostäder som motsvarar behovet i Skåne” (sid 54) endast ger indirekt stöd till kommunerna och vill lyfta frågan om en regional bedömning av kommunalt bostadsbehov vilket skulle kunna hjälpa kommunen att göra markanspråk för utbyggnadsområden.

Regionplan för Skåne 2022–2040 redovisar i nuläget inte förslag till några bostadsförsörjningsmål, men det finns anledning att diskutera vad som är rimlig bostadsutveckling utifrån efterfrågan på en regional nivå. Analyser på detta område genomförs och är ett arbete som kan utvecklas i samverkan med kommunerna utifrån behov. Region Skåne gör årliga beräkningar av bostadsbehov och marknadsdjup som kommuniceras till allmänheten och kommunerna.

Region Skåne är intresserad av en fördjupad dialog med kommunerna avseende den regionala planeringens roll i att formulera bostadsförsörjningsmål för delar av Skåne eller enskilda kommuner.

Malmö stad anser att avsnittet om bostadsförsörjning bör konkretiseras exempelvis hur bostadsbeståndet ska nyttjas mer effektivt, och att regionplanen bör fokusera på andra lösningar än nyproduktion. Vidare saknas en analys om att bostäderna måste finnas där folk

vill bo och att det därför är viktigt att beskriva enskilda kommuners roll beträffande bostadsförsörjning. Malmö stad påpekar vidare att planeringsprinciperna för bostadsförsörjning måste följas på ett sätt som gör att alla kommuner planerar för en generell bostadsförsörjning. Regionplanen bör inkludera vikten av att bygga yteffektivt för att hushålla med jordbruksmark och områden med höga naturvärden.

Region Skåne gör årliga beräkningar av bostadsbehov och marknadsdjup som kommuniceras till allmänheten och kommunerna. Region Skåne menar att detta därför inte behöver göras i planhandlingarna.

Granskningshandlingen har kompletterats på ett sådant sätt att svårigheterna på bostadsmarknaden för hushåll med svag ekonomi och svag anknytning till bostadsmarknaden framgår tydligare. Det långsiktiga behovet av bostäder i Skåne har belysts ytterligare. Granskningshandlingen har vidare kompletterats så att utmaningarna med markens användning framgår tydligare.

Region Skåne är intresserad av en fördjupad dialog med kommunerna avseende den regionala planeringens roll i att formulera bostadsförsörjningsmål för delar av Skåne eller enskilda kommuner. Region Skåne arbetar aktivt i Skånes bostadsnätverk. Exempelvis frågor som rör bostadsbeståndets nyttjande hanteras inom ramen för detta nätverk.

Bjuvs kommun anser att det saknas bostadsförsörjningsmål för nordvästra Skåne och de lokala kärnorna. Bjuvs kommun önskar föra dialog med Region Skåne angående förväntad befolkningsutveckling.

Regionplan för Skåne 2022–2040 redovisar i nuläget inte förslag till några bostadsförsörjningsmål, men det finns anledning att diskutera vad som är rimlig bostadsutveckling utifrån efterfrågan på en regional nivå. Analyser på detta område genomförs och är ett arbete som kan utvecklas i samverkan med kommunerna utifrån behov. Region Skåne gör årliga beräkningar av bostadsbehov och marknadsdjup som kommuniceras till allmänheten och kommunerna.

Region Skåne välkomnar att Bjuvs kommun bjuder in till dialog angående förväntad och befolkningsutveckling och deltar gärna.

Region Stockholm vill lyfta fram det mervärde som regional planering kan tillföra för att hantera regionala utmaningar beträffande bostadsförsörjning. Vidare anser Region Stockholm att behovet av bostäder kan belysas ytterligare.

Regionplan för Skåne 2022–2040 redovisar i nuläget inte förslag till några bostadsförsörjningsmål, men det finns anledning att diskutera vad som är rimlig bostadsutveckling utifrån efterfrågan på en regional nivå. Analyser på detta område genomförs och är ett arbete som kan utvecklas i samverkan med kommunerna i Skåne utifrån behov. Region Skåne gör årliga beräkningar av bostadsbehov och marknadsdjup som kommuniceras till allmänheten och kommunerna.

Lunds universitets studentkårer och Akademiska hus påpekar att tillgången till billiga bostäder och studentbostäder av god kvalitet är en mycket viktig fråga som regionplanen borde hantera.

Region Skåne håller med om att tillgången till bostäder för exempelvis studenter är en viktig fråga. Det är en viktig aspekt av flera för en

fungerande bostadsförsörjning i Skåne. Granskningshandlingen har kompletterats på ett sådant sätt att svårigheterna på bostadsmarknaden för hushåll med svag ekonomi och svag anknytning till bostadsmarknaden framgår tydligare.

Centerpartiet i Skåne önskar att regionplanen för ett resonemang om vikten av bostadsutveckling för att kompetens och kunskap ska stanna i regionen.

Region Skåne håller med om att tillgången till bostäder är en viktig aspekt för en fungerande bostadsförsörjning och en central del av den regionala utvecklingen. Region Skåne arbetar aktivt med Skånskt bostadsnätverk vars syftet är att vara en samlande kraft för ökat bostadsbyggande och en bostadsmarknad i balans i Skåne.

Näringsliv och besöksnäring

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Näringsliv och besöksnäring*: Kulturnämnden, Centerpartiet i Skåne, Lunds kommun, Malmö stad, Lomma kommun, Bjuvs kommun, Eslövs kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Sydöstra Skåne, Tillväxtverket och Romeleås- och Sjölandskapskommittén.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att besöksnäringen är av stor betydelse och att det är en viktig faktor för landsbygdsutveckling. Besöksnäring behöver beskrivas och planeringsprincipernas koppling till besöksnäringen, kultur och natur behöver tydliggöras. Kapitlet behöver generellt förstärkas ytterligare i synnerhet de delar som handlar om besöksnäring och destinationsutveckling. Ett strategiskt arbete för hållbar besöksnäring behöver säkerställas i den fysiska planeringen. Vidare önskas ett fördjupat resonemang kring verksamhetsetableringar och vilka konsekvenser det får för kommunerna, samt ett mer utvecklat resonemang om vilka behov näringslivet har i ett längre tidsperspektiv.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Näringsliv*.

***

Kulturnämnden föreslår att avsnittet Näringsliv och besöksnäring (sida 53) kompletteras med följande tillägg: ”Företag och entreprenörer som bygger sin verksamhet på kultur och kreativitet representerar viktiga näringar för Skåne”.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och den tematiska fördjupningen *Näringsliv* är omarbetad i granskningshandlingen och har kompletterats med en beskrivning av kultur och kreativa näringar.

Centerpartiet i Skåne påpekar att Matlandet Skåne behöver nämnas samt Region Skånes egna ansvar gällande näringsliv och besöksnäring.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har kompletterats med *Skånes livsmedelsstrategi 2030,* vilken är kopplad till fysisk planering i relation till en hållbar mark- och vattenanvändning då Skåne bland annat ska leda vägen till ett hållbart livsmedelssystem. *Matlandet Skåne* är ett visionsdokument som endast gäller Region Skånes interna verksamhet.

Region Skånes roll har förtydligats i kapitlen *Planeringsförutsättningar* respektive *Genomförande* i granskningshandlingen.

Lunds kommun anser att resonemangen om besöksnäring och destinationsutveckling bör förstärkas. Vidare påpekar Lunds kommun betydelsen av besöksnäring och att det är en viktig faktor för landsbygdsutveckling.

Region Skåne instämmer i synpunkterna och har utvecklat resonemangen i de tematiska avsnitten om *Näringsliv* och *Regionala vandringsleder och cykelleder för rekreation och turism*. Utvecklingsarbetet kopplat till besöksnäring och destinationsutveckling kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Malmö stad påpekar att näringslivets utveckling påverkas av många faktorer och aktörer och anser att det är viktigt att dessa frågor hanteras i regionplanen.

Region Skåne instämmer och har utvecklat avsnittet *Näringsliv* i granskningshandlingen med en utförligare beskrivning vad gäller branschbredd samt förutsättningar som spelar in för näringslivets framtida utveckling. Vidare har planeringsprinciperna omformulerats och kompletterats.

Lomma kommun undrar om Region Skåne avser utveckla avsnittet om näringsliv och besöksnäring. Lomma kommun föreslår att Region Skåne utreder och analyserar behovet av verksamhetsmark idag och i framtiden, exempelvis regionala zoneringar över var det lämpar sig att placera olika typer av verksamheter.

Region Skåne instämmer och har utvecklat avsnittet *Näringsliv* i granskningshandlingen. En ny planeringsprincip som stöd och vägledning vid planering av nya verksamhetsområden har tagits fram. I genomförandedelen föreslås en behovs- och konsekvensanalys av nya verksamhetsområden i Skåne.

Bjuvs kommun önskar en fördjupad diskussion i regionplanen kring verksamhetsetableringar och vilka konsekvenser det får för kommunerna. Vidare påpekar Bjuvs kommun att ett syfte med regionplanen borde vara att överbrygga mellanrummet mellan regionalt tillväxtarbete och kommunernas översiktsplanearbete.

Region Skåne instämmer och har utvecklat avsnittet *Näringsliv* i granskningshandlingen. En ny planeringsprincip som stöd och vägledning vid planering av nya verksamhetsområden har tagits fram. I genomförandedelen föreslås en behovs- och konsekvensanalys av nya verksamhetsområden i Skåne.

För att förtydliga regionplanens vägledande funktion, samt det regionala och mellankommunala perspektivet i relation till kommunernas översiktsplanering har regionplanens roll och ansvar utvecklats i granskningshandlingen, dels i *Planeringsförutsättningar*, dels i *Genomförande och uppföljning*.

Eslövs kommun anser att avsnittet om näringsliv och besöksnäring bör utvecklas exempelvis beträffande om vilka behov näringslivet har på längre sikt. För att kunna tillgodose behovet av mark för verksamheter och minimera ianspråktagandet av oexploaterad mark skulle en planeringsprincip kunna fokusera på att utforska möjligheten att förtäta befintliga verksamhetsområden.

Region Skåne instämmer och har utvecklat avsnittet *Näringsliv* i granskningshandlingen med en utförligare beskrivning vad gäller

branschbredd samt förutsättningar som spelar in för näringslivets framtida utveckling. En ny planeringsprincip som stöd och vägledning vid planering av nya verksamhetsområden har tagits fram. I genomförandedelen föreslås en behovs- och konsekvensanalys av nya verksamhetsområden i Skåne.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att näringsliv och besöksnäring i hela Skåne ska ges förutsättningar att utvecklas utifrån sina kvaliteter. Vidare anser samtliga kommuner i Skåne Nordost att det finns en obalans i att snabba och direkta förbindelser inte når fram till östra Skåne. Samtliga kommuner i Skåne Nordost anser att destinationsutveckling bör utvecklas och att planeringsprincipernas koppling till besöksnäringen, kultur och natur bör förtydligas.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har i granskningshandlingen omarbetat och kompletterat det tematiska avsnittet *Näringsliv* med en beskrivning av skånskt näringsliv utifrån perspektiven branschbredd, innovation, natur, kultur, utbildning och fysisk planering. Vidare har planeringsprinciperna omformulerats och kompletterats.

Avseende infrastruktur har avsnittet *Strukturkarta* med tillhörande texter i regionplanens *Utvecklingsinriktning* utvecklats inför granskningsskedet. Kartan lyfter fram betydelsen av Skånebanan, inte minst som en viktig förbindelse till den nya stambanan, samt behovet av satsningar på banan för ökad kapacitet och attraktiva restider. Regionplanen lyfter vidare behovet av väl sammankopplade tillväxtmotorer och regionala kärnor samt behovet av att verka för att de strategiska noderna kopplas samman med en eller flera regionala kärnor eller tillväxtmotorer så att effekterna av utvecklingen sprids till hela Skåne.

Vidare har det tematiska avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism* utvecklats och en ny planeringsprincip tagits fram avseende att förbättra nåbarheten till Skånes natur- och kulturmiljöer för att gynna friluftsliv och turism. I både strukturkartan och i den nya kartan *Friluftsliv i Skåne* redovisas noder för vandring och cykling, vilket är orter som utgör angöringspunkter för att nå naturen med kollektivtrafik. Utvecklingsarbetet kopplat till besöksnäring och destinationsutveckling kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Sydöstra Skåne anser att det saknas en beskrivning av besöksnäring och att avsnittet bör kompletteras för att omfatta fler delar av besöksnäringen. Vidare anser Sydöstra Skåne att det bör finnas mer differentierad bild av näringslivet i östra Skåne. Tillgång till allemansrättslig mark och regionens naturområden är av betydelse men ett ökat antal besökare kan skapa konflikter mellan markägare, boende och näringsidkare.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har i granskningshandlingen omarbetat och kompletterat det tematiska avsnittet *Näringsliv* med en beskrivning av skånskt näringsliv. Ett särskilt avsnitt om natur och kultur där besöksnäring ingår har lagts till. Utvecklingsarbetet kopplat till besöksnäring och destinationsutveckling kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Frågor kopplat till allemansrättsligt tillgänglig mark och regionens naturområden utvecklas i granskningshandlingen i det nya avsnittet *3.3 Friluftsliv*. Utmaningarna med ett ökande friluftsliv belyses i trenden *Trendskiften på grund av pandemin.*

Tillväxtverket anser att avsnittet om näringsliv och besöksnäring bör utvecklas samt visa hur olika perspektiv samspelar med varandra för att bättre kunna hantera eventuella synergier och målkonflikter. Tillväxtverket är positivt till förslaget om tillägg gällande kartläggning av yrkesutbildningar men anser samtidigt att tillägget bör se till en större bredd av kompetensförsörjning samt att exempelvis tillgång till lärcentra integreras i en sådan kartläggning.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har i granskningshandlingen kompletterat det tematiska avsnittet *Näringsliv* med fler perspektiv och förtydligat vilka förutsättningar som behöver bibehållas eller utvecklas för en fortsatt stark näringslivsutveckling i Skåne. Det har även tillkommit ett särskilt avsnitt om utbildning i granskningshandlingen.

Region Skåne föreslår att under planens genomförande initiera en kartläggning i samverkan med kommuner och andra utvecklingsaktörer som visar på den geografiska fördelningen av olika utbildningsmöjligheter i Skåne.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén påpekar att en växande natur- och kulturturism med möjlighet till boende inom området skapar jobb och en levande landsbygd.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har gjort ett tillägg i granskningshandlingen om besöksnäringens betydelse för sysselsättning på landsbygden.

Sydvatten påpekar att vattentillgång saknas som förutsättning för näringslivets utveckling i Skåne.

Region Skåne instämmer i att vatten är en viktig resurs och en av förutsättningarna för fortsatt utveckling av näringslivet i Skåne. Granskningshandlingen har kompletterats med en ny planeringsprincip för att säkra tillgång till mark, el, vatten samt digital infrastruktur utifrån ett hushållningsperspektiv vid nyetableringar, utbyggnader eller omvandlingar av verksamhetsområden.

Hälsofrämjande livsmiljö

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Hälsofrämjande livsmiljö*: Sjukhusstyrelse Landskrona, Sjukhusstyrelse Trelleborg, Sydöstra Skåne, Hälso- och sjukvårdsnämnden, Sjukhusstyrelserna, Kulturnämnden, och Centerpartiet i Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att de mindre vårdinstanserna, däribland sjukhusen, är viktiga för de mindre orterna och dess utveckling. Det är viktigt att det finns god kollektivtrafik med anpassade avgångar. Det bör finnas principer om lokalisering av specialistvård och allmänvård. Kapitlets resonemang hade tydligare kunnat knytas till strategier och mål för framtidens hälsosystem och dess strukturer, exempelvis geografisk spridning av vårdverksamheter.

***

Sjukhusstyrelse Landskrona och Sjukhusstyrelse Trelleborg anser att det är positivt att regionplanen för ett resonemang om läkande miljöer. Vidare påpekas vikten av de mindre sjukhusen, att deras betydelse bör belysas och att det är viktigt att det finns kollektivtrafik i nära anslutning till vårdenheterna.

Den positiva återkopplingen uppskattas gällande läkande miljöer. Lokalisering av sjukvård och sjukhus är strukturbildande och regionplanen är därför en viktig plattform. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen. Färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Sydöstra Skåne anser att det bör finnas planeringsprinciper kopplat till lokalisering av specialistvård och allmänvård under avsnittet Hälsofrämjande livsmiljö. Vidare påpekar Sydöstra Skåne att miljöns gestaltning avgörs av platsspecifika förutsättningar.

Region Skåne håller med om att lokalisering av sjukvård är strukturbildande och att regionplanen kan vara en viktig plattform. Området behöver arbetas vidare med i det fortsatta arbetet med att utveckla den regionala fysiska planeringen. Färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör.

Sambandet mellan förebyggande hälsoarbete och utformning av den fysiska miljön har förtydligats i granskningshandlingen.

Hälso- och sjukvårdsnämnden poängterar vikten av gröna trygga livsmiljöer. Vidare anser Hälso- och sjukvårdsnämnden att planeringsprincipen "Gestalta sjukhus och vårdmiljöer så att de blir läkande miljöer" (sida 56) kan misstolkas som att hälso- och sjukvårdens utmaningar kan hanteras genom gestaltning av den fysiska miljön, vilket enligt Hälso- och sjukvårdsnämnden är att dra betydelsen för långt.

Synpunkten uppskattas och planeringsprincipen "Gestalta sjukhus och vårdmiljöer så att de blir läkande miljöer" är kvar men hela avsnittet har omarbetats för att förtydliga sammanhanget.

Sjukhusstyrelserna anser att det är positivt att regionplanen för ett resonemang om läkande miljöer men att resonemangen tydligare bör kopplas till strategier och mål för framtidens hälso- och sjukvårdssystem och dess strukturer.

Färdplanen för framtidens hälsosystem har lagts till i mål, planer och program och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har uppdaterats utifrån Region Skånes roll som sjukvårdsaktör. Tillförlitlig digital infrastruktur som förutsättning för att digitalisera hälso- och sjukvården tas upp i den tematiska fördjupningen *Digital infrastruktur*.

Kulturnämnden föreslår en textändring under avsnittet Hälsofrämjande livsmiljö (sida 54), andra raden, texten bör formuleras enligt följande: "Att omsorgsfullt gestalta livsmiljön och ta tillvara kultur- och hälsoaspekter i utvecklingsarbetet kan bidra till jämlik folkhälsa i form av förebyggande insatser nödvändigt för en god hälsa och minska hälsoklyftorna".

Synpunkten uppskattas och avsnittet har uppdaterats utifrån Kulturnämndens önskemål.

Centerpartiet i Skåne anser att planeringsprincip ”Bevara och utveckla ytor för barns lek och rörelse samt gröna miljöer” (sida 56) i avsnittet Hälsofrämjande livsmiljö bör kompletteras med begreppet rekreation. Exempelvis ” […] lek, utevistelse och rekreation”.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Hälsofrämjande livsmiljö* är omarbetat och principerna omformulerade.

Klimatanpassad bebyggelseutveckling

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Klimatanpassad bebyggelseutveckling*: Sydöstra Skåne, Akademiska Hus, Malmö stad, Region Stockholm och VASYD.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att innehållet i kapitlet bör breddas och även innefatta exempelvis klimatsäkring av infrastruktur, dricksvattentäkter, reningsverk, bebyggelse och värdefulla natur- och kulturmiljöer. Vatten i tätorterna bör ges mer plats för att minska risken för framtida översvämningar. Vidare bör också värmeböljor hanteras i kapitlet.

***

Sydöstra Skåne anser att avsnittet Klimatanpassad bebyggelseutveckling bör utvecklas och kompletteras med exempelvis klimatsäkring av infrastruktur, dricksvattentäkter och reningsverk. Vidare anser Sydöstra Skåne att befintliga bebyggelseområden samt värdefulla natur- och kulturmiljöer som hotas av stigande havsnivåer och skyfall bör hanteras på regional och lokal nivå.

Region Skåne uppskattar återkopplingen. Klimatperspektivet är specifikt utpekat i lagstiftningen och har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, bland annat i avsnitten *Trender, Utmaningar* och de *Tematiska fördjupningarna*. Trenden *Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning* har kompletterats med bland annat klimatpåverkande utsläpp och erosionsproblematiken längs Skånes kuster. Utmaningen *En planering som skapar förutsättningar för en bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning* har kompletterats med klimatanpassning av kusten. En ny utmaning har tillkommit i granskningshandlingen: *att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. Den tematiska fördjupningen *Klimatanpassad bebyggelseutveckling* har förtydligats genom utvecklade planeringsprinciper och illustrationer.

Klimatanpassning av infrastruktur har till viss del förtydligats i granskningshandlingen den tematiska fördjupningen *Teknisk infrastruktur* men behöver utvecklas vidare i den tematiska fördjupningen *Transporter*. Vattenförsörjningsperspektivet har utvecklats i avsnittet *Vattenförsörjning* men dricksvattentäkter och reningsverk hanteras inte i denna version av regionplanen. Detta är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version men håller med om att klimatanpassning av Skåne är en mycket viktig fråga som behöver utvecklas i genomförandet i dialog med kommunerna och andra berörda utvecklingsaktörer i Skåne.

Akademiska Hus påpekar att de höga ambitionerna för klimatpåverkan för Skåne är utmanande för fastighetsägare och byggherrar. Akademiska Hus anser att regionplanen bör bidra till att skapa god framförhållning beträffande klimatförändringar och dess påverkan på bebyggelsen. Förslagsvis kan kartornas detaljeringsgrad bidra.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill framhålla att ambitionen med regionplanen är att underlätta god framförhållning för utvecklingsaktörerna i Skåne. Region Skåne har valt att hålla *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en strukturell och principiell nivå i denna version men ser att det kommer att behövas en högre ambitionsnivå avseende klimatanpassning i kommande versioner. Nya kunskapsunderlag behöver tas fram i genomförandet och samordning behöver ske med Länsstyrelsen och kommunerna.

Malmö stad anser att vatten i tätorterna behöver ges mer plats för att minska risken för översvämningar. Malmö stad påpekar att lagstiftningen bör uppdateras då plan- och bygglagen och VA-tjänstlagen har för få verktyg för att åstadkomma en effektiv dagvatten- och skyfallshantering på kvartersmark.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och noterar behovet av uppdaterad lagstiftning men detta föranleder ingen ändring i granskningshandlingen. Frågan skulle kunna lyftas i genomförandet ur ett mellankommunalt perspektiv i dialog med kommunerna utifrån behovet av stöd i påverkansarbetet.

I granskningshandlingen har en ny utmaning tillkommit, *Att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas,* i vilken skyfall omnämns. Vidare ryms det regionala perspektivet på vatten inom planeringsprincipen *Planera utifrån avrinningsområden* i avsnittet *Vatten i landskapet.* Region Skåne ser att hantering vatten i tätorterna är en fråga som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Region Stockholm anser att värmeböljor bör nämnas i planeringsprincipen ”Arbeta tillsammans för gemensam kunskapsuppbyggnad” (sida 57).

Region Skåne instämmer och värmeböljor är förtydligat i både ingress och planeringsprincip.

VASYD anser att regionplanen bör skilja mellan planeringsprinciper för att hantera värmeböljor och planeringsprinciper för att hantera kraftig nederbörd. Vidare anser VASYD att planeringsprincipen ”Arbeta tillsammans för gemensam kunskapsuppbyggnad” (sida 57) bör ersättas med en planeringsprincip om att varje kommun ska ta fram och fatta beslut om planer som beskriver var klimatrelaterade risker finns geografiskt i kommunen samt värdera riskerna och pekar ut ansvar, finansiering och tidsplan för åtgärder.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och har valt att hålla *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en strukturell och principiell nivå. Avsnittet har i granskningshandlingen förtydligats avseende erosion och översvämning i relation till bebyggelseutveckling. En ny illustration över riskområden har tillkommit. Att peka ut områden där det finns eller kan finnas klimatrelaterade risker ska göras i översiktsplanen (3 kap 5 § PBL) och tas därför inte upp mer detaljerat i regionplanen. Förslaget att formulera separata principer för nederbörd respektive värmebölja noteras men har inte föranlett någon ändring i granskningshandlingen i denna version av regionplanen.

Tätorternas grönstruktur

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Tätorternas grönstruktur*: Sydöstra Skåne, Lomma kommun, Akademiska Hus.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att tätorternas grönstruktur är av stor betydelse. Det behövs förtydligande kring att grönytorna inte bara ska värnas utan även utvecklas och kvaliteten förstärkas för att erbjuda goda livsmiljöer både i städerna och i de mindre orterna.

***

Sydöstra Skåne anser att det är positivt att tätortsnära rekreationsmöjligheter lyfts i regionplanen och att det görs i relation till både större städer och mindre orter.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har ytterligare förtydligat vikten av grönstruktur i tätorterna i granskningshandlingen. Den tätortsnära naturen behandlas främst under det nya avsnittet *Friluftsliv* i granskningshandlingen.

Lomma kommun anser att det krävs förtydliganden kring att gröna ytor ska värnas men även utvecklas genom utrymme i planering samt sammanlänkas och kvalitetsmässigt stärkas. Vidare anser Lomma kommun att planeringsprincipen ”Förtäta städer och tätorter med hänsyn till befintlig park och naturmark” (sida 58) bör kompletteras med bevarande och utveckling av naturområden för rekreation. Alternativt förtydliga att rekreation och friluftsliv hanteras i strategin "Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning” (sida 32).

Region Skåne uppskattar återkopplingen och har bearbetat avsnittet *Tätorternas grönstruktur* i granskningshandlingen för att ytterligare förtydliga grönstrukturens värden och utvecklingspotential.

Rekreation och friluftsliv inklusive tätortsnära natur behandlas i det nya avsnittet *Friluftsliv* i granskningshandlingen. Friluftsliv har också lagts till i strukturkartan med tillhörande texter.

Akademiska Hus anser att regionplanen bör fokusera på hur förtätning på grönytor kan göras exempelvis genom kompensationsåtgärder och utveckling av kvaliteter i befintliga utemiljöer.

Region Skåne uppskattar synpunkterna men regionplanen tar inte upp metoder eller exempel på hur åtgärder kan genomföras då regionplanen inte hanterar denna detaljeringsgrad.

Bebyggelseutveckling – Kartor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande *kartorna under den tematiska fördjupningen Bebyggelseutveckling*: Lomma kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun och Sydöstra Skåne.

Flertalet synpunkter över specifika kartdetaljer har inkommit.

***

Lomma kommun anser att Bjärred, Flädie, Lomma och Alnarp bör pekas ut i kartan för kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling och att det är viktigt att regionplanen behåller inriktningen om kollektivtrafiknära bebyggelseutveckling.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Utifrån denna omarbetning har kartan för strategisk bebyggelseinriktning utgått för att nu ingå i strukturkartan.

Gällande nämnda orter pekas nu Bjärred, Flädie och Lomma ut som strategiska noder. Alnarp pekas inte ut eftersom framtaget underlag baseras på SCB:s definition av tätorter. Tidigare har Alnarp varit en egen småort men ingår nu som en del av Lomma tätort. Därmed ingår Alnarp i den strategiska noden Lomma.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att kartan kopplat till planering av bebyggelse bör korrigeras så att den viktar buss- och tågstationer lika. Vidare anser samtliga kommuner i Skåne Nordost att bebyggelseutvecklingskartan inte visar en väl fungerande bostadsmarknad där man kan bo och leva i hela Skåne.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kartan för planering av bebyggelse har utgått ur planen och inkluderas nu som en del av den flerkärniga ortstrukturen i strukturkartan under utvecklingsinriktningen. Lokala kärnor har omarbetats till *strategiska noder* och har brutits ner i fler orter utifrån ett funktionellt perspektiv för att bättre fånga variationer inom olika delar av Skåne. De funktioner som har beaktats handlar om tillgång till offentlig och privat service, kollektivtrafik samt tillgång till rekreation och besöksnäring genom Skåneleden och de regionala turistcykellederna. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland.

Sydöstra Skåne anser att ett redovisat nuläge i kartform hade gett medvetenhet om tillgångars lokalisering och kunnat utgöra en grund för dialog om utmaningar och möjligheter i regionen.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Regionplanens planeringsinriktning är 2022 - 2040. Flertalet av de kartor som presenteras i planen utgår från nuläge och visar en utvecklingsinriktning till 2040. I legenderna till kartorna beskrivs vad som är nuläge eller planerat/framtid.

Transporter

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Transporter*: Vänsterpartiet i Skåne, Båstad kommun, Svalövs kommun, Lund och Sjöbo kommun, Malmö stad, Trelleborgs kommun, Sydöstra Skåne, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Kollektivtrafiknämnden, ”Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne”, Östra Skånes Byggförening och Lennart Nord.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att det behövs långsiktigt hållbara lösningar för pendling och godstrafik. Bland synpunkterna påpekas avsaknaden av landsbygdsperspektivet, framför allt kopplat till kollektivtrafik och hållbart resande, exempelvis behöver tillgängligheten till tätorter med längre avstånd till tillväxtmotorer och regionala kärnor utvecklas för att alla ska ha samma möjligheter. Laddinfrastrukturen behöver prioriteras och fortsätta utvecklas för att möjliggöra hållbara gods- och persontransporter. Vidare poängteras att kapitlet om transporter saknar kopplingar till regionplanens övergripande mål. Brister, behov och åtgärder i transportinfrastruktursystemet behöver synliggöras tydligare.

***

Vänsterpartiet i Skåne anser att följande mening är oklar och bör ses över: ”För att uppfylla målen behöver befintlig infrastruktur användas så effektivt som möjligt samtidigt som det krävs stora investeringar i kollektivtrafik och infrastruktur från såväl lokal och regional som statlig nivå” (sida 59).

Region Skåne uppskattar synpunkten och avsnittet har justerats för att förtydliga att formuleringen “effektiv användning av befintlig infrastruktur” hänvisar till att få fler att åka kollektivt, gå eller cykla. Strukturkartan med tillhörande text har inför granskningsskedet utvecklats för att lyfta fram satsningar på nationell infrastruktur som Region Skåne ser som prioriterade.

Båstad kommun lyfter att resonemanget kring begreppet redundans i transportsystemet bör förtydligas och utvecklas.

Region Skåne uppskattar synpunkten och planförslaget har inför granskningsskedet kompletterats med en begreppslista där det förtydligas att redundans i transportsystemet handlar om möjligheten att vid störningar kunna använda ersättningssystem såsom alternativa förbindelser, vägar, järnvägar och noder för att upprätthålla viktiga samhällsfunktioner.

Svalövs kommun påtalar att regionplanen bör kompletteras med en diskussion om översyn av vägnätet för förutsättningar för kollektiva och individuella transporter, framförallt i förhållande till omställningen till fossilfria och förnybara transporter.

Region Skåne noterar synpunkten men den har inte lett till en justering av granskningshandlingen. Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Att bidra till ett ökat hållbart resande är dock en angelägen del av planens inriktning och regionplanen lyfter bland annat fram vikten av att skapa hållbara förutsättningar för bilen, inte minst som ett betydelsefullt komplement som kan utöka kollektivtrafikens upptagningsområde. Därför behövs attraktiva pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafik samt större tillgång till infrastruktur för tankning av fossilfria drivmedel och publik laddning för elfordon.

Hässleholms kommun påtalar att landsbygdens unika förutsättningar behöver beaktas. Dessutom behövs fördjupade resonemang kring landsbygdens hållbara utvecklingspotential, däribland kring bilen som fortskaffningsmedel.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och regionplaneförslaget lyfter fram att bilen som transportmedel kommer att ha en fortsatt framträdande roll även i framtidens transportsystem i Skåne och inför granskningsskedet har det förtydligats att detta framför allt gäller på landsbygden. Regionplanen lyfter fram att bilens förutsättningar dock kommer att förändras med teknikutvecklingen, exempelvis genom alternativa drivmedel och autonoma fordon. Den kontinuerliga utvecklingen är en faktor som samhällsplanerande aktörer måste ta hänsyn till. Genom att synliggöra nya resmöjligheter, ompröva invanda resebeteenden och öka acceptansen för fossilfria drivmedel och elfordon kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Samverkan behöver ske mellan Region Skåne, Trafikverket och de skånska kommunerna.

Lund och Sjöbo kommun saknar tydliga planeringsprinciper och resonemang kring hur landsbygdens förutsättningar kan stärkas genom goda kommunikationer och infrastruktur för att nå de mål som angetts gällande landsbygdsutveckling.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flerkärnighetsbegreppet bearbetats och utvecklats, framför allt avseende de lokala kärnorna som omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter nu även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Regionplanen lyfter fram betydelsen av att beakta de strategiska noderna i fortsatt planering på regional och kommunal nivå samt verka för ökad samordning av resurser och samplanering av bebyggelse, gång-, cykel- och kollektivtrafik, service och rekreation. Vidare behandlas landsbygdsutveckling på samma sätt som urbana miljöer i planen för att skapa en balanserad utveckling för både stad och land.

Malmö stad efterfrågar ett ökat fokus på långsiktigt hållbara lösningar för pendling och godstrafik, parallellt med att brister och behov i järnvägsnätets knutpunkter och spårkopplingar identifieras och åtgärdas. Vidare påpekar Malmö stad att samspelet mellan gods- och persontransporter behöver beaktas i strategier och planering inom transport och mobilitet.

Region Skåne delar Malmö stads inställning om betydelsen av långsiktigt hållbara lösningar för pendling och godstrafik, i fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare.

”Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne” är positiva till att regionplanen lyfter frågan om att lösa transportfrågor av mellankommunal karaktär. ”Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne” efterfrågar ett regionalt omtag gällande den nya stambanan i nära dialog med Skånes kommuner, samt att tranportkapitlet ytterligare beskriver behovet av transporter i relation till att främja Skånes flerkärnighet. Textmässigt anser ”Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne” att nya stambanor bör separeras från höghastighetsbanor.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i *Regionplan för Skåne 2022–2040* används begreppet nya stambanor för att hänvisa till systemet med nya nationella stambanor. Sträckningen genom Skåne utgör en etapp i det

nationella systemet, regionplanen tar inte ställning kring järnvägens sträckning men förespråkar centralt belägna stationslägen.

Kollektivtrafiknämnden är positiva till att regionplanen tar upp det viktiga behovet att säkra ytor för spårreservat, depåer och stationer i planeringen.

Den positiva återkopplingen uppskattas.

Sydöstra Skåne ställer sig positiva till att Skånes nationella och internationella position på sikt stärks genom utökade förbindelser Danmark och norra Europa, men påtalar vikten av att tillgängliggöra dessa investeringar för hela Skåne, även delarna med längre avstånd till tillväxtmotorer och regionala kärnor.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen och delar Sydöstra Skånes inställning om betydelsen av att investeringarna för att stärka Skånes kopplingar till omvärlden tillgängliggörs för hela regionen. Att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne är också en av planens övergripande strategiska inriktningar. Inför granskningsskedet har strukturkartan med tillhörande text utvecklats för att lyfta fram betydelsen av Ystad- och Österlenbana för södra Skånes nationella och internationella tillgänglighet, inte minst genom kopplingen till Malmö och Köpenhamn och till den nya stambanan.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påpekar att regionplanen bör utgå från resvaneundersökningen från 2018 istället för den från 2013.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Diagram som används för att redovisa färdmedelsfördelning och färdmedelsfördelningsmål kommer från Strategi för att hållbart transportsystem i Skåne där målen togs fram. Resvaneundersökningen utgår från en liknande men något annorlunda indelning.

Östra Skånes Byggförening ställer sig positiva till föreslagen regionplan, men betonar vikten av att fortsätta prioritera dubbelspår på Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och inför granskningsskedet har strukturkartan med tillhörande text utvecklats för att lyfta fram Skånebanans betydelse samt tydliggöra att Region Skåne ser det som prioriterat att Skånebanan med dubbelspår Hässleholm–Kristianstad inkluderas i nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033.

Lennart Nord påtalar vikten av goda förbindelser och att prioritera bebyggelseutveckling längs med kollektivtrafikstråken för att minska transportsektorns utsläpp.

Region Skåne har i planförslaget har valt att fokusera på att stärka Skånes flerkärnighet och kopplingen mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik, då detta bidrar till att uppfylla målen för färdmedelsfördelning och en hållbar markanvändning.

Sambandet mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik har i granskningshandlingen flyttats till fliken utvecklingsinriktning och beskrivs under rubriken det flerkärniga Skåne.

Hållbart resande

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Hållbart resande*: Vellinge kommun, Svalövs kommun, Malmö stad, Sydöstra Skåne, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Region Kronoberg, Kollektivtrafiknämnden, Region Stockholm, Stiftelsen Skånska Landskap, Romeleås- och Sjölandskapskommittén, Vänsterpartiet i Skåne och Akademiska Hus.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av att utveckla cykelvägar och förbättrad kollektivtrafik för exempelvis förbättrad nåbarhet till natur- och rekreationsområden i Skåne. Alternativa färdmedel bör lyftas ytterligare i regionplanen och hela resan- perspektivet bör utvecklas vidare, speciellt i relation till landsbygden.

***

Vellinge kommun önskar ett förtydligande kring fastställda supercykelstråk och vad det innebär för planering av kommunal verksamhet.

Region Skåne uppskattar synpunkten och regionplanen identifierar stråk med potential att bli framtida supercykelvägar. Supercykelvägarna kommer att planeras, utvecklas, kommuniceras och drivas i samverkan mellan Region Skåne, kommuner och väghållare som en integrerad del i infrastrukturplaneringen med ambitionen att skapa ett enhetligt system.

Texten i planeringsprincipen om supercykelvägar har justerats i granskningshandlingen. Supercykelvägarna redovisas nu även i *Utvecklingsinriktningens* strukturkarta med tillhörande text.

Stiftelsen skånska landskap anser att ökad nåbarhet för alla till natur och rekreationsområden genom utveckling av cykelvägar och förbättrad kollektivtrafik bör vara prioriterat i planeringen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningshandlingen har det tematiska avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism* utvecklats och en ny planeringsprincip tagits fram avseende att förbättra nåbarheten till Skånes natur- och kulturmiljöer för att gynna friluftsliv och turism. I både strukturkartan och i den nya temakartan *Friluftsliv i Skåne* redovisas noder för vandring och cykling, det vill säga orter som utgör angöringspunkter för att nå naturen med kollektivtrafik.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén uppmanar till att förbättra nåbarhet till natur- och skogsområden inom Romeleåsen och Sjölandskapet genom utveckling av cykelleder och kollektivtrafik.

Region Skåne uppskattar synpunkten och granskningshandlingen har kompletterats med en temakarta som visar hållplatslägen med angöring till kollektivtrafik hållplatslägen för att nå vandrings- och cykelleder.

Hässleholms kommun efterfrågar underlag att kartlägga, samordna och ta fram nya modeller för finansiering kring cykelpendlingsstråk över kommungränser. Pendlingsstråken kan även bidra till destinationsutveckling.

Region Skåne uppskattar förslaget och regionplanen lyfter fram vikten av att förbättra kopplingar för gång och cykel till kollektivtrafiken men behandlar utöver potentiella supercykelvägar inte behov av enskilda satsningar i cykelinfrastrukturen.

Förslag till satsningar, finansiering och modeller för genomförande hanteras inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen, RTI, vars process pågår parallellt med regionplaneprocessen.

I granskningshandlingen har det tematiska avsnittet *Regionala vandringsleder och cykelleder för rekreation och turism* utvecklats och en ny planeringsprincip tagits fram avseende att förbättra nåbarheten till Skånes natur- och kulturmiljöer för att gynna friluftsliv och turism, vilket inkluderar även cykelinfrastruktur.

Kollektivtrafiknämnden framhåller att alternativa bränslen eller autonoma fordon inte kan råda bot på städernas trängselproblematik, utan att kollektivtrafiken är en mycket viktig faktor för att lösa trängselfrågan. Nämnden anser dock att bilen fortsatt är ett viktigt färdmedel utanför städerna. För att skapa hållbara förutsättningar är det viktigt att möjliggöra anslutningsresor med bil till kollektivtrafik.

Synpunkterna uppskattas och detta framgår av samrådshandlingen i avsnittet *Hållbart resande*. Avsnittet har bearbetats textmässigt i granskningshandlingen men innehållet är detsamma. En viktig del av utvecklingsinriktningen mot ett flerkärnigt Skåne handlar om att stödja utvecklingen av ett hållbart resande med kollektivtrafik.

Vänsterpartiet i Skåne saknar skrivningar om hur regionplanen ska verka för att minska bilberoendet och påpekar att gällande väginfrastrukturen bör fokus vara på att underhålla och inte utveckla vidare.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och regionplanen har stort fokus på att stärka förutsättningarna för ett hållbart resande. I regionplanen redovisas mål för färdmedelsfördelning för gods- och persontransporter till 2050 för att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. Målen innebär att fler behöver åka kollektivt, cykla eller gå.

Region Kronoberg efterfrågar ett förtydligande gällande prioriteringar inom vägtransportsystemet vid kapacitetsbrist, samt en utveckling av hela-resan perspektiv med fokus på sårbara grupper.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och prioriteringar inom vägtransportsystemet vid kapacitetsbrist behandlas inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplanen som tas fram parallellt med regionplanen.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. I konsekvensbedömningen bedöms planförslaget bland annat utifrån den sociala bedömningsgrunden, däri Jämlikhet och socioekonomiskt utsatta grupper ingår. Utöver det behandlas förutsättningar för sårbara grupper på en mer detaljerad nivå i den regionala transportinfrastrukturplanen, bland annat kopplat till tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

Region Stockholm vill belysa vikten av att utgå från ett långsiktigt systemperspektiv som inkluderar både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter vid val mellan olika investeringar i transportsystemet.

Region Skåne delar Region Stockholms inställning angående betydelsen av ett långsiktigt systemperspektiv som inkluderar både miljömässiga, sociala

och ekonomiska aspekter vid val mellan olika investeringar i transportsystemet. För satsningar på regional transportinfrastruktur synliggörs dessa perspektiv i den regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne har även tagit fram *Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020* som underlag till nationell och regional transportinfrastrukturplan. Inom Regionsamverkan Sydsverige har även en systemanalys för Sydsveriges infrastruktur tagits fram under 2020 gemensamt mellan Skåne och grannregionerna.

Svalövs kommun efterfrågar att regionplanen förtydligar vilka åtgärder som ska främja tillkomsten av kopplingar som ökar det hållbara resandet på landsbygden. Vidare påtalar kommunen att regionplanen kan vara mer visionär gällande framtidens kollektivtrafik och behov av infrastruktur. Planeringsprinciperna kan förstärkas avseende möjligheten att cykla och resa kollektivt på landsbygden.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Inom Skånetrafiken pågår för närvarande ett pilotprojekt för landsbygdstrafik (Plusresa) för områden med ett glesare resandebehov. Förhoppningen är att detta på sikt ska kunna utvecklas till ett koncept som skapar ökad tillgänglighet med kollektivtrafik på landsbygden i Skåne.

Planen lyfter fram att för landsbygden behövs utvecklade mobilitetstjänster och hållbara alternativ för bilen. I fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare.

Malmö stad önskar fokus på åtgärder som bidrar till långsiktigt hållbar pendling, i synnerhet för att minska bilanvändandet. Regionplanen behöver belysa tydliga strategier för att hantera dessa frågor. Kopplingar mellan laddmöjligheter och deras funktion i ett utvecklat elnät kan belysas ytterligare. Vidare framhåller Malmö stad Region Skånes viktiga roll i att samordna kommunerna i arbetet med regionala cykelstråk.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och att bidra till ett ökat hållbart resande utgör en viktig del av regionplanens inriktning. Region Skåne noterar Malmö stads synpunkt om kopplingar mellan laddmöjligheter och deras funktion i ett utvecklat elnät kan belysas ytterligare. Synpunkten föranleder ingen ändring i regionplanen med tas med till fortsatt arbete.

Regionala cykelfrågor behandlas på en mer fördjupad nivå inom ramen för den regionala transporinfrastrukturplanen.

Sydöstra Skåne är positiva till att Region Skåne vill stärka infrastrukturen för fotgängare och cyklister och stärka deras roll i samhällsplaneringen. De anser dock att mindre fokus bör ligga på supercykelstråk och mer på att säkerställa utbyggnaden av regionala cykelstråk samt cykelstråk mellan och inom orter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och återkopplingen och vill förtydliga att regionala cykelfrågor behandlas på en mer fördjupad nivå inom ramen för den regionala transporinfrastrukturplanen.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påtalar att Regionplanen bör ange att infrastruktur för gång och cykel bör prioriteras utmed relevanta stråk.

Region Skåne uppskattar synpunkten och regionplanen innehåller ställningstaganden om att satsa på stärkt infrastruktur för fotgängare och

cyklister och stärka deras roll i samhällsplaneringen. Regionplanen tar dock inte ställning till investeringar inom regional infrastruktur utan hänvisar till processen med den regionala transportinfrastrukturplanen.

Akademiska Hus påtalar att regionplanen bör understryka att en hållbar omställning i trafiken kräver attitydförändring och lyfta hur det kan möjliggöras. Vidare lyfts vikten av att tillgängliggöra kollektiva resor till cykel- och vandringsleder för alla Skåne.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och anser det viktigt att den fysiska planeringen erbjuder rätt förutsättningar för hållbart resande.

Till granskningsversionen har strukturkartan kompletterats med *noder för vandring- och cykling* där orter pekas ut som är viktiga för att nå natur och rekreation genom kollektivtrafik. Vidare har planen kompletterats med resonemang kring att förbättra nåbarhet till rekreationsområden genom att dra om leder och skapa nya kopplingar till befintliga kollektivtrafikstråk. Detta eftersom det i allmänhet är svårt att skapa särskilda kollektivtrafiklinjer till natur och rekreation då resandebelastningen är mycket ojämn till sådana resmål.

Att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne är också en av planens övergripande strategiska inriktningar och något som kommer fortsätta prioriteras i det fortsatta Regionplanearbetet.

Kollektivtrafik

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Kollektivtrafik*: Höörs kommun, Lomma kommun, Burlövs kommun, Eslövs kommun, Svedala kommun, Lund och Sjöbo kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Sydöstra Skåne, Sjukhusstyrelserna, Kollektivtrafiknämnden, Vänsterpartiet i Skåne, Region Stockholm, Högskolan Kristianstad, Lunds universitets studentkårer, Akademiska hus och Skånes hembygdsförbund.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om betydelsen av att vikta tåg- och busstrafik lika, både i text och i kartor, eftersom det spelar en avgörande roll för människors möjligheter och benägenhet att leva hållbart samt för den långsiktiga samhällsutvecklingen i stort. Regionplanen behöver bli mer framåtsyftande angående framtida planer för stationer för både tåg och buss. Vidare poängteras vikten av att utveckla kopplingarna mellan östra och västra Skåne för att knyta ihop Skåne.

***

Hässleholms kommun föreslår att regionplanen förtydligar sin roll i kollektivtrafikfrågan, lyfter framtida utbyggnadsprojekt kopplat till järnvägen och framtida stationsorter, samt att dubbelspår på Skånebanan är nödvändigt för att knyta ihop Skåne. Vidare föreslår Hässleholms kommun att en framtida depå för den nya stambanan skulle kunna lokaliseras i Hässleholm. Kommunen påtalar även den särskilda vikten av stöd- och satsningar gällande kollektivtrafik på landsbygden i geografiskt stora kommuner.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och inför granskningsskedet har infrastrukturdelen av strukturkartan fördjupats och belyser nu Skånebanans betydelse på ett tydligare sätt. Region Skåne noterar Hässleholms kommuns inspel om att *en framtida depå för den nya stambanan skulle kunna lokaliseras i Hässleholm.*

Sjukhusstyrelserna påtalar att möjligheten för personal och studenter att förflytta sig mellan Skånes sjukhus bör beaktas i planeringen av den kommunala transportstrukturen. Sjukhusstyrelse Ystad välkomnar utvecklingen av Österlenbanan.

Regionplanen innehåller strategier och principer på en övergripande nivå för fortsatt arbete med att utveckla kollektivtrafiken, fördjupningar görs i Region Skånes fortsatta planering av kollektivtrafiken.

Skånes hembygdsförbund föreslår att medel avsett den nya stambanan stället bör läggas på utvecklandet av den befintliga järnvägen och miljövänliga bussar.

Region Skåne vill lyfta fram att det både finns behov av att utveckla ny transportinfrastruktur samt att underhålla och utveckla befintlig infrastruktur. Mer detaljerade ställningstagande gällande prioriteringar för regional transportinfrastruktur hanteras inom ramen för det pågående arbetet med en ny regional transportinfrastrukturplan.

Kristianstads kommun påtalar att tåg- och busstrafik bör viktas lika i frågor om kollektivtrafik för att stärka flerkärnigheten.

Region Skåne uppskattar synpunkten och inställningen är att både tåg- och busstrafik har viktiga funktioner för att stärka det flerkärniga Skåne.

Högskolan Kristianstad anser att regionplanen bör vikta tåg- och busstrafik lika.

Region Skåne uppskattar synpunkten och inställningen är att både tåg- och busstrafik har viktiga funktioner för att stärka det flerkärniga Skåne.

Lund och Sjöbo kommun påtalar att det är viktigt för hela Skånes utveckling att stärka kopplingarna mellan öst och väst, däribland genom att satsa på kollektivtrafikstråk och infrastruktur längsmed väg 11.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och håller med om betydelsen av att stärka kopplingarna mellan östra och västra Skåne. Det aktuella stråket lyfts i regionplanen fram som ett viktigt transportinfrastrukturstråk. Mer detaljerade ställningstagande gällande prioriteringar för regional transportinfrastruktur hanteras inom ramen för det pågående arbetet med en ny regional transportinfrastrukturplan.

Kollektivtrafiknämnden ställer sig positiva till att regionplanen pekar ut Hässleholm som viktig järnvägsknut och kollektivtrafiknod, samt påtalar behovet av stärkt kapacitet på Skånebanan och i stråket Lund-Hässleholm. Vidare efterfrågas underlag och strategier för en robust och hållbar kollektivtrafikförsörjning till regionens större flygplatser och hamnar.

Regionplanen har inför granskning utvecklats för att tydligare lyfta fram behov större infrastruktursatsningar, däribland på Skånebanan, med utgångspunkt från Skånebilden och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige. Strategier för kollektivtrafikförsörjning till regionens större flygplatser och hamnar har inte hanterats i denna regionplan, men kan om behov finns utvecklas i fortsatt regional planering.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost efterfrågar tydliga ställningstaganden för en utveckling av kollektivtrafiken under

planperioden, samt ett större fokus på kollektivtrafiklösningar på landsbygden som ett led i regionens klimatarbete. Samtliga kommuner i Skåne Nordost menar att regionala busstråk inte enbart ska ha periferera placeringar utanför orter utan att centrala placeringar är viktiga för att göra det möjligt för fler att åka kollektivt. Samtliga kommuner i Skåne Nordost påtalar att regionplanen kan bli mer visionär och även markera ut framtida stationer såväl som att tåg- och busstrafik behöver viktas lika, samt att det är viktigt att det mellanregionala perspektivet inkluderas angående planeringsprinciper kopplat till kollektivtrafiken.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Regionplanen lyfter fram att det för landsbygden behövs utvecklade mobilitetstjänster och hållbara alternativ för bilen. I fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare. Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå. Utformning av regionala busstråk görs inom ramen för den fortsatta kollektivtrafikplaneringen. Regionplanen pekar inte ut några nya stationer utöver de som redan är planerade. Möjligheter till nya stationer utesluts inte genom regionplanen men frågan behöver prövas från fall till fall i samband med det fortsatta arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik.

Höörs kommun anser att regionplanen bör lägga större fokus på att säkra tillgänglighet till Skånes grön- och rekreationsområden genom en väl fungerande kollektivtrafik. I nuläget upplevs för stort fokus ligga på arbetspendling.

Region Skåne instämmer med vikten av att verka för ett hållbart resande till Skånes naturområden. Granskningshandlingen har kompletterats med ett resonemang kring det arbete som sker för att bättre koppla kollektivtrafiken med Skåneleden, såväl som med en karta för friluftsliv där man kan se befintliga hållplatslägen som kopplar an till Skåneleden och cykelturistlederna. Genom att visa nuläge ges också en bild av vart brister finns och där behovet är stort att vidareutveckla kollektivtrafikens koppling till naturen.

Lomma kommun påpekar att reguljär regionbusstrafik, utöver tågtrafik och regionala superbusstråk, är strukturbildande och inte får förbises.

Region Skåne instämmer med att även reguljär regionbusstrafik kan vara strukturbildande. Regionplanen lyfter dock fram att tågtrafiken och superbusstråken har en *särskilt stor* strukturbildande potential.

Burlövs kommun påpekar att deras tågstation behöver tydliggöras som pendlarstation för både Pågatåg och Öresundståg. Kommunen saknar även omnämnandet av utvecklingen av System 3 och hur det kommer att påverka trafiken.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Regionplanens karta över *Kollektivtrafikstråk i Skåne* redovisar nuvarande trafikering. I Region Skånes *Persontågsstrategi 2020–2040* redovisas målbilder för framtida trafikering, inklusive för System 3, samt satsningar på järnväg som behövs för att nå målbilden. För att skapa förutsättningar för förverkligande av målbilden är det avgörande att, i enlighet med regionplanen, agera gemensamt för att förmå staten att genomföra nödvändiga investeringar i infrastruktur, samt inkludera kollektivtrafiken i ett tidigt skede i planeringen och verka för att den ska få en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad.

Eslövs kommun instämmer med att kollektivtrafiken är ett verktyg för att binda samman Skåne och nå målbilden i den regionala utvecklingsstrategin, men anser att innehållet i avsnittet behöver utvecklas för att möjliggöra detta.

Regionplanen innehåller strategier och principer på en övergripande nivå för fortsatt arbete med att utveckla kollektivtrafiken, fördjupningar görs i Region Skånes fortsatta planering av kollektivtrafiken.

Hörby kommun påtalar att Region Skåne och Skånetrafiken behöver uppnå samstämmighet i sina prioriteringar av kollektivtrafik, att busstrafik behöver prioriteras likvärdigt med tågtrafik, samt att vidare arbete genomförs i samråd med kommunerna.

Region Skånes inställning är att både buss- och tågtrafiken fyller viktiga roller för ett sammanbundet Skåne och för att skapa förutsättningar för att dra nytta av den flerkärniga ortsstrukturen.

Östra Göinge kommun önskar tillägget Superbusskonceptet Kristianstad - Östra Göinge – Älmhult.

Regionplanen innehåller strategier och principer på en övergripande nivå som ska utgöra underlag för fortsatt arbete med att utveckla kollektivtrafik. Regionplanen föreslår inte nya superbusstråk, de hanteras inom ramen för fortsatt planering av infrastruktur och kollektivtrafik.

Svedala kommun efterfrågar stöd i planering och genomförande av förbättringsåtgärder gällande befintlig infrastruktur och kollektivtrafik främst kopplat till väg 841 och väg 108 samt planering för ny station utmed Ystadbanan i Börringe.

Regionplanen innehåller strategier och principer på en övergripande nivå som underlag till fortsatt arbete med att utveckla infrastruktur och kollektivtrafik. Regionplanen lyfter fram behov av större nationella transportinfrastrukturinvesteringar med utgångspunkt från Skånebilden och Regionsamverkan Sydsveriges positionspapper för infrastruktur. Satsningar på regional transportinfrastruktur hanteras inom ramen för arbetet med den regionala transportinfrastrukturplaneringen. Regionplanen pekar inte ut några nya stationer utöver de som redan är planerade. Möjligheter till nya stationer utesluts inte genom regionplanen men frågan behöver prövas från fall till fall i samband med det fortsatta arbetet med infrastruktur och kollektivtrafik.

Sydöstra Skåne påpekar att Ystad-Sjöbo-sträckan bör tas med bland busstråk av regional betydelse, då det är högt resande och täta turer mellan orterna.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Regionplanens karta över kollektivtrafikstråk utgår från befintliga stråk i Region Skånes *Trafikförsörjningsprogram 2020–2030.*

Vänsterpartiet i Skåne påtalar att regionplanen ytterligare bör ta äldres resandebehov i beaktande och föreslår att man låter mer vältrafikerade stråk finansiera de glesare.

Region Skåne instämmer och synpunkten tas med i vidare arbete tillsammans med kommunerna utifrån behov och prioriteringar.

Region Stockholm önskar förtydligande över vilka stora satsningar som kommer göras inom kollektivtrafiken. Gällande planeringsprinciperna föreslår de ett tillägg med resonemang kring styrmedels betydelse för den fysiska planeringen, samt en uppmaning att prioritera redan existerande kollektivtrafikstrukturer likväl som nybyggnation.

Regionplanen har utformats på en övergripande nivå. För mer detaljerade redovisningar av satsningar inom transportinfrastruktur och kollektivtrafik hänvisar Region Skåne till arbetet med regional transportinfrastrukturplan samt Region Skånes *Trafikförsörjningsprogam 2020–2030* och *Persontågsstrategi 2020–2040*

Lunds universitets studentkårer vill betona att en utbyggnad av kollektivtrafiken inte får innebära ökade biljettkostnader, då det skulle medföra konsekvenser för de mer ekonomiskt utsatta.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Biljettkostnader för kollektivtrafiken hanteras inte inom ramen för regionplanen.

Akademiska hus påpekar att mångfald av kollektivtrafik till lärosätena är viktigt.

Region Skåne uppskattar synpunkten som noteras och tas med i vidare arbete under genomförandet av regionplanen.

Gränsöverskridande transporter

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Gränsöverskridande transporter*: Helsingborgs stad, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Region Blekinge, Hallaröds hembygdsförening, MalmöLundregionen, Trelleborgs kommun, Malmö stad, Svalövs kommun, Landskrona stad, Eslövs kommun, Älmhults kommun, Transportministeriet, Region Halland, Markaryds kommun, Sveriges Åkeriföretag och Lennart Nord.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter till stor del om den nya stambanan för höghastighetståg, en del aktörer ser positivt på dess potential medan andra ställer sig starkt negativa. Vidare är de flesta enade kring de nya stationernas placering, vilket bör vara centralt integrerade i Lund och Hässleholm för att satsningen ska vara hållbar och ge de synergieffekter som förespås. Synpunkterna handlar även om att effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen bör utredas och finnas med i regionplanen. I övrigt påpekas att regionplanen bör se över Skånes gränser beträffande transportinfrastruktur och bland annat nämns kopplingar till andra regioner och gränskommuner.

***

Helsingborg stad instämmer med vikten av en ny stambana, men anser att färdigställandet av västkuststråket bör prioriteras. Det efterfrågas även att regionplanen synliggör de noder som utgör anslutningarna till den nya stambanan, däribland Hässleholm.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och texten om Västkuststråket har utvecklats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har strukturkartan kompletterats för att tydligare belysa de noder som efterfrågats.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att regionplanen tydligt behöver ta ställning för integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm i frågan om den Nya stambanan.

Region Skåne håller med om betydelsen av centrala stationslägen. Inför granskningsskedet har avsnittet *Transportinfrastruktur* i strukturkartan utvecklats och lyfter fram att för att möjliggöra ökad rörlighet över hela regionen är det viktigt att den nya stambanan planeras samordnat med anslutande banor, med integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov.

Region Blekinge saknar den potentiella nya järnvägsdragningen Skånediagonalen i regionplanen och menar att den skulle avlasta en del sträckor. Region Blekinge vill även påminna om vikten av att utveckla ett tågsystem inte bara för invånarna i Skåne, utan även för invånarna i andra regioner.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Skånediagonalen ingår inte bland de infrastrukturinvesteringar som Region Skåne har prioriterat. Regionplanen lyfter fram betydelsen av satsningar på Skånebanan, som sträcker sig från Helsingborg till Kristianstad mot Blekinge och som kommer också att bli en viktig förbindelse till den nya stambanan.

Hässleholms kommun anser att regionplanen behöver bli tydligare vad gäller behovet att genomföra nya stambanor med centralt belägna, väl integrerade stationslägen både i Lund och i Hässleholm. Det efterfrågas att det i regionplanen framgår att Region Skåne har en ledande roll vad gäller samordning.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och inför granskningsskedet har strukturkartan utvecklats avseende transportinfrastruktur, inklusive de nya stambanorna. Regionplanen lyfter fram att för att möjliggöra ökad rörlighet över hela regionen är det viktigt att den nya stambanan planeras samordnat med anslutande banor, med integrerade och centralt placerade stationer i Lund och i Hässleholm samt synkroniserat med den regionala tågtrafikens behov.

MalmöLundregionen påpekar att färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att påverka och transportflöden till, från och genom Skåne och stärka regionens koppling till Tyskland.

Regionplanen belyser att öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen väntas medföra ökad trafik vilket kommer innebära ett större tryck på infrastrukturen samt behov av ökad kapacitet. Regionplanen lyfter även fram att en ökad tillgänglighet till norra Tyskland ger stora möjligheter att stärka kopplingen med Tyskland och det kontinentala Europa.

Trelleborgs kommun påpekar att regionplanen behöver kompletteras med ställningstaganden och mål för de gränsöverskridande transporter som sker via Trelleborgs hamn till bland annat Tyskland, Litauen och Polen.

Region Skåne instämmer och inför granskningsskedet har regionplanens strukturkarta med tillhörande text kompletterats angående Trelleborgs hamn. Regionplanen har även kompletterats med nya kartor som

synliggör kopplingar till omvärlden inklusive Tyskland, Polen och Baltikum.

Malmö stad vill lyfta Öresundsmetrons potential att stärka pendling tvärs över Öresund samt klimatvänlig godstågstrafik över Öresundsbron och menar att detta bör förstärkas i regionplanen.

Region Skåne instämmer och har kompletterat granskningshandlingen med att en Öresundsmetro kan avlasta Öresundsbron genom att ta hand om det lokala resandet.

Svalövs kommun anser att Europaspåret bör finns med i regionplanen som alternativ Öresundsförbindelse.

Region Skåne uppskattar synpunkterna men regionplanen tar utgångspunkt i Skånebilden samt Regionsamverkan Sydsveriges infrastrukturpositionspapper, där Europaspåret inte ingår. Regionplanen har kompletterats angående konsekvenser av Fehmarn Bält-förbindelsen under avsnittet *Gränsöverskridande transporter*.

Landskrona stad anser att Europaspåret bör finns med i regionplanen som alternativ Öresundsförbindelse.

Region Skåne uppskattar synpunkten men regionplanen tar utgångspunkt från Skånebilden samt Regionsamverkan Sydsveriges infrastrukturpositionspapper, där Europaspåret inte ingår. Regionplanen har kompletterats angående konsekvenser av Fehmarn Bält-förbindelsen under avsnittet *Gränsöverskridande transporter*.

Eslövs kommun efterfrågar att effekterna av den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen får större utrymme i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkten och inför granskningsskedet har regionplanen kompletterats med konsekvenser av Fehmarn Bält-förbindelsen under avsnittet *Gränsöverskridande transporter*.

Region Halland anser att regionplanen skulle kunna beskriva hur transportinfrastrukturen knyter ihop Skåne med Halland och vidare upp mot Göteborg och Oslo.

Region Skåne instämmer och inför granskningsskedet har regionplanen kompletterats angående samarbetet inom Regionsamverkan Sydsverige, samt med ny omvärldskarta över Skånes kopplingar med omvärlden inklusive Göteborg och Oslo, samt STRING-samarbetet. Regionplanen har även i strukturkartan med tillhörande text kompletterats avseende Västkustbanan och stråkets betydelse för att förbinda Oslo och Göteborg med Malmö-Köpenhamn, samt knyta ihop fler större städer längs sträckan.

Hallaröds hembygdsförening menar att höghastighetsbanan skulle ha försumbara effekter på Skånes kommunikationer, näringsliv och arbetsmarknad. Föreslår att Region Skåne på nytt undersöker möjligheten till en ny stambana i anslutning till nuvarande.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och Region Skåne deltar tillsammans med berörda kommuner aktivt i Trafikverkets pågående arbete med nya stambanor. Regionplanen tar i denna version inte ställning

kring järnvägens sträckning men förespråkar centralt belägna stationslägen.

Danska Transportministeriet: Banedanmark har gennemgået høringsmaterialet og har med henvisning til deri omtalte Region Skånes "Förslag till Tågstrategi" bemærkninger angående kapaciteten på Øresundsforbindelsen. Der er i strategien indeholdt nedenstående opgørelse over antal nødvendige tog over Øresund, som Regionen mener, der er brug for til at opnå deres mål til antal rejser: I 2030: 4 Øresundstog + 4 System 3 tog, i 2035: 4 Øresundstog + 5 System 3 tog, i 2040: 4 Øresundstog + 6 System 3 tog. Banedanmark skal på det grundlag henlede opmærksomheden på, at den maksimale kapacitet i Øresundskorridoren i dag er 12 tog i timen. Togantallet i opgørelsen er derfor teoretisk set muligt ved homogen drift. Hvis der også skal køre godstog, nedsættes kapaciteten. Hvis der for eksempel skal køre 2 godstog, er der kun plads til 8 passagertog. Der kan endvidere komme begrænsninger, hvis der skal skaffes plads til andre tog i fri trafik. Det bemærkes, at kapaciteten på selve bro-/tunnelforbindelsen isoleret set er lidt højere end de 12 tog, men mulighederne begrænses af infrastrukturen på både dansk og svensk side.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och är medveten om att kapaciteten på Öresundsbron är begränsad och medger olika kombinationer av person- och godståg, samt att det framför allt är i landanslutningarna som begränsningarna finns. Region Skåne verkar bland annat tillsammans med samverkanspartners i Greater Copenhagen för att de åtgärder i Öresundsbrons landanslutningar som behövs för att kunna utnyttja Öresundsbrons fulla kapacitet ska genomföras så snart som möjligt.

Region Skåne har högt satta mål avseende kollektivtrafik och färdmedelsfördelning. Region Skånes tågstrategi utgår från målprognoser som leder till måluppfyllelse och ska ses som en viljeinriktning för framtida utveckling av trafikeringen. Eftersom detta ligger högre än vad infrastrukturen idag medger verkar Region Skåne för att såväl Öresundsbrons landanslutningar ska åtgärdas som att nya Öresundsförbindelser ska byggas.

Älmhults kommun lyfter vikten av väl utbyggd transportinfrastruktur även till kringliggande kommuner och regioner med tanke på gränsöverskridande arbetsmarknadsregioner.

Region Skåne ser gränsöverskridande funktionella samband, inte minst om arbetsmarknadsregion som en viktig fråga med utvecklingspotential i samband med planens genomförande samt fortsatt löpande planering.

Markaryds kommun efterfrågar att Markarydsbanan omnämns i regionplanen.

Region Skåne uppskattar synpunkten. Markarydsbanan ingår som ett viktigt transportinfrastrukturstråk i strukturkartan men omnämns inte i plantexten.

Sveriges Åkeriföretag efterfrågar ett fortsatt arbete för en alternativ fast förbindelse över Öresund.

Region Skåne uppskattar synpunkten men den föranleder ingen justering av regionplaneförslaget.

Lennart Nord efterfrågar att regionplanen i högre grad problematiserar vad stora infrastruktursatsningar innebär för hela Skånes invånare.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och i granskningshandlingen har strukturkartan utvecklats avseende transportinfrastruktur och för att lyfta fram betydelsen av att den nya stambanan planeras samordnat med anslutande banor, med integrerade och centralt placerade stationer för att möjliggöra ökad rörlighet över hela regionen. Regionplanen lyfter även fram behov av satsningar på de anslutande infrastrukturstråken Skånebanan och Ystadbanan som viktiga för tillgängligheten till den nya stambanan.

Godstransporter

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Godstransporter*: Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Sveriges Åkeriföretag, Malmö stad, Svalövs kommun, Landskrona stad, Lomma kommun, Burlövs kommun, Region Stockholm, Sjöfartsverket, VASYD och Skånes Socialdemokratiska Partidistrikt.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att överföringen av gods från lastbil till järnväg eller sjöfart och hur kapacitetsbristen över Öresund ska lösas. Aktörerna efterfrågar ett resonemang om att säkerställa strategiska lägen i Skåne för olika typer av gods- och logistikhantering samt om godsflöden som inkluderar hela Sverige. Exempelvis bör lokalisering av ny rangerbangård pekas ut i karta samt bör dess eventuella konsekvenser hanteras i text.

***

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg saknar ett resonemang om nordvästra Skånes roll som en regionalt och nationellt viktig logistiknod.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och strukturkartan med tillhörande text har i granskningshandlingen kompletterats för att lyfta fram Malmö, Trelleborg, Ystad och Helsingborg som viktiga strategiska godsnoder samt tydligare belysa hamnarnas funktion och betydelse. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag för att utveckla frågan ytterligare i denna regionplan. I fortsatt regional planering finns potential att fördjupa dessa frågor ytterligare.

Sveriges åkeriföretag anser det viktigt att ”proaktivt och regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor inneha och förvalta ett fullt utbyggt vägnät med den senaste bärighetsklassen BK4”. De efterfrågar även ytterligare stöd i frågan att förflytta ”transitgods” från lastbil till sjöfart alternativt järnväg.

Region Skåne delar Sveriges åkeriföretags åsikt om betydelsen av ett proaktivt och regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor. Region Skåne arbetar aktivt med gods- och logistikfrågor ur att regionalt perspektiv, framförallt kopplat till genomförandet av Region *Skånes Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen* samt genom framtagandet av kunskapsunderlag. Däribland en rapport om hur High Capacity Transports (HCT) i Skåne på väg och järnväg kan bidra till att klimatmålen uppnås samtidigt som godstransporterna i Skåne effektiviseras.

Malmö stad efterfrågar att regionplanen lyfter fram vikten av att godstransporter är energi- och yteffektiva för att säkerställa en attraktiv och trivsam stadsmiljö. Malmö stöd efterfrågar dessutom att regionplanen hanterar en långsiktigt hållbar lösning för en eller flera rangerbangårdar i Skåne, ett yttre godsspår i Malmö samt robusta anslutningar till Malmö hamn. Generellt är kommunen positiv till att regionplanen framhåller vikten av att arbeta proaktivt och utveckla ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor.

Region Skåne noterar synpunkten om vikten av energi- och yteffektiva godstransporter i stadsmiljön, men förslaget erfordrar ingen ändring då *Regionplan för Skåne 2022–2040* redan anses bemöta detta.

Vidare har granskningshandlingen kompletterats med text om rangerbangård, men Region Skåne kommer inte inkludera förslag på lägen i denna version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Svalövs kommun efterfrågar en övergripande järnvägsgodsstrategi samt att en utbyggnad av godsterminalstrukturen omnämns i regionplanen. Kommunen anser att överföring av gods till järnväg är en viktig fråga och är positiva till att en ny rangerbangård lokaliseras i södra delen av kommunen, dock saknar de en analys av goda logistiklägen utmed järnväg och väg.

Region Skåne har sedan tidigare tagit fram *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen*, vilken använts som underlag i framtagandet av avsnittet. Region Skåne har valt att lägga *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en strukturell och principiell nivå i denna version och presenterar behovet av satsningar på transportinfrastruktur på både järnväg och väg under avsnittet om planeringsstrategier.

Vidare har granskningshandlingen kompletterats med text om rangerbangård, men Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag att inkludera förslag på lägen i denna version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Region Skåne ser säkerställandet av kapacitet och funktionalitet för rangering i södra Sverige som en viktig fråga för Skåne och Sverige och ser fram emot fortsatt samråd med berörda aktörer.

Landskrona stad efterfrågar en övergripande järnvägsgodsstrategi med svar på hur Skåne ska hantera ökande transitflöden i framtiden. Kommunen anser att Region Skåne fortsatt bör utreda frågan om en ny godsbangård i Skåne, och hur kapacitetsbristerna för godstransporter kan lösas, samt arbeta för att Europaspåret utreds som en möjlig ny Öresundsförbindelse. Kommunen anser att stärka möjligheten till godstransporter på järnväg är en viktig fråga att arbete vidare med.

Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har kompletterats med resonemang kring Öresundsförbindelsens kapacitet.

Lomma kommun påpekar att regionplanen kan komma att behöva och följaktligen bör peka ut en eventuell yttre godsbana, gärna på strukturkartan över framtida bangårdar och godstransporter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har kompletterats med text om rangerbangård, men Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag att inkludera förslag på lägen för en eventuell yttre godsbana i denna version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Burlövs kommun vill lyfta fram att man under inga omständigheter kan acceptera ett yttre godsspår.

Region Skåne vill förtydliga att yttre godsspår inte ingår i Region Skånes prioriterade infrastrukturåtgärder och därav inte heller i *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Region Stockholm efterfrågar ett resonemang om godsflöden som inkluderar övriga Sverige, såväl som behov av att säkerställa strategiska lägen i Skåne för olika typer av gods- och logistikhantering.

Regionplanen beskriver på en översiktlig nivå Skånes roll som en transitregion som skapar förutsättningar för utrikeshandeln i Sverige. För mer fördjupat underlag vill Region Skåne hänvisa till Region Skånes godsstrategi - *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne.*

Sjöfartsverket är positiva till ambitionen att flytta godstransporter från väg till sjö och järnväg. Vidare menar Sjöfartsverket att det finns outnyttjad potentiell i Skånes hamnar och att deras funktion bör ges en större roll i den fortsatta planeringen av regionen.

Region Skåne uppskattar synpunkten och tar med inspelet i Region Skånes fortsatta arbete.

VASYD påpekar att avfallstransporterna bör lyftas in som en viktig aspekt i beskrivningen av de urbana godstransporterna.

Region Skåne ser att hantering och transport av avfall är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Banedanmark har med henvisning til Region Skånes "Förslag till Tågstrategi" bemærkninger angående kapaciteten på Øresundsforbindelsen.

Region Skåne är medveten om att kapaciteten på Öresundsbron är begränsad och medger olika kombinationer av person- och godståg, samt att det framför allt är i landanslutningarna som begränsningarna finns. Region Skåne verkar bland annat tillsammans med samverkanspartners i Greater Copenhagen för att de åtgärder i Öresundsbrons landanslutningar som behövs för att kunna utnyttja Öresundsbrons fulla kapacitet ska genomföras så snart som möjligt.

Region Skåne har högt satta mål avseende kollektivtrafik och färdmedelsfördelning. Region Skånes *Persontågsstrategi 2020–2040* utgår från målprognoser som leder till måluppfyllelse och ska ses som en viljeinriktning för framtida utveckling av trafikeringen. Eftersom detta ligger högre än vad infrastrukturen idag medger verkar Region Skåne för att såväl Öresundsbrons landanslutningar ska åtgärdas som att nya Öresundsförbindelser ska byggas.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt poängterar vikten av Skånes hamnar och att dessa bör belysas som viktiga transportnoder.

Region Skåne håller med om att hamnarna behöver lyftas fram tydligare i regionplanen. I granskningshandlingen har avsnittet *Godstransporter* under fliken *Tematiska fördjupningar* fördjupats avseende hamnarna. Vidare beskrivs Skånes hamnar som strategiska godsnoder under rubriken transportinfrastruktur i fliken *Utvecklingsinriktning*.

Transporter – Kartor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande *kartorna under den tematiska fördjupningen Transporter*: Malmö stad, Sjöfartsverket, Centerpartiet i Skåne, Region Blekinge, Klippans kommun, Åstorps kommun, Svalövs kommun, Landskrona stad, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun och Sydöstra Skåne.

Flertalet synpunkter över specifika kartdetaljer har inkommit.

***

Malmö stad önskar en karta över vad som finns i den närmaste omvärlden, exempelvis kopplingar till Köpenhamn, Själland, Bornholm, Halland, Kronoberg och Blekinge. Utöver det önskas en karta med pendling över nationsgränser, samt att kartan över arbetspendling i Skåne skulle kunna kompletteras med en karta över utbildningsresande.

Till granskningsversionen har planen kompletterats med en uppdaterad version om omvärldskartan för att förtydliga Skånes kopplingar till närliggande städer och regioner. Karta som visar pendlingsströmmar till Danmark finns med men har fått en tydligare placering i granskningsversionen. Statistik för pendling över nationsgränsen finns endast på regional nivå på grund av juridiska skillnader mellan Sverige, Danmark och Norge. Karta över utbildningsresande går endast att göra för grund- och gymnasienivå samt Komvux eftersom en stor andel universitetsstuderande inte är skrivna på den ort de studerar.

Sjöfartsverket anser att områden för sjöfart endast visas översiktligt och menar att det inte ger en rättvis bild av de ytanspråk som sjöfarten kräver.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill uppmärksamma på att Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Detta innefattar även kartor som visar en översiktlig och strukturell bild.

Centerpartiet i Skåne önskar att kollektivtrafikstråk inte slutar vid regiongränsen i kartmaterialet. I övrigt se till att de olika kartorna överensstämmer med varandra. Exempelvis på s. 24 är varken Åhus eller Landskrona hamnar markerade samtidigt som de återfinns i kartbilden på s. 68. Om utelämnandet är avsiktligt bör en kommentar lämnas i anslutning till någon av kartorna.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill uppmärksamma på att urval har gjorts vilka kartor som visar information utanför regiongränsen. I strukturkartan och omvärldskartan visas kopplingar mellan Skåne och sina grannregioner. Gällande kartan för kollektivtrafik är det data för Skåne som använts och därför visas inte information från grannregionerna. Vidare har Region Skåne svårt att avgöra vilken karta som menas på sidan 24. I de tematiska fördjupningarna visar tillhörande kartor olika information som speglar avsnittet, informationen kan därför

skilja sig från karta till karta. Vidare har både strukturkartan och temakarta för godstransporter reviderats till granskningshandlingen.

Region Blekinge anser att det vore önskvärt att redovisa ett storregionalt perspektiv på de kartor där det är möjligt.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill uppmärksamma på att urval har gjorts vilka kartor som visar information utanför regiongränsen. I strukturkartan och omvärldskartan visas kopplingar mellan Skåne och sina grannregioner. Vidare håller Region Skåne med om att utbytet med grannregionerna är viktigt och något som bör synliggöras och kan utvecklas ytterligare i fortsatt regional planering.

Klippans kommun påpekar att kartan över befintliga kollektivtrafikstråk i Skåne saknar befintliga kollektivtrafikstråk mellan Ljungbyhed – Stehag samt mellan Klippan - Östra Ljungby.

I den tematiska kartan över viktiga kollektivtrafikstråk presenteras de stråk som är utpekade i Region Skånes trafikförsörjningsprogram som regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk.

Åstorps kommun har identifierat ett cykelstråk mellan Åstorps tätort och Hyllinge som de gärna ser stärks.

Region Skåne uppskattar återkopplingen. I kartan som visar cykelstråk i Skåne finns ett starkt stråk utpekat mellan Åstorps tätort och Hyllinge.

Svalövs kommun anser att Europaspåret bör illustreras som en fast förbindelse över Öresund i kartorna.

Regionplanen utgår från den beslutade Skånebilden gällande fasta förbindelser över Öresund.

Landskrona kommun anser att Europaspåret bör illustreras som en alternativ fast förbindelse över Öresund i kartorna. Vidare påtalas att goda logistiklägen utmed järnväg och vägar bör markeras i karta samt att Regionbuss 218 bör markeras som ett busstråk av delregional betydelse.

Regionplanen utgår från den beslutade Skånebilden gällande fasta förbindelser över Öresund. Region Skåne har sedan tidigare tagit fram en gods- och logistikstrategi, vilken använts som underlag i framtagandet med avsnittet. Region Skåne har valt att lägga *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en strukturell och principiell nivå i denna version och presenterar behovet av satsningar på transportinfrastruktur på både järnväg och väg under avsnittet *Planeringsstrategier*. I den tematiska kartan över viktiga kollektivtrafikstråk presenteras de stråk som är utpekade i Region Skånes trafikförsörjningsprogram som regionalt, delregionalt och lokalt viktiga kollektivtrafikstråk.

Bjuvs kommun anser det viktigt att prioriterade infrastruktursatsningar inom Familjen Helsingborg och kommunens planering, såsom den nya vägen för sträckningen lv. 109 mellan Ekeby – Kågeröd, återfinns i regionplanen.

Region Skåne har valt att lägga denna version av *Regionplan för Skåne 2022–2040* på en övergripande och principiell nivå, därav behandlas inte infrastrukturinvesteringar av den detaljeringsgraden. De större infrastruktursatsningar som lyfts fram särskilt i planen är baserade främst på Skånebilden, samt Positionspapper från Regionsamverkan Sydsverige och liknande överenskommelser. För mer detaljerade infrastruktursatsningar hänvisar Region Skåne till den Regionala transportinfrastrukturplanen.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg påpekar att väg E6 genom Skåne har en viktig roll för regional arbetspendling.

Region Skåne håller med om att väg E6 spelar en viktig roll för den regionala arbetspendlingen. För E6 i Skåne ingår trimning i nationell plan 2018–2029 och är även prioriterad till kommande nationell plan 2022–2033.

Höganäs kommun anser att det är viktigt att väg 112 finns med i kartan. Vidare finns Höganäs varken med under kategorin ”annan godshamn” i kartan över infrastruktur för godstrafik eller i kartan för flöden för godstransport. Höganäs hamn bör finnas med på kartorna då den hanterar gods.

I granskningsversionen av regionplanen finns väg 112 med i kartan *infrastruktur för godstrafik i Skåne* som ett kompletterande regionalt viktigt stråk. Gällande hamnarna är det fortsatt de Hamnar som ingår i transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt allmänna hamnar som pekas ut i kartan *infrastruktur för godstrafik i Skåne, Starka relationer för gods- och handelsflöden* samt *strukturkartan.*

Sydöstra Skåne anser att den kapitlets kartor hade kunnat visa mer av en framåtsyftande utveckling utifrån identifierade behov av satsningar.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att tidsperspektivet har setts över till granskningsversionen och förtydligande har gjorts i legenderna över vad som är befintligt, planerat eller där behov finns.

Blågrön infrastruktur

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Blågrön infrastruktur*: Höörs kommun, Eslövs kommun, Hässleholms kommun, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Båstad kommun, VA SYD, Havs- och vattenmyndigheten och Kulturnämnden.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att underlaget i form av rapporten *Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur* från 2012 är inaktuell och behöver uppdateras för att vara ett relevant stöd i planeringen. Vidare lyfts att kapitlet tydligare behöver visa på ett mellankommunalt och mellanregionalt perspektiv gällande båda blåa och gröna strukturer. Potential för samordning kring att bevara och utveckla regionalt värdefulla grön- och vattenområden kan belysas ytterligare i både text och kartor.

Gällande kartmaterialet efterfrågas tydligare motiveringar av grönblå värden och att kartorna görs mer användbara för kommunerna att applicera i sin egen planering i takt med regionens

utveckling. Generellt upplevs den tematiska fördjupningen kring blågrön infrastruktur som positiv, men med viss utvecklingspotential.

De förbättringsförslag som ges inkluderar att lyfta fram jordbruk som resurs utöver dess värde som näring, att markera ut kulturmiljövärden, samt att inkludera länsstyrelsens framtagna värdetrakter. I övrigt lyfter VASYD vikten av att belysa hur trycket på vattenresurser kommer att öka i takt med regionens utveckling. Övergripande verkar den tematiska fördjupningen kring blågrön infrastruktur upplevas som positiv, men med viss utvecklingspotential.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Grönstruktur*.

***

Höörs kommun anser att dokumentet ”Grönstruktur i Skåne” från 2012 är inaktuellt och inte bör användas som underlag. Höörs kommun efterfrågar ett tydligare utvecklingsperspektiv kring den blågröna infrastrukturens användning i relation till människor, rekreation och besöksnäring.

Region Skåne bedömer att *Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur* från 2012 fortfarande är ett relevant underlag för den regionala skalan. Kartskikten för grönstruktur i granskningshandlingen utgår från denna rapport men har uppdaterats efter kommunernas översiktsplaner, delregionala strukturkartor samt Länsstyrelsen Skånes underlag för grön infrastruktur, vilket inkluderar värdetrakter.

Eslövs kommun påpekar att kapitlets underlag, ”Grönstruktur i Skåne” från 2012, är föråldrat och ej relevant att utgå från. Kommunen är positiv till att regionplanen innehåller ett kapitel om blågröna strukturer, men tycker inte texten och kartan ger tillräckligt stöd för kommunernas planering.

Region Skåne bedömer att *Grönstruktur i Skåne - Strategier för en utvecklad grön struktur* från 2012 fortfarande är ett relevant underlag för den regionala skalan. Kartskikten för grönstruktur i granskningshandlingen utgår från denna rapport men har uppdaterats efter kommunernas översiktsplaner, delregionala strukturkartor samt Länsstyrelsen Skånes underlag för grön infrastruktur, vilket inkluderar värdetrakter.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. När det gäller värden och avvägningar i den fysiska planeringen har regionplanen därför i detta skede inte den detaljeringsgrad som efterfrågas men tar med synpunkterna i vidare arbete.

Lomma kommun saknar en genomgående röd tråd för den blågröna infrastrukturen. Analyser kring blågröna trender och klimatförändringar ur ett regionalt och internationellt perspektiv skulle vara ett bra underlag för kommunerna att förstå strukturernas utvecklingsbehov. Lomma kommun saknar också det regionala och mellanregionala perspektivet i kapitlet.

Region Skåne uppskattar synpunkterna. Den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi, planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar. Texter som berör grönstruktur och biologisk mångfald har reviderats. En ny utmaning för klimatfrågor har tillkommit i under *Planeringsförutsättningar* och lyfter utmaningen med förlusten av arter, naturtyper och ekosystem som ett accelererande problem på såväl regional som global nivå.

Region Skåne instämmer i att det är av vikt att lyfta Skånes kopplingar till angränsande län när det gäller grönstrukturen. Men bedömer att det behövs ytterligare underlag och att det är ett vidare arbete i samverkan med angränsande län under genomförandet, vilket eventuellt kan ske inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige.

Båstad kommun efterfrågar att värdena i karta och text tydliggörs och motiveras, att jordbruksmarkens värde som näringsverksamhet respektive resurs behandlas åtskilt, samt att landskapets kulturmiljövärde läggs till. Kommunen påpekar också att det vore värdefullt om regionplanen beaktade och lyfte in Länsstyrelsens framtagna underlag för värdetrakter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna men har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. När det gäller värden och avvägningar i den fysiska planeringen har regionplanen därför i detta skede inte den detaljeringsgrad som efterfrågas, men Region Skåne tar med synpunkterna till vidare arbete.

Relevant information i regionplanens kartor följer delvis Boverkets ÖP-modell 2.1.1. Kartorna i regionplanen kommer, där det är relevant, stegvis att kunna visualiseras i en ny kartutforskare med anpassad interaktivitet till antagandehandlingen. Målet är också att tillgängliggöra relevant kartunderlag som öppen data. Det är Region Skånes förhoppning att detta kommer att underlätta för kommunerna och andra aktörer att applicera kartorna i efterföljande planering.

Jordbruk som näringsverksamhet har flyttats till avsnittet *Näringsliv*.

Region Skåne håller med om att kulturmiljöfrågorna kopplat till landskapets värden är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Skånes landskapskaraktärer redovisas i *Grönstruktur i Skåne* men Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckligt underlag för ytterligare ställningstaganden och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Hässleholms kommun efterfrågar att åtgärder gällande vatten- och blåstrukturfrågor, såsom dess attraktionsvärden, skyddsvärden och ur dricksvattensynpunkt, behöver belysas ytterligare.

Region Skåne instämmer i att de frågor som Hässleholms kommun lyfter behöver vidareutvecklas i regionplanen. I granskningshandlingen har vattenfrågorna förtydligats genomgående i den tematiska fördjupningen *Grönstruktur* (i samrådshandlingen Blågrön infrastruktur). Region Skåne bedömer att det behövs ytterligare underlag avseende planering av vatten i det regionala och mellankommunala perspektivet och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet där också de skånska kommunerna och andra aktörer behöver involveras.

Kävlinge kommun saknar ett regionalt perspektiv på Skånes blåa strukturer.

Region Skåne instämmer i att frågor kopplade till vatten är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. I granskningshandlingen har vattenfrågorna förtydligats genomgående i den tematiska fördjupningen *Grönstruktur* (i samrådshandlingen Blågrön infrastruktur). Region Skåne har dock valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna första version. Region Skåne bedömer att det behövs ytterligare underlag avseende planering av vatten i det regionala och mellankommunala perspektivet och ser att det är ett vidare arbete under

genomförandet där också de skånska kommunerna och andra aktörer behöver involveras.

VA SYD lyfter vikten av att belysa hur trycket på vattenresurser kommer att öka i takt med regionens utveckling.

Region Skåne instämmer och har förtydligat granskningshandlingen, särskilt i avsnitten *Vatten i landskapet* och *Vattenförsörjning*. Region Skåne har dock valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna första version. Region Skåne bedömer att det behövs fortsatt arbete avseende planering av vatten i det regionala och mellankommunala perspektivet och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet där också de skånska kommunerna och andra aktörer behöver involveras.

Havs- och vattenmyndigheten är positiva till fördjupningen kring blågröna strukturer, men anser generellt att planeringsstrategierna och -principerna är för övergripande.

Region Skåne instämmer och har genomgående förtydligat vattenfrågorna i granskningshandlingen. Text och planeringsprinciper har bearbetats och kompletterats i de tematiska avsnitten *Klimatanpassad bebyggelseutveckling, Havet och kusten, Vatten i landskapet* och *Vattenförsörjning*. Avseende de fysiska strukturerna utgörs de stråk som är utpekade i kartan över regional grönstruktur till största delen av Skånes vattendrag. Kartmaterialet har uppdaterats med ett kartlager över vattendragen.

Region Skåne har dock valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna första version. Region Skåne bedömer att det behövs ytterligare underlag avseende planering av vatten i det regionala och mellankommunala perspektivet och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet, där också de skånska kommunerna och andra aktörer behöver involveras.

Kulturnämnden anser att avsnittet Blågrön infrastruktur, andra stycket, bör kompletteras med följande mening: ”Det är därför viktigt att skydda och utveckla den blågröna infrastrukturen, både i landskap och i städer och här kan kulturmiljöperspektivet vara ett stöd för utvecklingen” (sida 67).

Synpunkten uppskattas och avsnittet är kompletterat utifrån Kulturnämndens önskemål.

Regionala grönområden och stråk

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Regionala grönområden och stråk*: Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån, Sydöstra Skåne, Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd, Skånes hembygdsförbund, Malmö stad, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Sjöbo och Lunds kommuner, Lomma kommun, Trelleborgs kommun, Eslövs kommun, Stiftelsen Skånska Landskap, Båstad kommun, Romeleås- och Sjölandskapskommittén, Lunds universitets Studentkårer och Höörs kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att större hänsyn bör tas till naturens egenvärde och inte endast benämns utifrån sina användningsområdet. Synpunkterna påpekar att friluftsvärden och naturvärden bör separeras, att tysta områdens värden bör omnämnas samt att

regionplanen bör inkludera en planeringsprincip kring ekosystemtjänster. Generellt efterfrågas en större ambition kring att utveckla, binda ihop och bredda blågröna stråk samt att samordna med kommunerna i utvecklingsprojekt med inriktning mot exempelvis rekreation, naturvård, friluftsliv, besöksnäring och destinationsutveckling. Naturmiljöns betydelse för människors välmående och den allmänna folkhälsan får inte underskattas och Regionplanen bör värna om att säkerställa hela Skånes tillgänglighet till dessa områden.

***

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån påtalar att större hänsyn tas till naturens egenvärde och att texten omformuleras att ge större stöd i olika avvägningar. Vidare anser Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån att innebörden av begreppet involvera bör förtydligas i planeringsprincipen ”Utveckla mellankommunal och mellanregional samverkan samt involvera markägare och andra brukare i frågor som rör planering av blågrön infrastruktur” i den tematiska fördjupningen – Blågrön infrastruktur (sida 72).

Region Skåne delar uppfattningen att naturen har ett egenvärde. Region Skåne vill lyfta att det finns en problematik i att hitta en balans mellan naturvärden och rekreativa värden. Samtidigt är det av stor betydelse att hitta synergier och en balans mellan människa och natur, artrikedom, naturvärden, produktion och rekreation.

Region Skåne har ändrat ”involvera” till ”bjud in”. Meningen är även flyttad till genomförandekapitlet.

Sydöstra Skåne påtalar att perspektivet om naturens egenvärde behöver stärkas.

Region Skåne delar uppfattningen att naturen har ett egenvärde. Region Skåne vill lyfta att det finns en problematik i att hitta en balans mellan naturvärden och rekreativa värden. Samtidigt är det av stor betydelse att hitta synergier och en balans mellan människa och natur, artrikedom, naturvärden, produktion och rekreation.

Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd efterfrågar att även små områden, med sina resurser och värden, belyses tydligare.

Regionplanen behandlar grönstrukturen på en regional och övergripande nivå. Mindre naturområden redovisas därför inte specifikt i regionplanen även om de har ett värde.

Skånes hembygdsförbund önskar att begreppen kultur och kulturarv lyfts fram tydligare.

Region Skåne uppskattar synpunkten och kulturmiljöperspektivet har förtydligats på flera ställen i regionplanen. Avsnittet *Gestaltad livsmiljö* har förtydligats så att det framgår att gestaltad livsmiljö avser hur arkitektur, form, design, konst och kulturarv på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa samhällsutmaningar. Kulturmiljö och kulturarv är inräknat i det som benämns gestaltad livsmiljö baserat på den nationella politiken och Region Skånes *Strategi för gestaltad livsmiljö*, som båda behandlar kulturarv.

Malmö stad saknar en ambition att utöka och skapa nya kopplingar mellan grönområden, utöver att bevara.

I granskningshandlingen har temakartan som visar grönstrukturen förtydligats i syfte att visa vad som ryms inom de utpekade områdena och

stråken, samt hur kartan kan användas i den efterföljande kommunala planeringen. Region Skåne vill förtydliga att det som pekas ut är regionalt viktiga stråk vilka till stor del utgörs av befintliga vattendrag. Det ska tilläggas att detta inte är de enda stråken som är viktiga för att skapa ett sammanhängande nätverk av gröna stråk och områden. Det är av största vikt att kommunerna själva jobbar vidare med ett finmaskigare nät inom kommunen som också bidrar till de regionalt viktiga stråk som sträcker sig över kommungränsen.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att föreslagna gröna utvecklingsstråk behöver justeras i samråd med respektive kommun. Vidare anser kommunerna i Skåne Nordost det värdefullt om Regionplanen lyfter upp kvaliteten med tysta/bullerfria områden.

Region Skåne har använt Skåne Nordosts strukturkarta som ett underlag för grönstråken i regionplanens kartor.

Ur ett regionalt perspektiv anser Region Skåne att de delregionala strukturkartorna från Skånes hörnsamarbeten är bra underlag att utgå ifrån då dessa visar en övergripande bild och gemensamma ställningstaganden för de berörda kommunernas grönstruktur. Kommunernas översiktsplaner är också ett underlag av stor vikt, främst där det saknas delregionala underlag och har använts som ett komplement. Region Skåne vill också lyfta att regionplanen visar de regionala grönstråken på en övergripande och regional skala och därför inte alltid överensstämmer exakt med utpekade grönstråk i kommunala översiktsplaner. Region Skåne ser att det finns potential att utveckla stråken och välkomnar att kommunen själv utvecklar nya kopplingar och lokala stråk i översiktlig planering och grönplaner.

Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, som lyfter vikten av tysta områden och inkluderar en ny karta över tysta områden i Skåne.

Eslövs kommun efterfrågar resonemang kring vikten av tysta områden.

Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, som lyfter vikten av tysta områden och inkluderar en ny karta över tysta områden i Skåne.

Sveriges lantbruksuniversitet påtalar vikten av att inte fastna i en separerande syn på den regionala grönstrukturen, utan att istället inkludera omgivande strukturer och orter.

Region Skåne delar SLU:s synpunkt att grönstrukturen bör ses som en helhet. Regionplanen lyfter i granskningshandlingen tydligare fram tätortsnära rekreation och vikten av att länka tätorternas grönstruktur med den regionala grönstrukturen. Dock ser Region Skåne ett värde i att beskriva tätorternas grönstruktur i relation till bebyggelseutvecklingen.

Sjöbo och Lunds kommun anser att det regionala perspektivet på grönblå strukturer kan stärkas genom regionplanens övergripande syfte, bland annat avseende tillgänglighet och rörligt friluftsliv. Vidare kan sammanlänkningen mellan stad och land belysas ytterligare.

Region Skåne instämmer i att dessa perspektiv kan förstärkas i regionplanen. Granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt

avsnitt, *Friluftsliv*, som hanterar bland annat rörligt friluftsliv och behovet av ökad nåbarhet till naturen med hållbara färdmedel. Både *Friluftsliv* och *Tätorternas grönstruktur* lyfter fram tätortsnära rekreation och vikten av att länka samman tätorternas grönstruktur med den regionala grönstrukturen. Även i avsnittet *Regionala vandringsleder för rekreation och turism* lyfts vikten av att utveckla ett nät av rekreativa leder som binder ihop stad och landsbygd.

Lomma, Sjöbo och Lunds kommun efterfrågar differentiering mellan begreppen naturvärden och friluftsvärden.

Region Skåne instämmer med synpunkterna om att naturvärden och rekreativa värden inte alltid sammanfaller men anser att det även finns ett värde i att visa rekreativa och ekologiska värden samlat då det visar på ett multifunktionellt förhållningssätt till grönstrukturen och att nyttorna blir större för samhällsplaneringen om man även visar dessa värden samlat.

Granskningshandlingen har vidare kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, om friluftsliv i Skåne med tillhörande principer och karta. Länsstyrelsen Skåne kommer under året att ta fram en ny friluftsplan för Skåne och en kartering över Skånes regionalt viktiga områden för friluftsliv. Ett sådant underlag ser Region Skåne kan vara en del av regionplanen framöver.

Trelleborgs kommun påtalar även de att gröna områdens eventuella friluftsvärden och naturvärden bättre bör hållas isär.

Region Skåne instämmer med synpunkterna om att naturvärden och rekreativa värden inte alltid sammanfaller men anser att det även finns ett värde i att visa rekreativa och ekologiska värden samlat då det visar på ett multifunktionellt förhållningssätt till grönstrukturen och att nyttorna blir större för samhällsplaneringen om man även visar dessa värden samlat.

Granskningshandlingen har vidare kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, om friluftsliv i Skåne med tillhörande principer och karta. Länsstyrelsen Skåne kommer under året att ta fram en ny friluftsplan för Skåne och en kartering över Skånes regionalt viktiga områden för friluftsliv. Ett sådant underlag ser Region Skåne kan vara en del av regionplanen framöver.

Stiftelsen Skånska Landskap påtalar att områden för rekreation och friluftsliv inte får underskattas, utan bör belysas bättre samt värnas från framtida exploatering och skyddas från buller.

Granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, om friluftsliv i Skåne med tillhörande principer och karta. Länsstyrelsen Skåne kommer under året att ta fram en ny friluftsplan för Skåne och en kartering över Skånes regionalt viktiga områden för friluftsliv. Ett sådant underlag ser Region Skåne kan vara en del av regionplanen framöver. Skånska landskap och de 19 strövområden som stiftelsen förvaltar nämns i text och områdena redovisas på karta. Det nya avsnittet för friluftsliv behandlar även behovet av ökad nåbarhet till naturen med hållbara färdmedel. Avsnittet har vidare kompletterats med text och karta för tysta områden.

Lommas kommun efterfrågar också att ekosystemtjänster omnämns i planeringsprinciperna.

Ekosystemtjänster har förtydligats och omnämns nu på fler ställen i regionplanen. Ekosystemtjänster finns som planeringsprincip både under *Tätorternas grönstruktur* och *Havet och kusten.* Fungerande ekosystem är en förutsättning för att kunna producera ekosystemtjänster och principen under *Biologisk mångfald och grön infrastruktur* (tidigare *Biologisk mångfald*) fokuserar därför på detta.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén anser det viktigt att Region Skåne tar ett större ansvar för att säkerställa värdena inom Romeleåsen och Sjölandskapet, samt för att utveckla nåbarhet och tillgänglighet.

Granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt, *Friluftsliv*, om friluftsliv i Skåne med tillhörande principer och karta. Nåbarhet till naturen med hållbara färdmedel behandlas i avsnittet för regionala leder för vandring och cykling. Kartan för friluftsliv redovisar kollektivtrafiknoder som ansluter till lederna.

Lunds universitets Studentkårer ser att det finns stor potential i att använda rekreationsområden och skyddade naturområden för forskning och utbildning.

Region Skåne delar Lunds universitets studentkårers synpunkt att naturen har ett stort värde för forskning och utbildning.

Höörs kommun påpekar att strategiska kopplingar för rekreation går på tvären mot de riktningar där det vore mest strategiskt att binda samma med nya stråk. Höörs kommun anser att det vore fördelaktigt att eftersträva kopplingar i nordöstra och mellersta Skåne med tanke på den mängd orörd natur som finns där.

Grönstråken som redovisas i regionplanen ska läsas översiktligt. Till största delen utgår grönstråken från befintliga vattendrag, huvudsakligen de vattendrag som är utpekade av Länsstyrelsen som nationellt särskilt värdefulla eller nationellt värdefulla. Region Skåne ser att det finns potential att utveckla stråken och välkomnar att kommunen själv utvecklar nya kopplingar och lokala stråk i översiktlig planering och grönplaner.

Båstad kommun anser att användningen av begreppen värdekärnor och värdetrakter i avsnittet Regionala grönområden och stråk skapar förvirring då det är två ekologiska begrepp (sida 72).

Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har reviderats. Värdekärnor och värdetrakter används nu enbart i relation till biologisk mångfald i avsnittet *Biologisk mångfald och grön infrastruktur*.

Biologisk mångfald

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Biologisk mångfald*: Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd, Romeleås- och Sjölandskapskommittén och Skogsstyrelsen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att flertalet aktörer anser att särskild vikt bör läggs vid arter av värde att skydda och bevara. Exempelvis områden med särskilda trädslag, naturbetesmarker samt särskilt värdefulla sjöar.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Biologisk mångfald och grön infrastruktur*.

***

Romeleås- och Sjölandskapskommitténs anser det viktigt att värna om och utveckla landskapets särart med dess natur- och kulturmiljöer, ädellövskog samt naturbetesmarker som hagmarker och enefälader.

Region Skåne instämmer och har kompletterat avsnittet *Biologisk mångfald och grön infrastruktur* med prioriterade biotoper utifrån Länsstyrelsens handlingsplan för grön infrastruktur, däribland ädellövskog och gräsmarker. Kulturlandskapet och dess värden i planeringen är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Skogsstyrelsen anser att ambitionerna kring biologisk mångfald bör konkretiseras och tydliggöra hur naturresurser ska nyttjas på ett hållbart sätt. Vidare påpekar Skogsstyrelsen att regionplanen inte redogör för vilka riktlinjer och rekommendationer som gäller för miljömålet Levande skogar.

Till granskningsversionen har avsnittet *Grönstruktur* utvecklats och förtydligats, både i bild och text. Bland annat har förtydligande gjorts gällande hur den biologiska mångfalden är knuten till skogs- och jordbruk och hur den påverkas av hur marken och vattnet planeras och används. I avsnittet lyfts också tydligare hur aktiva åtgärder krävs för att bevara och hållbart nyttja ekosystem och biologisk mångfald.

Region Skåne har i granskningshandlingen valt att redovisa de nationella och regionala miljömålen enbart under rubriken *Mål, planer och program*. Länsstyrelsen Skåne har i uppdrag att samordna det regionala arbetet med att nå de nationella miljömålen.

Region Skåne har valt att i granskningshandlingen inte längre referera till de enskilda miljökvalitetsmålen. Istället har förtydliganden gjorts avseende miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och riksintressen i konsekvensbedömningens kapitel om miljökonsekvenser. Vidare har miljökvalitetsnormer till viss del integrerats i de tematiska fördjupningarna.

Skogsstyrelsen saknar ”Skogsstyrelsens formella skydd biotopskydd och naturvårdsavtal” som underlag i Regionplanen. Regionplanen bör även omnämna den för Skåne specifika skogstypen ädellövskog, samt lyfta hur särskilt värdefulla sjöar och vattendrag ska skyddas med lämpliga förvaltningsåtgärder.

Region Skåne uppskattar återkopplingen men bedömer att det inte är relevant ur ett regionalt perspektiv att redovisa biotopskydd och naturvårdsavtal i regionplanen då grönstrukturen redovisas på en övergripande nivå.

Avsnittet *Landskap, jordbruk, skogsbruk* har kompletterats med text om biologisk mångfald i olika skogsmiljöer och ädellövskogens värden. Värdefulla sjöar och vattendrag redovisas i den mån de är eller ingår i skyddade områden i kartan över skyddad natur.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* pekar i nuläget inte ut några insatser för att nå miljömålen, men mellankommunal och regional samordning görs inom andra samarbeten. Planeringsstrategier och principer för att med**

fysisk planering bidra till att nå miljömålen kan komma att utvecklas utifrån behov och efterfrågan från kommunerna i Skåne.

Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd anser det viktigt att arbeta långsiktigt med vattenfrågor och biologisk mångfald, samt att bevara framför att kompensera för exploatering.

Region Skåne instämmer i att det långsiktiga arbetet med vattenfrågor och biologisk mångfald är mycket viktigt för Skåne. Avsnitten om vatten och biologisk mångfald har utvecklats i granskningshandlingen.

Angående exploatering och kompensation så lyfts på flera ställen i regionplanen grönstrukturens och jordbruksmarkens betydelse och vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning.

Regionala leder för vandring och cykling

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Regionala leder för vandring och cykling*: Hässleholms kommun, Eslövs kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Stiftelsen Skånska Landskap och Kulturnämnden.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionala leder för vandring och cykling bör fastställas och samordnas tillsammans med Skånes kommuner. Vidare är det av vikt att dessa leder synliggörs i den regionala planeringen.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism.*

***

Eslövs kommun påpekar att de nationella och regionala leder som omnämns i planeringsprinciperna även måste synas i den regionala planeringen.

I avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism* förtydligas att vandrings- och cykelleder ska tas fram i samverkan med kommunerna och planeringsprincipen har reviderats så att det framgår att stråk och leder måste synliggöras även i den regionala planeringen. Ansvaret för lederna har förtydligats.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påtalar att cykel- och vandringsleder behöver fastställas i samverkan med kommunerna.

I avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism* förtydligas att vandrings- och cykelleder ska tas fram i samverkan med kommunerna och planeringsprincipen har reviderats så att det framgår att stråk och leder måste synliggöras även i den regionala planeringen. Ansvaret för lederna har förtydligats.

Stiftelsen Skånska Landskap efterfrågar att strövområdens leder lyfts fram som komplement till Skåneleden.

Granskningshandlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt *Friluftsliv,* där det finns ett stycke om områden särskilt iordningställda för friluftslivet där markerade stigar nämns.

Kulturnämnden föreslår tillägget "…natur- och kulturmiljöer för att gynna…" under avsnittets andra planeringsprincip (sida 75).

Formuleringen har ändrats utifrån Kulturnämndens önskemål och planeringsprincip 3.4 ii lyder: *Förbättra nåbarheten till Skånes natur- och kulturmiljöer för att gynna friluftsliv och turism*.

Landskap, jordbruk och skogsbruk

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk*: Lomma kommun, Romeleås- och Sjölandskapskommittén, Svedala kommun, Båstad kommun, Trelleborgs kommun, Sveriges lantbruksuniversitet, Malmö stad, Skogsstyrelsen, Centerpartiet i Skåne, Havs- och vattenmyndigheten och Sydvatten.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att flertalet aktörer efterfrågar att avsnittet bör ge ytterligare stöd för kommunerna att både utveckla och långsiktigt bevara jordbruksmarken. Jordbruksmarken bör framförallt framhållas för sitt värde för livsmedelsförsörjningen både nationellt och internationellt. Ur ett hållbarhetsperspektiv bör jord- och skogsbrukets roll i omställningen mot ett hållbart samhälle lyftas fram tydligare, inte minst för Skånes resiliens. Därutöver bör tydligare prioriteringar innefattas i avsnittets planeringsprinciper. Skogsnäringens värden och utvecklingspotential behöver även de förtydligas och ges utrymme. Vidare påpekas vikten av vattentillgång i förhållande till jord- och skogsbruket och att utmaningen gällande tillgång och mängden vatten som näringarna kräver bör belysas.

***

Lomma kommun önskar att regionplanen synliggör hur den regionala grönstrukturen ska utvecklas och jordbruksmarken bevaras som resurs. Lomma kommun anser att ordval bör ses över i relation till jordbruksmark och allemansrättsligt otillgänglig mark. Lomma kommun föreslår att byta ord till "intensivt brukad mark" och menar att intensiv brukad mark också är exploaterad.

Region Skåne har förtydligat granskningshandlingen avseende hur den regionala grönstrukturen ska utvecklas, både i strukturkartan under *Utvecklingsinriktning* och i tematisk fördjupning för grönstrukturen. Planeringen av Skånes regionala grönstruktur behöver ta utgångspunkt i grön infrastruktur och avvägningar bör utgå från både landskapsperspektiv och en långsiktig planeringshorisont. Vidare är det viktigt att utveckla samverkan i arbetet med att utveckla den regionala grönstrukturen.

Region Skåne har vidare förtydligat avsnittet *Jordbruk, landskap och jordbruk* i granskningshandlingen avseende jordbruksmarkens värden och vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning samt strukit ordet "oexploaterad". Resonemanget om allemansrättsligt tillgänglig mark har utvecklats och återfinns under det nya avsnittet *Friluftsliv* i granskningshandlingen.

Svedala kommun önskar ytterligare stöd att både utveckla och bevara jordbruksmarken.

Region Skåne har förtydligat avsnittet *Jordbruk, landskap och jordbruk* i granskningshandlingen avseende jordbruksmarkens värden och vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning samt jordbruket i relation till säker livsmedelsförsörjning och klimatförändringarna.

Boverket, Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten genomför under 2021 en översyn av hur jordbruksmarken ska hanteras i den

översiktliga planeringen. Region Skåne ser fram emot att ta del av resultaten för denna som underlag för fortsatt arbete.

Region Skåne genomför vidare en utredning avseende jordbruksmarkens användning ur ett regionalt perspektiv under 2021.

Båstad kommun efterfrågar att jordbruksmarkens internationella värde i relation till livsmedelsförsörjning och klimatförändringar lyfts.

Region Skåne instämmer och har förtydligat avsnittet *Jordbruk, landskap och jordbruk* i granskningshandlingen avseende jordbruksmarkens värden och vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning, samt jordbruket i relation till säker livsmedelsförsörjning och klimatförändringarna.

Boverket, Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten genomför under 2021 en översyn av hur jordbruksmarken ska hanteras i den översiktliga planeringen. Region Skåne ser fram emot att ta del av resultaten för denna som underlag för fortsatt arbete. Vidare genomför Region Skåne en utredning avseende jordbruksmarkens användning ur ett regionalt perspektiv under 2021, vilket är en del av regionplanens genomförande. Regionala utvecklingsaktörer och inte minst intresserade kommuner behöver involveras i arbetet.

Trelleborgs kommun anser att jordbruksmark inte bör benämnas som oexploaterad mark.

Region Skåne instämmer och ordet "oexploaterad" har strukits i avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* i granskningshandlingen.

Sveriges lantbruksuniversitet efterfrågar att jordbruks- och skogsområden lyfts i förhållande till omställningen till ett hållbart samhälle, samt att vikten av en trygg och säker livsmedelsförsörjning betonas starkare.

Region Skåne ser liksom SLU att en säker livsmedelsförsörjning är viktig både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Livsmedelsförsörjningen tas upp i flera av utmaningarna, särskilt i *7) att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. Det har även tillkommit en ny utmaning om motståndskraft och regionala intressen. Jordbruksmarkens värde för livsmedelsförsörjningen har ytterligare förtydligats i avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* men regionplanens fokus ligger i första hand på en hållbar markanvändning som förutsättning för livsmedelsproduktionen.

Malmö stad upplever att planeringsriktlinjerna för kapitlet är för övergripande och svårförstådda.

Region Skåne har förtydligat avsnittet *Jordbruk, landskap och jordbruk* i granskningshandlingen avseende jordbruksmarkens värden och vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning samt jordbruket i relation till säker livsmedelsförsörjning och klimatförändringarna.

Skogsstyrelsen anser att skogen har många nyttor kopplat till hållbar utveckling, det är därav viktigt att prioritera kompetensutveckling inom skogsbruket. De föreslår att kapitlet tydligare anknyter till Skånes livsmedelsstrategi, samt den skånska skogsstrategin. Skogsstyrelsen pekar

även på att formuleringen "Skåne har landets högsta produktion i skogen" lämnar öppet för många olika tolkningsmöjligheter och bör förtydligas.

Skånes livsmedelsstrategi och Regional skogsstrategi har lagts till under rubriken Mål, planer och program. Formuleringen "Skåne har landets högsta produktion i skogen" har strukits i granskningshandlingen.

Centerpartiet i Skåne efterfrågar att livsmedelsproduktionen i relation till uthållighet i kristider adderas till planeringsprinciperna.

Region Skåne instämmer i att en säker livsmedelsförsörjning är viktig både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Livsmedelsförsörjningen tas upp i flera av utmaningarna, särskilt i *7) att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. Det har även tillkommit en ny utmaning om motståndskraft och regionala intressen. Jordbruksmarkens värde för livsmedelsförsörjningen har ytterligare förtydligats i avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* men regionplanens fokus ligger i första hand på en hållbar markanvändning som förutsättning för livsmedelsproduktionen.

Havs- och vattenmyndigheten påtalar att jordbrukets vattenbehov bör ägnas större uppmärksamhet i kapitlet.

Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga kunskapsunderlag avseende jord- och skogsbrukets vattenförbrukning och vattenbehov och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet. Under 2021 genomför Region Skåne en utredning avseende jordbruksmarkens användning ur ett regionalt perspektiv, vilket är en del av regionplanens genomförande. Region Skåne kommer även i det fortsatta arbetet att verka för att en tydligare bild av vattenbalansen i Skåne tas fram. Regionala utvecklingsaktörer och inte minst intresserade kommuner behöver involveras i arbetet.

Sydvatten pekar på att tillgång till vatten saknas i kapitlet.

Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga kunskapsunderlag avseende jord- och skogsbrukets vattenförbrukning och vattenbehov och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet. Under 2021 genomför Region Skåne en utredning avseende jordbruksmarkens användning ur ett regionalt perspektiv, vilket är en del av regionplanens genomförande. Region Skåne kommer även i det fortsatta arbetet att verka för att en tydligare bild av vattenbalansen i Skåne tas fram. Regionala utvecklingsaktörer och inte minst intresserade kommuner behöver involveras i arbetet.

Lantbrukarnas riksförbund i Skåne anser att det finns möjlighet för hantering och samordning över kommungränserna beträffande exempelvis åtgärder för översvämning med bevattningsbehov hos jordbruket, över kommungränserna.

Region Skåne instämmer och välkomnar att Lantbrukarnas riksförbund i Skåne ser dessa möjligheter.

Romeleås- och Sjölandskapskommitténs ställer sig emot öppnandet av nya bergtäkter i områdena Romeleåsen och Sjölandskapet.

Materialhantering kommer att behöva utvecklas i genomförandet av regionplaneprocessen då det är en viktig mellankommunal fråga och ingår i Region Skånes arbete med att utveckla en cirkulär ekonomi. Täkter bedöms i nuläget inte aktuella att peka ut i en regionplan. I granskningshandlingen har en formulering om potentiell negativ påverkan på friluftslivet av exploatering och andra ingrepp i miljön lagts till i det nya avsnittet *Friluftsliv*.

Vatten i landskapet

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Vatten i landskapet*: Sydvatten, Lomma kommun, Höörs kommun, Eslövs kommun, Havs- och vattenmyndigheten, VASYD, Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån, Svalövs kommun, Romeleås- och Sjölandskapskommittén och Lantbrukarnas riksförbund i Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att Region Skåne bör utveckla och förtydliga sin roll i relation till de regionala vattenfrågorna eftersom det redan finns aktörer som jobbar på ett mellankommunalt plan. Aktörerna efterfrågar ett tydligare resonemang kring vilket stöd regionplanen ska utgöra för kommunerna. Vidare bör regionplanen kompletteras med ett resonemang kring samordning främst kring vattendrag och hur detta kan vara en bidragande faktor till besöksnäring och Skånes attraktivitet. Skyddandet av vattenresurser och säkrandet av dricksvatten lyfts som en fråga som kräver regionala åtgärder. Angående planeringsprinciperna saknas resonemang kring torka såväl som en tydlig utvecklingsinriktning för vatten i regionen.

***

Sydvatten anser att den andra punkten bland planeringsprinciperna bör delas upp i två olika punkter.

Avsnittet *Vatten är landskapet* är omarbetat i granskningshandlingen, såväl avseende text som tillhörande planeringsprinciper. Region Skånes roll generellt har beskrivits tydligare under avsnitten *Planeringsförutsättningar* respektive *Genomförande*.

Lomma kommun efterfrågar fler resonemang kring torka, samt att kapitlet kopplar an till vattenatlas.se.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och avsnittet *Vatten är landskapet* är omarbetat i granskningshandlingen, såväl avseende text som tillhörande planeringsprinciper. Avsnittet är kompletterat med länkar till vatteninformationssystem Sverige (VISS) och Vattenatlas.

Höörs kommun menar att Region Skåne behöver förtydliga sin roll i vattenplaneringsfrågorna, och att fokus bör ligga på vattendragen kopplat till besöksnäring och Skånes attraktivitet.

Region Skåne känner väl till att det redan idag finns många goda exempel på välfungerande samverkan mellan kommuner och vattenråd. Region Skåne ser dock att god samordning och samverkan är så viktigt att det bör lyftas i regionplanen.

Region Skåne ser att det finns stor potential att utveckla rekreation och besöksnäring längs vattendragen. Vattendragen utgör grunden för stråk med utvecklingspotential i den regionala grönstrukturkartan. Utveckling av paddelleder nämns i avsnittet *Regionala vandringsleder- och cykelleder för rekreation och turism*. Region Skåne bedriver också ett utvecklingsarbete avseende leder. Vidare vill region Skåne lyfta en ny färdplan, *Strategisk färdplan för rekreativa leder i Skåne 2030*, som

färdigställs under hösten 2021 och som innehåller strategier för bland annat paddling och mountainbike.

Eslövs kommun efterfrågar ett utvecklat resonemang kring vilken roll Region Skåne ska fylla och vilka behov regionen anser behöver mötas.

Region Skånes roll generellt har beskrivits tydligare under avsnitten *Planeringsförutsättningar* respektive *Genomförande*. Vatten i regional planering är ett nytt område för Region Skåne. Arbetet med vattenfrågorna kommer att utvecklas under genomförandet och i kommande versioner av *Regionplan för Skåne*.

Havs- och vattenmyndigheten betonar vikten av att planera utifrån avrinningsområden och att skydda regionalt viktiga dricksvattentillgångar, samt att Region Skåne här behöver samordna med kommuner och länsstyrelsen.

Region Skåne delar Havs- och vattenmyndighetens uppfattning att planering behöver ske utifrån avrinningsområden. Region Skåne vill gärna samverka tillsammans med kommuner och länsstyrelse i dessa viktiga frågor. Hur denna samordning bör ske och vilken roll regionen har i detta sammanhang behöver utvecklas med samtliga berörda parter.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån ser positivt på att regionplanen betonar att vattenfrågor bör planeras över kommungränser och inom avrinningsområden.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen.

VA SYD anser att den inledande texten ger en svag vägledning för att strategiskt arbeta med vattenfrågor. För stor tilltro läggs till anläggningen av våtmarker som lösning på vattenrelaterade utmaningar. VA SYD föreslår att regionplanen samlar problembeskrivningar och strategier som rör vattenförsörjning i ett avsnitt och att benämna hur vattenanvändningen påverkar tillgången till yt- och grundvatten.

Region Skåne uppskattar återkopplingen men menar att det är ändamålsenligt att behandla vatten i landskapet respektive vattenförsörjning i två skilda avsnitt och har därför inte ändrat regionplanens struktur enligt VA SYD:s förslag. Avsnitten *Vatten i landskapet* och *Dricksvattenförsörjning* (i granskningshandlingen med ny rubrik *Vattenförsörjning*) har omarbetats i granskningshandlingen, såväl avseende text som tillhörande planeringsprinciper. Avsnittet *Vatten i landskapet* är kompletterat med länkar till vatteninformationssystem Sverige (VISS) och Vattenatlas. Arbetet med vattenfrågorna kommer att utvecklas under genomförandet och i kommande versioner av *Regionplan för Skåne*.

Svalövs kommun efterfrågar en tydligare utvecklingsinriktning för vatten, i form av hav, sjöar och vattendrag.

Region Skåne instämmer och avsnittet *Vatten i landskapet* är omarbetat i granskningshandlingen, såväl avseende text som tillhörande planeringsprinciper. Vatten i regional planering är ett nytt område för Region Skåne. Arbetet med vattenfrågorna kommer att utvecklas under genomförandet och i kommande versioner av *Regionplan för Skåne*.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén efterfrågar kraftigare insatser att förbättra vattenkvaliteten på sjölandskapets sjöar.

> ***Regionplan för Skåne 2022–2040*** **pekar i nuläget inte ut några insatser för att nå miljömålen, men mellankommunal och regional samordning görs inom andra samarbeten. Planeringsstrategier och principer för att med fysisk planering bidra till att nå miljömålen kan komma att utvecklas utifrån behov och efterfrågan från kommunerna i Skåne.**
>
> **Regionplanen syftar till att förhindra negativ miljöpåverkan vilket konsekvensbedömningen redogör för. Den efterföljande planeringen är avgörande för att negativ miljöpåverkan ska undvikas. Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version och går därför inte in på åtgärder.**

Lantbrukarnas riksförbund i Skåne anser det viktigt att involvera berörda markägare när samordning över avrinningsområden ska ske.

> **Region Skåne instämmer och menar vidare att en bred samverkan är nödvändigt då det är många aktörer som har ansvar för och påverkas av hur vatten planeras och används. Det pågår flera utredningar avseende förändrad förvaltning av vatten utifrån avrinningsområden, där en större samverkan av berörda parter är viktig. Region Skåne följer dessa utredningar med stort intresse. I regionplanen lyfter Region Skåne vikten av att öka samverkan mellan kommuner och berörda parter, vilket behöver fortsätta att diskuteras och testas i genomförandeskedet.**

Havet och kusten

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Havet och kusten*: Havs- och vattenmyndigheten, Sydöstra Skåne, Lomma kommun och Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att Region Skåne bör arbeta vidare med och förtydliga sin roll gällande havs- och kustplanering.

***

Havs- och vattenmyndigheten påpekar att skrivningen om identifiering av fördjupningsområde inom Östersjöns planområde är inaktuell, samt att kapitlet bör kompletteras avseende grunddragen för användningen av territorialhavet. HaV är dock positiv till hur havsplaneringens effekter beskrivs, samt att behovet av rollutveckling och samordning omnämns. Planeringen relaterad till blågrön infrastruktur, åtgärdsprogram för en god havsmiljö, kust- och havsrelaterade aspekter gällande friluftsliv, natur- och kulturmiljövärden, nyttjande av marina resurser, fiske och blå ekonomi generellt behöver förtydligas.

> **Region Skåne håller med Havs- och vattenmyndigheten om att havs- och kustfrågorna ur ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas vidare i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.**
>
> **I granskningshandlingen har erosion och översvämning lyfts tydligare, dels i avsnittet *Havet och kusten*, dels i avsnittet *Klimatanpassad bebyggelseutveckling*. Meningen om fördjupningsområde inom Östersjöns planområde har strukits.**
>
> **Region Skånes roll generellt har beskrivits tydligare under avsnitten *Planeringsförutsättningar* respesktive *Genomförande*. Då många aktörer**

har ansvar för och påverkas av hur havet och kusten planeras och används ser även Region Skåne att en bred samverkan med kommunerna och andra relevanta aktörer är nödvändig.

Sydöstra Skåne påpekar att Skånes kommuner själva ansvarar för sin kustplanering, men att Regionplanen skulle kunna bidra med att utveckla gemensamma riktlinjer för framförallt erosion och stigande havsnivåer, såväl som genom att identifiera kust och hav av regionalt värde, framförallt i relation till nationella riktlinjer.

Region Skåne håller med om att havs- och kustfrågorna ur ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas vidare i regionplanen. Region Skåne ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

I granskningshandlingen hanteras översvämning och erosion i avsnitten *Havet och kusten* och *Klimatanpassad bebyggelseutveckling*. Båda avsnitten har kompletterats i text och med nya planeringsprinciper. Perspektivet är också förtydligat både i trender och i utmaningar under fliken *Planeringsförutsättningar*.

Lomma kommun anser att havet och kusten inte är tillräckligt tydligt framställt i den övergripande delen av regionplanen.

Region Skåne håller med om att havs- och kustfrågorna ur ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas vidare i regionplanen. Region Skåne ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån anser att förkortningen nm, nautisk mil, bör förklaras i figuren ”Gränser för havsplaneringsområden i Skåne” (sida 81).

Det framgår av illustrationen att 1 nm= 1 852 meter.

Blågrön infrastruktur - Kartor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande *kartorna under den tematiska fördjupningen Blågrön infrastruktur*: Trelleborgs kommun, Sjöfartsverket, Stiftelsen Skånska Landskap, Havs- och vattenmyndigheten, Malmö stad, Höörs kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun, Romeleås- och Sjölandskapskommitténs, Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån. Båstad kommun och Lomma kommun.

Flertalet synpunkter över specifika kartdetaljer har inkommit.

***

Trelleborgs kommun efterfrågar att Dalköpingeån och arbetet med återmeandring av Tullstorpsån och Ståstorpsån synliggörs i kartmaterialet. Även området mellan Havgårdssjön och Börringesjön, samt Albäcksskogen bör markeras som grönområden med stora rekreations- och naturvärden.

Region Skåne ser positivt på att Trelleborgs kommun bedriver ett aktivt arbete med restaurering av vattendrag inom kommunen. Ovanstående vattendrag har i granskningshandlingen synliggjorts i kartan över den regionala grönstrukturen enligt Trelleborgs kommuns önskemål.

Sjöfartsverket påpekar att kartor över blågröna områden visar en mer utförlig planering av landområden än av havet, vilket bör utjämnas genom synliggörande av marin planering.

Region Skåne håller med om att marin planering är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Lomma kommun påpekar att marina miljöer inte har inkluderats i kartan med blågrön infra. Kommunen föreslår även att kartmaterialet synliggör vilka delar av Skåne som idag saknar havsplan eller förslag till havsplan.

Region Skåne håller med om att planering av marina miljöer kan utvecklas och inkluderas i kartan över Skånes grönstruktur och ser det som ett vidare arbete under genomförandet. Gällande havsplaner instämmer Region Skåne med att det kan vara värdefullt att kunna visa vilka kommuner som idag har en havsplan eller saknar en sådan, även detta blir ett arbete i genomförandet av regionplanen.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påpekar att legenden och den tillhörande texten till kartan över blågrön infrastruktur endast anger grönstruktur och dessutom inte visar på delregionala värden och kvaliteter. Detta bör utvecklas i samverkan med kommunerna för att främja destinationsutveckling.

Till granskningsversionen har karta och text som beskriver den regionala grönstrukturen utvecklats och förtydligats. Den regionala grönstrukturen utgörs av grönområden och stråk där rekreativa och ekologiska värden samverkar. Den utgörs av vegetationsbeklädda ytor och vattenområden så som sjöar, åar och bäckdalar. Grönstråk är mer eller mindre sammanhängande länkar mellan grönområden, som utgör rekreativa och ekologiska samband. De byggs upp av större och mindre, ibland långsträckta, landskapselement såsom vattenytor och vattendrag, våtmarker, trädalléer eller gräs-och skogsmarker.

Region Skåne håller med om vikten av att planen visar delregionala värden och kvaliteter och ser positivt på ett fortsatt samarbete med berörda kommuner för att utveckla området.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån anser att ”befintliga grönområden” i kartan under rubriken ”Regionala leder för vandring och cykling” istället bör benämnas ”stora befintliga grönområden” eller ”större befintliga grönområden”, eftersom det finns fler grönområden än de som har markerats på kartan.

Region Skåne uppskattar återkopplingen. De föreslagna ändringarna har gjorts i kartan *Friluftsliv i Skåne*, som i granskningsversionen ersätter kartan för regionala leder för vandring och cykling.

Stiftelsen Skånska Landskap önskar att rekreationsområden med tysta värden lyfts fram ytterligare.

Granskningsversionen av regionplan för Skåne 2022–2040 har kompletterats med en karta som tydligare lyfter fram friluftslivet i Skåne. I kartan finns ett lager som visar var tysta områden i Skåne finns och var de sammanfaller med befintliga grönområden och rekreationsvärden.

Havs- och vattenmyndigheten efterfrågar att rubriksättningen och gränsdragningarna i karta och figur för ”Gränser för havsplaneringsområden i Skåne” ses över då de är missvisande.

Kartan som visar gränser för havsplaneringsområden i Skåne har reviderats och förtydligats efter Havs- och vattenmyndighetens synpunkt.

Malmö Stad efterfrågar att kartan över gränserna för ”havsplaneringsområden i Skåne” behöver inkludera även den inre gränsen för havsplanering.

Kartan som visar gränser för havsplaneringsområden i Skåne har reviderats och förtydligats efter Malmö stads synpunkt.

Osby kommun önskar att grönområdet som felaktigt täcker kommunens tätort korrigeras.

Kartan som visar Skånes grönstruktur har reviderats utifrån kommunens synpunkt. Region Skåne vill lyfta att kartan ska läsas översiktligt då regionplanen redovisar grönstrukturen på en övergripande skala för att tydliggöra sambanden i den regionala grönstrukturen. Det innebär att de redovisade områdena inte alltid överensstämmer exakt med utpekade områden i kommunala översiktsplaner.

Höörs kommun menar att de schematiska grönområdena i kartmaterialet behöver ses över och utvidgas för att spegla en mer korrekt bild, samt att förtydliga utvecklingspotentialen för rekreativa stråk, då det i nuläget främst verkar handla om ekologiska samband. Utöver det behöver Skånes åar synliggöras i det tematiska kartmaterialet.

Till granskningsversionen har karta och text som beskriver den regionala grönstrukturen utvecklats och förtydligats. Kartan har kompletterats med ett nytt grönområde nordost om Höör i anslutning till Fogdarödsslingan, vilket finns i översiktsplanen för Höörs kommun, och ett grönområde vid Tjörnarp upp mot Hovdala. Vidare har förtydligande gjorts kring att utpekade grönområden och stråk innefattar både rekreativa och ekologiska värden samt att den regionala grönstrukturen även innefattar av vatten. Till granskningsversionen har kartan för den regionala grönstrukturen kompletterats med ett lager som visar värdefulla vattendrag i Skåne.

Höörs kommun påpekar hur de strategiska blågröna kopplingarna bör ses över och särskilt eftersträvas i nordöstlig riktning.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att utpekade stråk till största del utgår ifrån befintliga vattendrag och de strukturer som följer limniska värdetrakter. Region Skåne vill också lyfta att regionplanen visar de regionala grönstråken på en övergripande och regional skala och därför inte alltid överensstämmer exakt med utpekade grönstråk i kommunala översiktsplaner. Region Skåne ser att det finns potential att utveckla stråken och välkomnar att kommunen själv utvecklar nya kopplingar och lokala stråk i översiktlig planering och grönplaner. Region Skåne utvecklar hela tiden arbetsprocesser i det relativt nya regionplaneuppdraget och tar tacksamt emot synpunkter från kommunen.

Romeleås- och Sjölandskapskommittén efterfrågar att Romeleåsen och Sjölandskapet särskilt beaktas i förhållande till det rörliga friluftslivets intressen, såsom det görs i MB 4:2.

Till granskningsversionen har den tematiska fördjupningen som rör Skånes grönstruktur omarbetats och utvecklats, både i kartor och text. Friluftslivets betydelse och skyddsvärde lyfts nu under det nya avsnittet *Friluftsliv* och de geografiska områden som utgörs av riksintresse för friluftsliv och rörligt friluftsliv redovisas i tillhörande karta.

Båstad kommun efterfrågar att den produktiva jord- och skogsbruksmarken (framförallt åkermark) synliggörs i förhållande till annan öppen mark och motstående intressen.

Till granskningsversionen har avsnittet *Landskap, jordbruk och skogsbruk* utvecklats med förtydligande om jordbrukets betydelse både regionalt och nationellt samt de utmaningar som framtiden väntas ge med klimatförändringar och befolkningsökning. Vidare håller Region Skåne med om att jord- och skogsbruk är ett område som kan utvecklas ytterligare i regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet. Region Skåne inväntar bland annat Boverkets, Länsstyrelsens och Havs- och vattenmyndighetens översyn av hur jordbruksmarken ska hanteras i den översiktliga planeringen som genomförs under 2021.

Teknisk infrastruktur

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Teknisk infrastruktur*: VASYD, Svedala kommun och Region Stockholm.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av att hantera frågor kring teknisk infrastruktur.

***

VASYD anser att avfallsfrågan hantera sparsamt i regionplanen och att det saknas resonemang och strategier kring hållbar resurshantering och cirkulär ekonomi. Vidare påpekas att avsnittet på sida 83 inte är ett ställningstagande utan en sammanfattning av lagstiftningen. VASYD föreslår att regionplanen lyfter fram behovet av beteendeförändring.

Region Skåne ser att hantering av avfall och spillvatten är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Svedala kommun anser att det behövs tydligare resonemang beträffande fysisk infrastruktur och hur denna ska säkras och utvecklas i framtiden. Detta gäller exempelvis energi- och elförsörjning, spillvattenhantering och avfallshantering.

Region Skåne ser att hantering av avfall och spillvatten är frågor som har en regional relevans och som i dialog med kommunerna skulle kunna utvecklas utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Granskningshandlingen har förtydligats avseende

behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. Planeringsprincipen om utbyggnad av elnäten har preciserats och en ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Region Stockholm ställer sig positiva till regionplanens hantering av teknisk infrastruktur.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen.

Energiförsörjning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Energiförsörjning*: Lomma kommun, Svalövs kommun, Trelleborgs kommun, Lunds kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Sydöstra Skåne, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Vänsterpartiet i Skåne, Centerpartiet i Skåne, Sysav, Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån, Post- och telestyrelsen, Akademiska hus och Sveriges Åkeriföretag.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen bör ta ett tydligare grepp kring Skånes tillgång till klimateffektiv och tillförlitlig energiförsörjning. Tydligare strategier och principer kring elförsörjning och framtida lösningar samt effektivare energianvändning och minskad energiförbrukning anses önskvärt. Synpunkterna betonar vikten av att lyfta och betona förnybar och lokal elproduktion i resonemang om regionens framtida energilösningar. Vidare betonas avsaknaden av kraftvärme, fjärrvärme, fjärrkyla, vätgas, vågkraft, solenergi och spillenergi i regionplanen och det vore önskvärt att dessa beskrivs beträffande användning och produktion. Regionplanen bör dessutom undersöka och analysera kapacitetsbrist inom elnätet och ta ansvar i frågan.

***

Lomma kommun anser att planeringsprincipen ”Främja utvecklingen av elnäten på alla nivåer” (sida 85) bör omformuleras för att bättre stämma överens med beskrivningen. I planeringsprincipen ”Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion” (sida 85) anser kommunen att solenergi och- spillenergi bör nämnas. Vidare föreslås en kompletterande planeringsprincip om effektivisering och minskad energiförbrukning.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. Planeringsprincipen om utbyggnad av elnäten har preciserats och en ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft.

Region Skåne håller med Lomma kommun om att effektivisering och minskad energiförbrukning är viktiga frågor. Dessa hanteras i första hand i *Klimat- och energistrategi för Skåne*, som lagts till i avsnittet *Mål, planer och program* i granskningshandlingen, medan regionplanen fokuserar på energifrågorna i relation till regional fysisk planering. Klimat- och energistrategin vidareutvecklar även hur lokala lösningar för elproduktion kan främjas i kommunerna. Avseende elanvändning, effektbehov och

elproduktion vill Region Skåne hänvisa till rapportserien *Scenario för det skånska elsystemet*.

Helsingborgs stad anser att regionplanen tydligare bör lyfta fram vikten av att säkra regionens tillgång till klimateffektiv och tillförlitlig energiförsörjning. Vidare bör regionplanen kompletteras med en kort redovisning av de, inom regionen, vanligast förekommande energibärarna samt hur de används och hur de produceras.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Region Skåne arbetar med elberedskap och tillförlitlig elförsörjning som en del av Skånes effektkommission (Skånes effektkommission - Region Skåne (skane.se)). Kopplat till Skånes effektkommission finns även en arbetsgrupp för fjärrvärme, som bland annat kommer att ta fram rekommendationer vad gäller fjärrvärme och fysisk planering.

Avseende elanvändning, effektbehov och elproduktion vill Region Skåne hänvisa till rapportserien *Scenario för det skånska elsystemet*.

Region Skåne genomför under 2021 en utredning i syfte att utveckla en modell för förbättrad prognostisering av framtida elbehov. Gemensamma prognoser för effektbehovet för kommande nätutvecklingsplaner kommer att tas fram tillsammans med skånska nätägare. Prognoserna ska skapa en koppling till den fysiska planeringen.

Det finns framtagen kunskap kring kapacitetsbristen i elnäten och vilka konsekvenser det kan medföra, vilket Region Skåne använder som underlag för framtida behov och vikten av lokal elproduktion i regionen samt hur det påverkar markanvändning.

Avseende transmissionsnätet gör Svenska kraftnät och E.ON för närvarande en översyn av var det finns behov av nya ledningar.

Svalövs kommun anser att regionplanen tydligare bör lyfta fram vikten av att säkra regionens tillgång till klimateffektiv och tillförlitlig energiförsörjning. Vidare anser kommunen att det vore önskvärt med ställningstaganden kring smarta elnät, energilagring och flexibilitet i energianvändningen.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. Fjärrkyla är en del av fjärrvärmesystemet.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Region Skåne arbetar med elberedskap och tillförlitlig elförsörjning som en del av Skånes effektkommission (Skånes effektkommission - Region Skåne (skane.se)).

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att regionplanens texter om regionens tillgång till klimateffektiv och tillförlitlig energiförsörjning bör förstärkas samt kompletteras med viktiga energibärare såsom kraftvärme, fjärrvärme och fjärrkyla. Vidare påpekas att regionplanen behöver analysera framtida energibehov kopplat till kollektivtrafik och infrastruktur.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. Fjärrkyla är en del av fjärrvärmesystemet.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Region Skåne arbetar med elberedskap och tillförlitlig elförsörjning som en del av Skånes effektkommission (Skånes effektkommission - Region Skåne (skane.se)).

Region Skåne håller med om att kopplingen mellan trafikutveckling och framtida energibehov är viktig att belysa. Ett sådant underlag har tagits fram med Skånetrafiken för att uppskatta effektbehovet för kollektivtrafiken fram till 2030.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt anser att regionplanens texter om regionens tillgång till klimateffektiv och tillförlitlig energiförsörjning bör förstärkas.

Region Skåne uppskattar synpunkten och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Region Skåne arbetar med elberedskap och tillförlitlig elförsörjning som en del av Skånes effektkommission (Skånes effektkommission - Region Skåne (skane.se)).

Trelleborgs kommun anser att regionplanen bör lyfta fram den lokala utbyggnaden av solenergiproduktion samt föra ett resonemang kring vätgasens potential. Vidare påpekas att Gasums biogasanläggning och Trelleborg Energiförsörjning ABs solcellsanläggning bör lyftas fram och markeras i kartan.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi.

Region Skåne avser att arbeta vidare med energiförsörjning inklusive förnybar energiproduktion i genomförandet. Avseende lokalisering av större anläggningar för förnybar energiproduktion behöver Region Skåne göra analyser av hur dessa ska inarbetas i regionplanen. Det pågår för närvarande en särskild studie för att få in mer kunskap kring pågående solcellsanläggningsprojekt och fysiska förutsättningar för detta i Skåne, som beräknas vara klar i december 2021. Region Skåne kommer vidare att undersöka förutsättningarna för vätgas under hösten 2021.

I *Klimat- och energistrategi för Skåne*, som lagts till i avsnittet *Mål, planer och program* i granskningshandlingen, finns strategier för hur lokala lösningar för elproduktion kan främjas i kommunerna.

Lunds kommun anser att regionplanen bör beskriva strategier kring elförsörjning och att existerande delar om elförsörjning bör kompletteras med fler resonemang. Vidare poängteras att utvecklingen av vätgas bör synliggöras samt vikten av fortsatt lokal utbyggnad av sol- och vindkraft.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. En ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Det pågår för närvarande en särskild studie för att få in mer kunskap kring pågående solcellsanläggningsprojekt och fysiska förutsättningar för detta i Skåne som beräknas vara klar i december 2021. Region Skåne kommer vidare att undersöka förutsättningarna för vätgas under hösten 2021.

Östra Göinge kommun önskar tillägg om lokalisering av vindkraft.

Region Skåne har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer. Region Skåne kommer under hösten 2021 att göra en genomgång av de skånska kommunernas planering för vindkraft som ett underlag för vidare arbete med lokaliseringsaspekter, kopplat till bland annat markanvändning och störning, under genomförandet.

Hörby kommun anser att regionplanen bör undersöka kapacitetsbrist inom elnätet samt framtida påverkan på markanvändning och bebyggelseutveckling.

Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

Det finns framtagen kunskap kring kapacitetsbristen i elnäten och vilka konsekvenser det kan medföra, vilket Region Skåne använder som

underlag för att bedöma framtida behov och vikten av lokal elproduktion i regionen samt påverkan på markanvändning. Vidare kommer en scenarioanalys att genomföras under vintern 2021/2022 och beräknas vara färdigt till slutlig version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Kristianstads kommun påpekar att regionplanen har gjort avsteg från Kristianstads kommuns översiktsplan beträffande lokalisering av vindkraft.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och kartan över anläggningar för elproduktion i Skåne har reviderats och visar i granskningshandlingen enbart aktuell status för vindkraftverk i Skåne. Projekteringsområdena för vindkraft har utgått ur kartan. Region Skåne kommer under hösten 2021 att göra en genomgång av de skånska kommunernas planering för vindkraft som ett underlag för vidare arbete med lokaliseringsaspekter, kopplat till bland annat markanvändning och störning, under genomförandet.

Sydöstra Skåne anser att det behövs ett resonemang om åtgärdsbehoven för energiproduktion och att dessa bör återspeglas i planeringsprinciperna. Vidare poängteras vikten av att regionplanen hanterar lokalisering av anläggningar för förnybar elproduktion.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. En ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft.

Region Skåne har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer. Region Skåne kommer under hösten 2021 att göra en genomgång av de skånska kommunernas planering för vindkraft som ett underlag för vidare arbete med lokaliseringsaspekter, kopplat till bland annat markanvändning och störning, under genomförandet.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* fokuserar främst på energifrågorna i relation till regional fysisk planering. I *Klimat- och energistrategi för Skåne*, som lagts till i avsnittet *Mål, planer och program* i granskningshandlingen, finns strategier för hur lokala lösningar för elproduktion kan främjas i kommunerna.**

Avseende lokalisering av större anläggningar för förnybar energiproduktion, utöver vindkraft, behöver Region Skåne göra analyser av hur dessa ska inarbetas i regionplanen. Det pågår för närvarande en särskild studie för att få in mer kunskap kring pågående solcellsanläggningsprojekt och fysiska förutsättningar för detta i Skåne som beräknas vara klar i december 2021. Region Skåne avser att arbeta vidare med energiförsörjning inklusive förnybar energiproduktion i genomförandet.

Avseende elanvändning, effektbehov och elproduktion vill Region Skåne hänvisa till rapportserien *Scenario för det skånska elsystemet*.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att regionplanen bör peka ut lösningar för ett utökat transmissions nät i Skåne. I

planeringsprincipen ”Främja utbyggnaden av fossilfri energiproduktion” (sida 85) anser kommunen att andra energikällor, såsom solenergi, bör hanteras.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. En ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft.

Det pågår för närvarande en särskild studie för att få in mer kunskap kring pågående solcellsanläggningsprojekt och fysiska förutsättningar för detta i Skåne som beräknas vara klar i december 2021.

Avseende transmissionsnätet gör Svenska kraftnät och E.ON för närvarande en översyn av var det finns behov av nya ledningar.

Vänsterpartiet i Skåne poängterar vikten av att betona förnybar och lokal elproduktion i regionplanens om regionens framtida energilösningar.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* fokuserar främst på energifrågorna i relation till regional fysisk planering. I *Klimat- och energistrategi för Skåne*, som lagts till i avsnittet *Mål, planer och program* i granskningshandlingen, finns strategier för hur lokala lösningar för elproduktion kan främjas i kommunerna.**

Centerpartiet i Skåne anser att det är positivt att biogas nämns på sida 84 men påpekar att avsnittet kan utvecklas och att framtidssynen på kretsloppstanken kan förstärkas. Vidare vore det önskvärt om avsnittet lyfte förutsättningar för vattenanvändning tex utbyggnad av vindkraft eller vågkraft, inom ramen för energiförsörjning.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi.

Region Skåne har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer. Region Skåne kommer under hösten 2021 att göra en genomgång av de skånska kommunernas planering för vindkraft som ett underlag för vidare arbete med lokaliseringsaspekter, kopplat till bland annat markanvändning och störning, under genomförandet. Avseende vågkraft så bevakar Region Skåne teknikområdet men ser inte att potentialen är tillräckligt stor för närvarande.

Sysav anser att det systemperspektivet och det mellankommunala perspektivet saknas i planeringsprinciperna för energiförsörjning. Vidare poängteras vikten av att bredda begreppen kring hållbar energi. Förnybar energi är viktigt och det är positivt att det betonas, men återvunnen energi bör också lyftas fram i regionplanen. Vidare anser Sysav att Region Skåne har en viktig roll i arbetet med att säkerställa de långsiktiga förutsättningarna för ett hållbart omhändertagande av mat- och livsmedelsavfall.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, som spillvärme och återvunnen energi. Region Skåne främjar ökad produktion och användning av biogas genom andra insatser, främst genom ett ökat bidrag till Biogas Syd.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån påpekar att lantbruket bör nämnas som framtida källa för energiproduktion tillsammans med övriga förslag till att åstadkomma mer energi.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion. Biogas nämns både i samrådshandlingen och i granskningshandlingen. Region Skåne instämmer med att lantbruket är en framtida källa för energiproduktion men har valt att lägga regionplanen på en övergripande nivå i denna version och specificerar därför inte källorna.

Det pågår för närvarande en särskild studie för att få in mer kunskap kring pågående solcellsanläggningsprojekt och fysiska förutsättningar för detta i Skåne som beräknas vara klar i december 2021.

Sveriges Åkeriföretag önskar att den regionala planeringen ska ge förutsättningar och utrymme för snabbladdning av tunga elfordon.

Region Skåne arbetar för att stödja omställningen inom transportsektorn till hållbara och fossilfria drivmedel genom projekt som inkluderar förutsättningar och möjligheter för etablering av snabbladdning av tunga batterifordon, nätutveckling för att säkra tillräcklig effekt vid laddstationer samt kunskapshöjande informations- och påverkansinsatser. Vidare har Region Skåne i augusti 2021 startat upp en arbetsgrupp inom ramen för Skånes Effektkommission, Elektrifiering av transportsektor. Region Skåne är också representerat i Sveriges Elektrifieringskommission.

Akademiska hus påpekar att en viktig del i hållbarhetsarbetet är att optimera system med hjälp av tekniska hjälpmedel. Detta ställer krav på god elförsörjning och är en förutsättning för högre utbildning, forskning och innovation.

Region Skåne håller med Akademiska hus om vikten av god elförsörjning. Elförsörjningen hanteras både i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och genom andra insatser som Region Skåne gör.

Post- och telestyrelsen vill uppmärksamma Region Skåne på att vindkraftverk kan påverka mottagningen av radiosignaler och poängterar vikten av samråd mellan berörda aktörer, såsom vindkraftsbolag och radiolänkoperatörer, vid lokalisering av ny vindkraft.

Region Skåne uppskattar återkopplingen men har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer. Konsekvensbedömningen redogör kort för granskningshandlingens konsekvenser.

För alla vindkraftverk, utom så kallade miniverk, krävs bygglov enligt plan- och bygglagen och/eller miljötillstånd enligt miljöbalken.

Kommunen, Länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen beslutar om bygglov och miljötillstånd.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse fremsender følgende bemærkninger: Etablering af havvindmølleparker i de udpegede områder i Østersøen vurderes at kunne have grænseoverskridende interesse i form af mulig påvirkning af radarsensorer i Danmark. Dette kan blandt andet være i form af interferens som kan have en påvirkning af farvandsovervågningen i området. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse anmoder om, at ovenstående iagttages i den videre planlægning af havvindmølleparker i Østersøen.

Region Skåne uppskattar återkopplingen men har i dagsläget inte möjlighet att ta ställning till lokalisering av framtida vindkraftsetableringar inom ramen för regionplanen då det behövs mer underlag och förankring samt berör myndigheter, kommuner och andra aktörer. Konsekvensbedömningen redogör kort för granskningshandlingens konsekvenser för Danmark.

För alla vindkraftverk, utom så kallade miniverk, krävs bygglov enligt plan- och bygglagen och/eller miljötillstånd enligt miljöbalken. Kommunen, Länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen beslutar om bygglov och miljötillstånd.

Digital infrastruktur

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Digital infrastruktur*: Sjukhusstyrelse Ystad, Skånes hembygdsförbund, Lunds universitet, Lunds universitets studentkårer, Lomma kommun och Kristianstad kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av en välfungerande IT-infrastruktur. En välfungerande och utbyggd IT-infrastruktur anses skapa förutsättningar för näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Vidare påpekas tidseffektivisering och resurssparande som positiva effekter av en välfungerande IT-infrastruktur.

***

Sjukhusstyrelse Ystad betonar vikten av god digital infrastruktur för att Region Skåne ska kunna tillhandahålla tillgänglig, säker och jämlik vård.

Region Skåne instämmer i att digital infrastruktur är av stor vikt för samhällsutvecklingen i Skåne inom många områden och kommer att bli ännu viktigare i framtiden, inte minst vad avser vården. Det är en viktig del i regionplanen och regionplaneprocessen framgent.

Skånes hembygdsförbund påpekar att god digital infrastruktur kan bidra till tidseffektivisering och resurssparande.

Region Skåne instämmer i att digital infrastruktur är av stor vikt för samhällsutvecklingen i Skåne inom många områden och kommer att bli ännu viktigare i framtiden. Det är en viktig del i regionplanen och regionplaneprocessen framgent.

Lunds universitet och Lunds universitets studentkårer påpekar vikten av god digital infrastruktur för studenter.

Region Skåne instämmer i att digital infrastruktur är av stor vikt för samhällsutvecklingen i Skåne inom många områden och kommer att bli ännu viktigare i framtiden. Det är en viktig del i regionplanen och regionplaneprocessen framgent.

Lomma kommun anser att den digitala infrastrukturen även bör fokusera på 5G-utbyggnad och inte bara fiber.

Region Skåne har en samordnande roll som bredbandskoordinator. 5G är inte specifikt målsatt i den nationella bredbandsstrategin och hanteras därför inte i regionplanen. I rollen som bredbandskoordinator bevakar Region Skåne dock även utbyggnad av 5G.

Post- och telestyrelsen påpekar vikten av en robust och välutbyggd IT-infrastruktur för att trygga välfärden. Av denna anledning anses att IT-infrastrukturen måste beaktas i samhällsplaneringsprocessen på regional såväl som kommunal nivå. Post- och telestyrelsen vill uppmärksamma Region Skåne om att de inte har tillgång till detaljinformation om hur operatörer och ledningsägare utformar sina nät, utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information samt nationella, regionala och lokala bredbandskoordinatorer.

Region Skåne delar Post- och telestyrelsens uppfattning om vikten av att digital infrastruktur beaktas i samhällsbyggnadsprocessen. Angående operatörer och nätägare håller Region Skåne med i sak, men ser även att det kan vara svårt att i rollen som regional bredbandskoordinator säkerställa att det finns fullt uppdaterad information om lokala förutsättningar. Region Skåne ser därför att det är nödvändigt med samverkan.

Kristianstads kommun påpekar att möjlighet till bredbandsanslutning inte är samma sak som tillgång till bredband och önskar en rättelse.

Region Skåne instämmer och har reviderat kartorna för bredband i granskningshandlingen. Kartorna visar nu hushållens respektive arbetsställenas tillgång till bredband inklusive absolut närhet till bredband 1000 Mbit/s002E.

Dricksvattenförsörjning

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Dricksvattenförsörjning*: Båstad kommun, Svedala kommun, Sydöstra Skåne, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Skogsstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten, Sydvatten, VASYD och Lantbrukarnas riksförbund i Skåne.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av tydligare strategier samt att olika aktörers roll, inklusive Region Skånes, bör förtydligas och beskrivas i relation till varandra. Regionplanen bör betona behovet av att arbeta med kunskapsspridning mellan kommuner samt mellan förvaltning, utveckling och tillsyn. Vidare påpekas att regionplanen bör vara framåtsyftande gällande dricksvattenförsörjning samt redovisa hur Skåne ska arbeta med exempelvis miljökvalitetsnormer och klimatförändringar.

I granskningshandlingen heter avsnittet *Vattenförsörjning.*

***

VASYD anser att det finns ett behov av att tydligare särskilja dricksvattenförsörjning och annan vattenanvändning. Vidare anser VASYD att det saknas konkreta strategier för hur dricksvattenförsörjningen ska säkras. En strategi för en mer effektiv vattenanvändning bör tydligt ingå i regionplanen. I planeringsprincipen "Aktörerna i Skåne behöver planera för att säkra hela logistikkedjan från dricksvattentäkterna tills vattnet når vattenanvändarna" (sida 88) föreslår VASYD att regionplanen bör betona behovet av att arbeta med kunskapsspridning mellan kommuner samt mellan förvaltning, utveckling och tillsyn.

Avsnittet har i granskningshandlingen bytt namn till *Vattenförsörjning* och hanterar ett bredare perspektiv än enbart dricksvatten. Avsnittet är kompletterat med ett stycke om vattenanvändning och vattenbalans samt två nya principer.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Region Skåne håller med om att vattenförsörjning utifrån ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas i kommande versioner av regionplanen. Region Skåne bedömer att en diskussion behöver påbörjas tillsammans med kommuner, Länsstyrelsen samt övriga berörda parter för hur en bredare samverkan kan uppnås. Likaså behöver Region Skåne ytterligare utveckla sin roll utifrån kommunernas behov av stöd och välkomnar framtida samverkan med aktörerna i Skåne där planering utifrån avrinningsområde kan testas med bred samverkan och utvärderas.

Sydvatten påpekar att regionplanen har goda ansatser i vattenfrågan men att det inte är tillräckligt tydligt vad Region Skåne vill åstadkomma när det gäller vattenförsörjning. Utöver dricksvattenförsörjning bör strategierna i regionplanen behandla sötvatten. Vidare anser Sydvatten att det saknas beskrivningar av andra aktörer som har en övergripande roll i arbetet med den fysiska planeringen i Skåne och det krävs förtydligande kring Region Skånes roll

i förhållande till andra aktörer. Sydvatten anser dessutom att det finns en förväxling mellan begreppen dricksvattenförsörjning och vattenförsörjning under den tematiska fördjupningen – teknisk infrastruktur och avsnittet dricksvattenförsörjning och att texten bör ses över samt synkroniseras med planeringsprinciper under den tematiska fördjupningen – blågrön infrastruktur.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Region Skåne håller med om att vattenförsörjning utifrån ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas i kommande versioner av regionplanen. Region Skåne bedömer att en diskussion behöver påbörjas tillsammans med kommuner, Länsstyrelsen samt övriga berörda parter för hur en bredare samverkan kan uppnås. Likaså behöver Region Skåne ytterligare utveckla sin roll utifrån kommunernas behov av stöd och välkomnar framtida samverkan med aktörerna i Skåne där planering utifrån avrinningsområde kan testas med bred samverkan och utvärderas

Avsnitten om vatten är omarbetade i granskningshandlingen. I granskningshandlingen heter avsnittetn *Vattenförsörjning*.

Båstad kommun anser att vattenfrågan behöver belysas ytterligare avseende teknisk infrastruktur, framförallt gällande vattenförsörjning, såväl som avseende ekologiska och biologiska värden, föroreningar och klimatanapassning. Regionplanen bör föra ett resonemang kring hur Skånes aktörer ska arbeta med miljökvalitetsnormer.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Region Skåne håller med om att

vattenförsörjning utifrån ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas i kommande versioner av regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Granskningshandlingen har till viss del kompletterats med miljökvalitetsnormer. I *Konsekvensbedömningen* för *Regionplan för Skåne 2022–2040* redogörs för planeringsförutsättningarna i Skåne. I detta kapitel görs bland annat en beskrivning över miljökvalitetsnormerna för vatten. Underlaget är hämtat från VISS. I *Konsekvensbedömningen* förs även ett resonemang om planförslagets konsekvenser avseende vatten.

Svedala kommun anser att dricksvattenförsörjningen ska säkras genom regional planering och att regionplanen bör redovisa hur framtida dricksvattenförsörjningen ska se ut. Svedala kommun anser därför att fler aktörer behöver involveras.

Det är många myndigheter som delar på ansvaret för dricksvattenförsörjningen. Just ansvaret för dricksvattenförsörjningen har lyfts som utmanande och fragmenterad av många experter och i många rapporter. Denna bild delas av Region Skåne. En ökad samverkan är viktig och Region Skåne behöver utveckla sin roll och ta gemensamt ansvar i frågan tillsammans med andra myndigheter och aktörer.

Sydöstra Skåne anser att kommunerna bör nämnas i relation till de myndigheter som ansvarar för dricksvattenförsörjning. Klimatförändringar och torka samt effektbrist bör beaktas för att ha beredskap för framtida problem kring dricksvattenförsörjning och hantering av avloppsvatten.

Kommunerna har lagts till i avsnittet *Vattenförsörjning*. Det är många myndigheter som delar på ansvaret för dricksvattenförsörjningen. Just ansvaret för dricksvattenförsörjningen har lyfts som utmanande och fragmenterad av många experter och i många rapporter. Denna bild delas av Region Skåne. En ökad samverkan är viktig och Region Skåne behöver utveckla sin roll och ta gemensamt ansvar i frågan tillsammans med andra myndigheter och aktörer. Klimatförändringarnas påverkan har förtydligats genomgående i granskningshandlingen.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt betonar vikten av ett regionalt perspektiv på dricksvattenfrågorna, särskilt med tanke på framtida klimatförändringar och torka.

Region Skåne delar uppfattningen att vattenförsörjning är ett viktigt regionalt utvecklingsområde. Det är många myndigheter som delar på ansvaret för dricksvattenförsörjningen. Just ansvaret för dricksvattenförsörjningen har lyfts som utmanande och fragmenterad av många experter och i många rapporter. Denna bild delas av Region Skåne. En ökad samverkan är viktig och Region Skåne behöver utveckla sin roll och ta gemensamt ansvar i frågan tillsammans med andra myndigheter och aktörer.

Havs- och vattenmyndigheten anser att det finns behov av att tydligare särskilja dricksvattenförsörjning och annan vattenanvändning. I områden med brist på vatten behöver åtgärder genomföras som syftar till att skydda vattenresurser, minska vattenanvändningen och planera för ny infrastruktur.

Avsnittet har i granskningshandlingen bytt namn till *Vattenförsörjning* och hanterar ett bredare perspektiv än enbart dricksvatten. Avsnittet är kompletterat med ett stycke om vattenanvändning och vattenbalans samt två nya principer.

Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version. Region Skåne håller med om att vattenförsörjning utifrån ett regionalt och mellankommunalt perspektiv behöver utvecklas i kommande versioner av regionplanen. Region Skåne bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Lantbrukarnas riksförbund påpekar att det är av stor vikt att skydda och stärka tillgången till dricksvatten av god kvalitet och menar att skyddsåtgärder bör ligga i nivå med de risker som finns. Tillgång till vatten är en förutsättning för livsmedelsförsörjning och därför bör lantbruket inkluderas i dialog om vattenresurshantering.

Region Skåne instämmer i att vattenförsörjningsfrågorna är viktiga för Skåne. Avsnittet har i granskningshandlingen förtydligats och kompletterats avseende vattenanvändning och vattenbalans. Region Skåne avser att arbeta vidare med vattenförsörjningsfrågorna i genomförandet och delar Lantbrukarnas riksförbunds synpunkt om att lantbruket bör ingå i dialogen då sektorn är en stor nyttjare av vattenresursen.

Teknisk infrastruktur – Kartor

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande *kartorna under den tematiska fördjupningen Teknisk infrastruktur*: Båstad kommun, Helsingborgs stad, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun.

Flertalet synpunkter över specifika kartdetaljer har inkommit.

***

Båstad kommun påpekar att det saknas kartor gällande teknisk infrastruktur för vatten och vattenresurser. Kommunen önskar en karta för grundvattentäkter, större överföringsledningar och områdesindelning för vattenförsörjning för att kunna se kommunala- och regionala samband. Vidare önskas ett regionalt grepp kring analyser av framtida risker.

Till granskningshandlingen har avsnittet *Vattenförsörjning* utvecklats och belyser nu tydligare de utmaningar som en hållbar vattenanvändning står inför; dels i ett förändrat klimat, dels av en ökande befolkning som innebär att fler behöver dela på en minskande vattenresurs. Dessutom behöver vattenfrågorna utvecklas ytterligare i regionplanen och Region Skåne ser att det är ett vidare arbete under genomförandet i samverkan med intresserade utvecklingsaktörer inklusive kommuner.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost påpekar att kartorna kopplade till bredbandsutbyggnaden bör ses över och framhäver att statistiken inte är aktuell. Dessutom behöver statistik kopplat till bredband behöver anges som andel hushåll som har möjlighet att ansluta sig till bredband och inte andel som har tillgång till bredband. Samtliga kommuner i Skåne Nordost föreslår en karta som visar

vindpotential i stället för projekteringsområden, då det anses för detaljerat för att hanteras i en regionplan.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningshandlingen har kartorna som är kopplade till bredbandsutbyggnad uppdaterats med ny statistik från 2020. Detaljeringsgrad har ändrats från kommunnivå till km-rutnät och kartorna inkluderar även hushåll som har tillgång till fibernät men som ännu inte anslutit sig.

Region Skåne håller med om möjligheten att inkludera en karta som visar vindpotential, men ser detta som ett vidare arbete i genomförandearbetet. Dessutom har kartan som visar projekteringsområden reviderats och flertalet av de utpekade områdena har tagits bort.

Helsingborgs stad ställer sig tveksamma till att markera ut stamnätsstationer i kartan på s. 84, Transmissionsnät för el i Skåne.

Region Skåne uppskattar synpunkten, men transmissionsnät (tidigare kallat stamnät) och transmissionsnätsstationer är viktiga för hela Skånes elförsörjning och det är av värde att veta var nät och stationer är lokaliserade och hur Svenska kraftnät planerar att utveckla transmissionsnätet. Detsamma gäller för regionnätet, som till stor del ägs av E.ON. Förändringar på dessa nätnivåer tar tid och påverkar omgivningen betänkligt med avseende på hur och var man kan bygga. Regionnätsstationer är inte utpekade i samråd med E.ON.

Mark- och vattenanvändningskarta

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Mark- och vattenanvändningskarta*: Svalövs kommun, Sysav, Region Stockholm, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Malmö stad, Lomma kommun, Kävlinge kommun, Lunds kommun, Båstad kommun, Landskrona stad, Eslövs kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun, Sydöstra Skåne, Höörs kommun, Region Kronoberg, Trelleborgs kommun och Sydvatten.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om flertalet aktörer anser att mark- och vattenanvändningskartan utgår ur regionplanen. Övriga synpunkter innefattar kompletteringar, rättelser och förtydliganden kring kartmaterialets syfte.

***

Svalövs kommun efterfrågar att strukturkartan tydligare visar utvecklingsinriktningen för Skåne och att mark- och vattenanvändningskartan helt ersätts av strukturkartor.

Sysav anser att mark- och vattenanvändningskartan är ofullständig och behöver ses över.

Region Stockholm är positiva till mark- och vattenanvändningskartan som en samlad målbild för Skånes utveckling, men föreslår att den kompletteras med text kring hur den ska tolkas och användas.

Helsingborg stad anser att mark- och vattenanvändningskartan bör utgå på grund av att den inte överensstämmer med Skånes 33 kommuners översiktsplaner, samt att den kommer vara svår att hålla uppdaterad över tid.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att mark- och vattenanvändningskartan bör utgå på

grund av att den inte överensstämmer med Skånes 33 kommuners översiktsplaner, samt att den kommer vara svår att hålla uppdaterad över tid.

Malmö stad påpekar att Lillgrundsparken saknas i mark- och vattenanvändningskartan. Vidare önskas att kartan görs mer interaktiv med möjlighet att släcka och tända lager, samt att relevant information kan synliggöras för ett specifikt område.

Lomma kommun påpekar att de strukturer som syns under kapitlet blågrön infrastruktur saknas i mark- och vattenanvändningskartan.

Kävlinge kommun påpekar att mark- och vattenanvändningskartan är svår att tyda och bör utgå ur planen.

Lunds kommun anser att mark- och vattenanvändningskartan är svår att tyda och begränsad i sin användbarhet. Kommunen föreslår att den istället fokuserar på regionalt, strategiskt viktiga aspekter snarare än detaljer, då den dessutom inte får konkurrera med kommunernas egna översiktsplaner.

Båstad kommun efterfrågar att intentionen med mark- och vattenanvändningskartan förtydligas.

Landskrona stad anser att mark- och vattenanvändningskartan blir överflödig i förhållande till en väl utvecklad strukturkarta.

Eslövs kommun efterfrågar ett förtydligande kring mark- och vattenanvändningskartans syfte, vilka urval som gjort samt hur den bidrar till att visa ett framtidsperspektiv.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att mark- och vattenanvändningskartan inte är tillräckligt användarvänlig och att beteckningarna på kartan respektive teckenförklaringen inte stämmer överens med varandra. Vidare saknas hamnsymbolen för Åhus hamn, uppgraderingen av riksväg 19, samt påpekas att järnvägssträckningen är otydligt markerad. Samtliga kommuner i Skåne Nordost efterfrågar även en definition av och kriterier för vad som menas med beteckningen ”övriga”. Samtliga kommuner i Skåne Nordost är positiva till att transportinfrastrukturkartan pekar ut centrala lägen för stopp längs Nya stambanan, men efterfrågar att dessa även synliggörs i mark- och vattenanvändningskartan med tillhörande text.

Sydöstra Skåne efterfrågar ett förtydligande kring hur mark- och vattenanvändningskartans syfte, samt kring hur den ska läsas, förstås och användas av kommunerna. Vidare anses det otydligt att tätorterna, såväl som målbilden för markanvändning, inte syns i kartan. Sydöstra Skåne föreslår att kartan görs interaktiv och samlar regionens beslutade och planerade åtgärder.

Trelleborg stad efterfrågar att mark- och vattenanvändningskartan visar Trelleborg stads västra ringväg vilken är av regional vikt.

Höörs kommun påpekar att sjuhussymbolen i södra Höör kan vara felaktig, då där ligger ett rehabiliteringscentrum men inget sjukhus. De noterar även att B-symbolen vid Örtofta finns inte med i teckenförklaringen.

Region Kronoberg föreslår att mark- och vattenanvändningskartan förtydligas genom att utöka teckenförklaringen.

Sydvatten påpekar att mark- och vattenanvändningskartan saknar vissa vattenverk och behöver göras mer konsekvent sitt utpekande.

Övergripande kommentar:

Region Skåne uppskattar samtliga synpunkter och har med utgångspunkt från inkomna synpunkter valt att låta mark- och vattenanvändningskartan utgå ur denna version av regionplanen. Region Skåne har i stället valt att fokusera på att utveckla strukturkartan, vilket

förtydligas under det avsnittet i samrådsredogörelsen. Dessutom finns de tematiska kartorna under respektive avsnitt i *Tematiska fördjupningar*.

Mark- och vattenanvändningskartan kommer dessutom att ersättas av en interaktiv kartutforskare som innehåller regionplanens alla kartor. Kartutforskaren färdigställs till antagandehandlingen av *Regionplan för Skåne 2022–2040.*

Genomförande och uppföljning

Övergripande

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande kapitlet Genomförande och uppföljning: Burlövs kommun, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Malmö stad, Eslövs kommun och Lennart Nord, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun och Örkelljunga kommun.

Sammanfattningsvis handlar de övergripande synpunkterna om att kapitlet Genomförande och uppföljning bör förtydligas beträffande hur genomförandet och uppföljningen ska gå till och vem som har ansvar för vad.

***

Burlövs kommun anser att avsnittet om genomförande och uppföljning bör förtydligas och att det bör framgå hur det ska ske samt hur fördelningen mellan region och kommuner ska se ut.

Region Skåne instämmer och avsnitten om *Genomförande och uppföljning* har utvecklats och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen. Genomförandet har utvecklats för att förtydliga hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden påpekar att det är positivt att det finns ett avsnitt om genomförande och uppföljning och att ansvar tydligt anges där. Vidare poängteras vikten av att mål, strategier och handlingsplaner stödjer samverkan mellan olika aktörer för att målsättningarna ska kunna nås.

Kopplingen mellan mål, strategier och handlingsplaner som utgör underlag till *Regionplan för Skåne 2022–2040* har utvecklats i granskningshandlingen. Regionplaneuppdraget är också ett löpande arbete i genomförande och uppföljning inom Region Skåne och med externa aktörer.

Malmö stad ser positivt på transparensen i framtagandet av regionplanen men anser att de iblandade aktörernas roll kan förtydligas i avsnittet om genomförande och uppföljning.

Region Skåne instämmer och avsnitten om *Genomförande och uppföljning* har utvecklats och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen. Genomförandet har utvecklats för att förtydliga hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer,

samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Eslövs kommun anser att avsnittet bör kompletteras med resonemang beträffande hur föreslagna forum, planer och strategier ska användas.

Region Skåne instämmer och avsnitten om *Genomförande och uppföljning* har utvecklats och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen. Genomförandet har utvecklats för att förtydliga hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Lunds kommun anser att Region Skåne med fördel bör arbeta fram kunskapsunderlag med stöd i löpande trend- och omvärldsspaning som en del i det fortsatta regionplaneuppdraget.

Region Skåne instämmer och trend- och omvärldsspaning ingår i arbetet på Regional Utveckling och processen är under utveckling.

Region Skåne utvecklar hela tiden arbetsprocesser i det relativt nya regionplaneuppdraget och tar tacksamt emot förslagen till förbättrade arbetssätt kopplat till trend- och omvärldsspaning. Exempelvis har ett avsnitt om pandemin lagts till som ett sätt att hålla *Regionplan för Skåne 2022–2040* relevant och aktuell.

Lennart Nord poängterar vikten av dokumentation av den kunskapsutveckling som skett under framtagandet av regionplanen. Vidare föreslår Lennart Nord att Region Skåne bör ha återkommande enkäter riktade till samtliga med frågor om upplevda kvalitéter i vardagslivet och att det finns potential för andra former av dialogverksamhet för att få fler att delta och kunna påverka.

Region Skåne arbetar löpande med att dokumentera och utvärdera arbetet i regionplaneprocessen. Exempelvis har följeforskare studerat arbetet och löpande gett återkoppling in i processen och publicerat ny kunskap utifrån arbetet. Dessutom sammanställs erfarenheterna från samrådet i en kort rapport över processen, aktiviteterna och hur arbetet kan utvecklas framöver. Region Skåne uppskattar påminnelsen om att fortsätta arbeta intensivt med detta. Förslaget om att systematiskt genomföra enkäter eller möjliggöra kunskapsinhämtning och påverkan från invånare i Skåne och andra är bra. Detta ingår i utvecklingen av genomförande och uppföljning och en tydligare beskrivning av exempelvis strukturen för användning av *Skånepanelen* och kommer att förtydligas i *Regionplan för Skåne 2022–2040* till antagandehandlingen.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att det är positivt att regionplanen har en övergripande nivå och att planen bör utgå från och stödja det kommunala självstyret. Avsnittet genomförande och uppföljning skulle med fördel kunna kompletteras med ett kapitel om motstående intressen och målkonflikter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och kopplingen till kommunala översiktsplaner har utvecklats i granskningshandlingen för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Vidare har avsnitten om *Genomförande och uppföljning*, samt Region Skånes roll förtydligats till granskningshandlingen. Avsnittet om genomförandet har utvecklats för att göra det tydligare hur Region Skåne kommer att arbeta med att genomföra planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Genomförande av regionplanen

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande avsnittet *Genomförande av regionplanen*: Höörs kommun, Malmö stad, Lunds kommun, Svedala kommun, Eslövs kommun, Vellinge kommun, Svalövs kommun, Staffanstorps kommun, Kävlinge kommun, MalmöLundregionen, Familjen Helsingborg, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun, Östra Göinge kommun , Sydöstra Skåne, Region Blekinge, Region Stockholm, Region Kronoberg, Region Jönköpings län, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Sydvatten, Romeleås- och Sjölandskapskommitténs och Sveriges Åkeriföretag.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att genomförandet av regionplanen behöver bli tydligare beträffande hur planen ska tillämpas, vad som ska uträttas och vem som ska göra vad. Vidare påpekas att det behövs förtydligande kring Region Skånes roll i det fortsatta arbetet med att genomföra regionplanen. Regionplanen saknar aktörsperspektivet och beskrivning av andra aktörer som har en betydande roll i den regionala planeringen. Det är viktigt att regionplanen synliggör och stödjer samverkan mellan olika aktörer. Flera av synpunkterna betonar vikten av fortsatt dialog och samverkan och önskar att Region Skåne arbetar aktivt för att regionplanen ska bli ett gemensamt verktyg för de skånska aktörerna.

***

Höörs kommun anser att regionplanen bör förtydligas vad regionplanens olika delar ska bidra med för att målbilden ska uppnås, exempelvis vem som ska använda vilken karta och varför. Vidare anser Höörs kommun att regionplanen bör kompletteras med ett tydligare aktörsperspektiv och att Region Skånes roll och tillämpning av regionplanen bör framgå. Det är särskilt relevant att göra tydligt hur Region Skåne kommer att tillämpa planen i sitt eget arbete.

Region Skåne instämmer och avsnittet *Genomförande av regionplanen* har utvecklats och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen i planeringsförutsättningar och i genomförandedelen. Genomförandet har förtydligats utifrån hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete. Förslaget att förtydliga målgrupper och användningsområde för olika kartor kommer att tas med i det fortsatta arbetet.

Sydvatten anser att regionplanen bör kompletteras med beskrivningar av olika aktörers roller och vilken roll Region Skåne har i relation till dem. Sydvatten välkomnar Region Skåne att ta initiativ och engagera sig i olika samarbetsformer.

Region Skåne instämmer och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen i planeringsförutsättningar och i genomförandedelen. Genomförandet har förtydligats utifrån hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Lunds kommun poängterar vikten av Region Skånes roll och anser att Region Skåne har ett stort ansvar i att samla de skånska kommunerna för dialog kring de regionala frågorna.

Region Skåne instämmer och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen i planeringsförutsättningar och i genomförandedelen. Genomförandet har förtydligats utifrån hur Region Skåne kommer att arbeta med genomförandet av planen, vilka samverkansformer som redan finns med kommunerna och andra aktörer, samt inom vilka frågor Region Skåne gärna ser kunskapsutveckling tillsammans med de kommuner och andra aktörer som har ett intresse av att delta i sådant arbete.

Svedala kommun anser att Region Skånes roll bör förtydligas med särskild vikt vid fördjupad dialog för att stärka gemensamt ägande av regionplanen.

Region Skåne instämmer och Region Skånes roll har förtydligats till granskningshandlingen i planeringsförutsättningar och i genomförandedelen. Fördjupad dialog är ett bra förslag på aktivitet för genomförande. Förslagsvis med fokus på de ämnesområden som pekas ut i planeringsprinciperna.

MalmöLundregionen anser att förutsättningarna för möten och dialoger som ordnats för politiker och tjänstepersoner har varit otydliga beträffande förväntningar och syfte. MalmöLundregionen förutsätter och välkomnar en fortsatt tät dialog mellan Region Skåne och kommunerna för att möjliggöra ett gemensamt ägande av regionplanen.

Region Skåne uppskattar återkopplingen gällande dialogprocessen och tar med förbättringsförslag i kommande dialogprocesser. Region Skåne ser fram emot fortsatt tät dialog.

Vellinge kommun ställer sig positiva till fortsatt dialog mellan Region Skåne och de skånska kommunerna.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och ser fram emot fortsatt tät dialog.

Region Blekinge ser framemot framtida samverkan kring gemensamma utmaningar såsom transport, livsmedelsproduktion och energiförsörjning.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan för fortsatt mellanregional utveckling.

Hässleholms kommun påpekar att Region Skåne behöver lyfta frågor kring nya finansieringsmodeller och samordning i regionplanen.

> ***Regionplan för Skåne 2022–2040*** **är inte tänkt att inrymma förslag till finansieringsmodeller, men ser gärna samverkan med Hässleholms kommun inom pågående arbete med de handlingsplaner Region Skåne ansvarar för.**

Svalövs kommun uppmuntrar till samverkan inom hörnsamarbetena för att undvika att komma för nära inpå planmonopolet.

> **Region Skåne instämmer och har för avsikt att även fortsättningsvis arbeta aktivt i hörnsamarbetena.**

Eslövs kommun anser att Region Skåne har en viktig roll i genomförandet av regionala- och mellankommunala frågor eftersom enskilda kommuner inte har möjlighet att hantera frågor utanför den egna kommungränsen. Eslövs kommun poängterar vikten av att regionplanen och strukturkartan används i planeringen.

> **Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har utvecklats för att bättre kunna utgöra ett vägledande och stödjande verktyg i kommunernas efterföljande planering.**

Staffanstorps kommun påpekar att i de fall regionplanen lyfter problemställningar som helt eller delvis ligger inom andra aktörers ansvarsområden bör regionplanen kompletteras med resonemang kring hur kommunerna och Region Skåne kan åstadkomma förbättringar.

> **Region Skåne instämmer och granskningshandlingen har justerats för att förtydliga mellankommunala och regionala utmaningar för Skåne och även vilken roll Region Skåne roll har i genomförandet. Frågor som inte har bedömts mellankommunala eller regionala har inte inkluderats i granskningshandlingen.**

Region Kronoberg ser framemot framtida samverkan kring gemensamma frågor med utgångspunkt i regionplanen samt i syfte att knyta samman de sydsvenska regionerna.

> **Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan för fortsatt Sydsvensk utveckling.**

Region Stockholm ser positivt på den löpande samverkan som finns mellan storstadsregionerna och ser framemot framtida samverkan inom flera områden.

> **Region Skåne instämmer och ser fram emot fortsatt nära samverkan för bästa möjliga regionplaneprocess för en hållbar utveckling i de båda regionerna och för övriga regioner som arbetar med fysisk planering i en regional skala.**

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg anser att regionplanen är viktig ur ett regionalt- och mellankommunalt utvecklingsperspektiv. Kommunerna menar att hörnsamarbetena är bra och anser att kommunernas kompetenser bör tas tillvara och användas i det konkreta arbetet, särskilt gällande målkonflikter. Det fortsatta arbetet bör fokusera på konkreta framåtsyftande förslag kring utveckling av exempelvis mark, energiförsörjning, kollektivtrafik, infrastruktur

och bostadsförsörjning. Familjen Helsingborg är gärna med och aktivt bidrar med underlag och kunskap om staden och delregionen i granskningsskedet för att säkra utvecklingspotentialen i regionen men också för att bidra till att smidiga berednings- och beslutsprocesser byggs upp.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete med Familjen Helsingborg och enskilda kommuner för fortsatt skånsk utveckling. Föreslagna områden för vidareutveckling är helt i linje med granskningshandlingen och Region Skåne ser fram emot kunskapsutveckling tillsammans med Familjen Helsingborg.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden poängterar vikten av att regionplanen synliggör och stödjer samverkan mellan olika aktörer såsom kommuner, myndigheter, lärosäten, näringslivet med flera.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* remitterades till ett stort antal aktörer från de grupper som anges och förhoppningen är att dessa även fortsättningsvis ska delta aktivt i regionplaneprocessen.**

Malmö stad anser att kapitlet om genomförandet av regionplanen behöver tydliggöra huruvida de strategier och program som det hänvisas till i planen utgör en del av regionplanen eller om de utgör underlag.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och de strategier och program som finns angivna i regionplanen utgör underlag i den mening att de bidragit till vilka frågor som inarbetats i utmaningar för Skåne, planeringsstrategier och planeringsprinciper. *Regionplan för Skåne 2022–2040* är vägledande för kommunernas översiktsplanering och kommer att aktualiseras varje mandatperiod utifrån nya beslut och händelser som påverkar dess innehåll.

Sveriges Åkeriföretag poängterar vikten av fortsatt samverkan och dialog med näringslivet och dess godstransporter.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete för att förbättra förutsättningarna för godstransporter i Skåne.

Sydöstra Skåne anser att regionplanen bör konkretiseras mer till fysiska åtgärder för att synliggöra hur målen ska uppnås, hur Region Skåne avser lösa konflikter mellan olika intressen samt vilka intressen som ska ges företräde.

Region Skåne instämmer i att genomförandet av *Regionplan för Skåne 2022–2040* behöver konkretiseras ytterligare, men menar att detta behöver göras tillsammans med kommunerna beroende på utmaning och intressekonflikter som behöver hanteras.

Uppföljning av regionplanen

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Uppföljning av regionplanen*: Lunds kommun, Eslövs kommun, MalmöLundregionen, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun, Kollektivtrafiknämnden, Kulturnämnden och Delegationen mot segregation.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om vikten av fortsatt dialog mellan Region Skåne och övriga aktörer. Samtliga synpunkter poängterar vikten av att kommande regionplaner bör utvecklas gemensamt och i samråd med de skånska kommunerna.

***

Kollektivtrafiknämnden ser gärna en uppföljning som konkret studerar och redogör för hur kommunernas fysiska planering har anpassats till regionplanens planeringsprinciper och om de följer de planeringsprinciper som regionplanen har som berör kollektivtrafik.

Förslaget är bra och tas med i utvecklingen av uppföljning av *Regionplan för Skåne 2022–2040* som färdigställs till antagandehandlingen.

Bromöllas, Hässleholms, Hörbys, Osbys, Kristianstads och Östra Göinges kommuner i Skåne Nordost anser att det behövs förbättrad dialog mellan Region Skåne och kommunerna i den fortsatta processen för att regionplanen ska få ett relevant innehåll.

Region Skåne uppskattar förslag på hur dialogen kan förbättras och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete i den fortsatta processen.

Lunds kommun anser att det behövs djupare dialog kring vilka fysiska strukturer som bäst bidrar till en positiv utveckling för Skåne.

Region Skåne instämmer i att det behövs förtydligas vilka fysiska strukturer som ska prioriteras för en positiv utveckling för Skåne. Granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040* har konkretiserats utifrån de fysiska strukturer som Skånes utvecklingsaktörer ser som viktigast för regional utveckling, men detta behöver prioriteras ytterligare i genomförandeskedet och när olika åtgärder ska finansieras.

MalmöLundregionen anser att regionplanens inriktning, innehåll och ambitioner bör utvecklas över tid och i samråd med kommunerna. Utvecklingsarbetet bör därför knytas till processer för kommande regionplan. Vidare vill MalmöLundregionen betona att innehåll och ställningstaganden behöver utvecklas gemensamt i kommande regionplaneprocesser.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete med kommunerna för fortsatt skånsk utveckling, samt att utveckla regionplaneprocessen gemensamt.

Hässleholms kommun anser att regionplanen bör lyfta alla frågor som är viktiga för den regionala fysiska planeringen men att dem inte nödvändigtvis ska lösas i den första regionplanen. Hässleholms kommun betonar vikten av fortsatt och utökad dialog mellan Region Skåne och kommunerna. Vidare anser Hässleholms kommun att det saknas resonemang kring vad som händer om framtida kommunala planer avviker från regionplanen.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete med kommunerna för fortsatt skånsk utveckling, samt att utveckla regionplaneprocessen och regionplanens innehåll gemensamt. Region Skåne har förtydligat regionplanens vägledande funktion för efterföljande kommunal planering.

Eslövs kommun anser att det är positivt att avsnittet uppföljning av regionplanen utgår från den regionala utvecklingsstrategin och uppföljningen ”Hur har det gått i Skåne”. Vidare påpekar Eslövs kommun att Region Skåne bör tydliggöra vilken skillnad regionplanen ska ge.

Region Skåne uppskattar synpunkten och tar med den i utvecklingen av uppföljning av *Regionplan för Skåne 2022–2040* som färdigställs till antagandehandlingen. Målbild och regionplanens roll har förtydligats i granskningshandlingen.

Hörby kommun poängterar vikten av samarbete och tät dialog mellan Region Skåne och kommunerna i den fortsatta processen.

Region Skåne instämmer och ser fram emot kommande samverkan och nära samarbete med kommunerna för fortsatt skånsk utveckling, samt att utveckla regionplaneprocessen gemensamt.

Kulturnämnden uppmärksammar Region Skåne om att Nätverket Kulturmiljö Skåne är en resurs för regionen i Seminarieserien hållbar stadsutveckling (sida 92). Vidare anser Kulturnämnden att det bör inrättas ett restaureringspris för kommuner som driver bra kulturmiljövård. Kulturnämnden föreslår följande tillägg: ”ett kulturmiljöpris som premierar en god insats inom kulturmiljöfältet genom exempelvis restaurering, stadsutvecklingsprojekt eller informationsinsats”.

Förslaget är bra och tas med i utvecklingen av genomförandet av *Regionplan för Skåne 2022–2040*. En översyn av priser pågår för närvarande inom Regional utveckling och beslut från Regionala utvecklingsnämnden väntas under hösten.

Delegationen mot segregation uppmärksammar Region Skåne om det webbaserade uppföljningssystem som Delegationen mot segregation håller på att utveckla och ser gärna att Region Skåne använder sig av detta system i uppföljning av regionplanen. Delegationen mot segregation anser att uppföljningssystemet kan användas för att hantera utmaningar och målkonflikter i relation till bebyggelseutveckling och kan på så vis bidra till att minska de socioekonomiska skillnaderna i Skåne.

Region Skåne uppskattar förslaget och tar med det i utvecklingen av uppföljning av *Regionplan för Skåne 2022–2040* som färdigställs till antagandehandlingen. Samtidigt behöver uppföljningssystem vara effektiva och Region Skåne hade gärna sett en integrering av Delegationen mot segregations webbaserade uppföljningsverktyg med det befintliga uppföljningsverktyget för Agenda 2030 och regionala frågor KOLADA.

Konsekvensbedömning

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande avsnittet *Konsekvensbedömning*: Miljøstyrelsen, enhed for Arter og Naturbeskyttelse, Båstad kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Lomma kommun, Havs- och vattenmyndigheten och Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden och Skogsstyrelsen.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att Skånes utveckling går mot en mer monocentrisk utveckling. Utpekande av Malmö-Lund som nationell tillväxtmotor ifrågasätts och huruvida detta påverkar den flerkärniga ortstrukturen. Vidare handlar synpunkterna om att innebörden av regionplanen bör framgå tydligare samt vilka konsekvenser genomförandet har.

***

Miljøstyrelsen, enhed for Arter og Naturbeskyttelse, bemærker,
at udkast til miljøkonsekvensvurderingen i sin nuværende form ikke indeholder redegørelse for - og vurdering af de mulige grænseoverskridende påvirkninger på danske Natura 2000-områder og beskyttede arter ved de beskrevne trafik- og energitiltag (ny
fast forbindelser til Danmark mellem Helsingborg og Helsingør,
en Øresundsmetro mellem Malmø og København
samt mere vindkraft til havs). Arter og Naturbeskyttelse bemærker,
at konsekvensvurderingen bør forholde sig til de mulige grænseoverskridende effekter på danske Natura 2000-områder og beskyttede arter.
Man bør desuden forholde sig til betydningen af de planlagte faste forbindelser i kumulation med andre planer og projekter, som kan have betydning for de berørte arter og naturtyper.

Båstad kommun poängterar vikten av jämbördiga tillväxtmotorer och starka lokala kärnor och anser att detta är avgörande för att bevara och stärka Skånes flerkärnighet och undvika den monocentriska utveckling som beskrivs i konsekvensbedömningen. Båstad kommun anser att konsekvensbedömning tydligare bör belysa hur utpekandet av Lund och Malmö som nationell tillväxtmotor bedöms påverka resten av Skåne och hur utpekandet stödjer den flerkärniga ortsstrukturen. Vidare anser Båstad kommun att konsekvensbedömningen tydligare bör belysa hur de mindre tillväxtintensiva områdena i Skåne gynnas av att Öresundsregionen fortsätter att stärkas. Båstad kommun ser gärna analyser om in- och utflytt mellan kommuner för att synliggöra vilka kommuner som behöver mer stöd för att Skåne ska kunna bibehålla och utveckla den flerkärniga ortsstrukturen.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg poängterar vikten av jämbördiga tillväxtmotorer och betydelsen av att fortsätta utveckla funktionella samband mellan dessa och angränsande regioner för att bevara och stärka Skånes flerkärnighet och undvika den monocentriska utveckling som beskrivs i konsekvensbedömningen.

Lomma kommun påpekar att balansen mellan följande: ”Den samlade bilden av planförslaget är att de negativa konsekvenserna står i proportion till de nyttor som uppstår för de som bor och verkar i regionen, om planförslaget genomförs” och figuren samlad bedömning (MKB sida 3) är skev mellan ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Lomma kommun anser att det är anmärkningsvärt att sammanslagen negativ miljöpåverkan på biologisk mångfald accepteras i konsekvensbedömningen.

Havs- och vattenmyndigheten anser att innebörden och konsekvenserna av regionplanen bör framgå tydligare i konsekvensbedömningen. Avsnittet betydande konsekvenser (sida 57) lämnar stort utrymme för tolkning vilket kan innebära svårigheter när planeringsprinciperna ska tillämpas i mer detaljerad planering, genomförande och förvaltning. Havs- och vattenmyndigheten påpekar att det bör framgå hur riksintressen och miljökvalitetsnormer, enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, har tillgodosetts och att det ska framgå hur Region Skåne valt att hantera dessa i konsekvensbedömningen.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden instämmer i bedömning om att planförslaget är mycket generellt skrivet och har mycket breda, närmast svepande mål- och åtgärdsformuleringar som i flera fall kan sägas täcka allt och inget. Vidare poängteras vikten av att regionplanen måste ge ett tydligt och konkret stöd till kommunerna.

Skogsstyrelsen anser att planförslaget inte anger vilka riktlinjer och rekommendationer som gäller för miljömålet Levande skogar. Insatser och ambitioner beträffande biologisk mångfald bör konkretiseras i konsekvensbedömningen och tydliggöra hur naturresurser kan nyttjas på ett hållbart sätt.

Konsekvensbedömningen har uppdaterats allt eftersom planförslaget utvecklats. Till granskningshandlingen har konsekvensbedömningens struktur ändrats genom att konsekvenserna nu enbart redovisas genom bedömningsgrunderna *miljökonsekvenser, sociala*

***konsekvenser* och *ekonomiska konsekvenser* i tre separata kapitel. Matriserna med koppling till detta har uppdaterats. I den tidigare versionen gjordes försök att även bedöma konsekvenserna utifrån planförslagets planeringsprinciper på tvären, men detta ersätts i granskningshandlingen av ovanstående bedömningsgrunder. Konsekvensbedömningen har även förtydligat och utvecklat kapitlet om *alternativ och scenarier*.**

I kapitlet *Miljökonsekvenser* har förtydligande gjorts för miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer (luft och buller) och riksintressen. I kapitlet har även kulturmiljöfrågorna förtydligats, liksom konsekvenser av de satsningar som planförslaget redogör för i form av ny stambana och fasta förbindelser till Danmark. Avsnittet om betydande påverkan och avhjälpande åtgärder har utvecklats och finns nu i kapitlet miljökonsekvenser.

Övergripande synpunkter på Regionplan för Skåne 2022–2040

Följande aktörer har lämnat *övergripande synpunkter beträffande hela eller delar av Regionplan för Skåne 2022–2040*: Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Burlövs kommun, MalmöLundregionen, Båstad kommun, Eslövs kommun, Lomma kommun, Region Halland, Skånes hembygdsförbund, Sydöstra Skåne, Havs- och vattenmyndigheten, Hälso- och sjukvårdsnämnden, Kulturnämnden, Lunds universitet, Malmö stad, Region Kalmar län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Svalövs kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Staffanstorps kommun, Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att flertalet aktörer har en positiv inställning till samrådsförslaget för *Regionplan för Skåne 2022–2040*, men påpekar olika delars utvecklingspotential. Däribland att regionplanen genomgående bör belysa målkonflikter, göra regionala ställningstaganden, vara tydligare i frågor som Region Skåne är huvudman för, inkludera barn- och jämställdhetsperspektiv samt förtydliga regionplanens syfte i förhållande till andra styrdokument.

***

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden ställer sig positiva till samrådsförslaget och anser att regionplanen har en tydlig struktur, samt är väl genomtänkt i förhållande till andra regionala styrdokument.

Region Skåne uppskattar den positiva återkopplingen på *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Burlövs kommun efterfrågar att regionplanen lyfter motstående intressen mellan olika aktörer samt förtydligar sin roll till övriga kommunala, regionala och statliga styrdokument. Vidare föreslås att en konfliktlösningsmodell tas fram som en del av arbetet.

Målkonflikter i *Regionplan för Skåne 2022–2040* har förtydligats genom att formulera utmaningarna för Skåne tydligare i form av målkonflikter. Även avsnittet *Mål, planer och program* har utvecklats. Region Skåne ser att det är ett bra förslag att i genomförandet av regionplanen forma ett arbetssätt för att lösa ut komplexa intressekonflikter som begränsar Skånes utveckling.

MalmöLundregionen efterfrågar större tydlighet i frågor som Region Skåne har ansvar för såväl som exempelvis klimatpåverkan, övergripande regionala lösningar för godstransporter, större infrastrukturutbyggnad, hållbar regional pendling, havsplanering, grön- och blåstrukturer samt lokalisering av större anläggningar.

Region Skånes och regionplanens roll har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har planen har setts över för att förtydliga det regionala och mellankommunala perspektivet på frågorna MalmöLundregionen föreslår samt på de skånska utmaningar Region Skåne och kommunerna behöver arbeta för att lösa gemensamt regionalt eller mellankommunalt.

Båstad kommun har stor respekt för att regionplanen är den första i sitt slag i Skåne, men efterfrågar förtydliganden kring hur prioriteringar gjorts avseende vilka synpunkter som inarbetats respektive inte. Kommunen efterfrågar även en mycket större integrering av barnperspektivet, särskilt i konsekvensbedömningen. Båstad kommun anser att språk och ordval bör ses över samt att det finns behov av att definiera och beskriva vissa begrepp tydligare medan andra bör tas bort eller omformuleras.

Hur synpunkter inarbetats *Regionplan för Skåne 2022–2040* framgår av denna samrådsredogörelse. Av planens genomförandebeskrivning framgår vilka frågor det finns behov av att utveckla och som Region Skåne har för avsikt att arbeta vidare med. Dessa utestående frågor redovisas i avsnittet *Genomförande och uppföljning*. Dialog har förts i de olika skedena av framtagandet av regionplanen och i stora drag har synpunkterna varit samstämmiga. Ambitionen har varit att utveckla planen i den riktning som framförts i dialog och yttranden.

Region Skåne instämmer i att barnperspektivet behöver förtydligas i regionplanen. Konsekvensbedömningen innehåller bedömningsgrunden social hållbarhet och där är en av aspekterna barn och unga. Konsekvensbedömningen konstaterar att planförslaget bör utvecklas avseende på barns utemiljöer. Detta gäller i samband med exempelvis förtätning och att barns rörlighet mer och mer har begränsats på grund av trafiksäkerhetsmässiga skäl och bristen på urban närnatur. Därutöver har Agenda 2030-perspektivet utvecklats och tydligare integrerats i regionplanens samtliga delar. Kopplingarna mot Agenda 2030-målen visas i tematiska fördjupningar och planeringsförutsättningar.

En begreppslista har tillkommit i granskningshandlingen. Begreppen för grönstruktur har setts över särskilt.

Eslövs kommun är positiva till ambitionen att utveckla ett regionalt, fysiskt planeringsperspektiv, men efterfrågar tydligare definitioner kring syfte, målgrupp och problemformulering.

Region Skånes roll som planupprättare och genomförare av *Regionplan för Skåne 2022–2040* har förtydligats i planeringsförutsättningarna och i genomförandedelen av planen. Genomförandedelen har utvecklats med ett tydligare aktörsperspektiv. Problemformuleringar har utvecklats i form av utmaningar för Skåne under Planeringsförutsättningar.

Lomma kommun efterfrågar resonemang kring att knyta ihop frågor och genomföra förändringar under respektive avsnitt. Kommunen är positiva till användandet av Story Maps, men ser förbättringspotential gällande tillgänglighetsaspekter, att förstora kartorna, mer utförligt statistikunderlag och resonemang om vad som är önskvärd riktning.

Region Skåne instämmer och den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi, planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar. Genomförandekapitlet har ett nytt upplägg och beskriver tydligare arbetssätt och koppling till planeringsprinciperna.

Regionplan för Skåne 2022–2040 **redovisar övergripande statistik. Genom rapporten *Hur har det gått i Skåne?* och dess utvalda indikatorer följs utvecklingen i Skåne upp årligen och uppdateras kontinuerligt under årets lopp.**

Tillgängligheten av verktyget StoryMaps är högsta prioritet och är ett arbete som följs upp kontinuerligt för att möta lagkrav och bästa möjliga presentation av underlaget.

Granskningshandlingen har utvecklats med fler interaktiva kartor. Kartorna i regionplanen kommer till antagandehandlingen, där det är relevant, att visualiseras i en ny kartutforskare med anpassad interaktivitet. Målet är också att tillgängliggöra relevant kartunderlag som öppen data. Det är Region Skånes förhoppning att detta kommer att underlätta för kommunerna och andra aktörer att använda kartorna som stöd i efterföljande planering och innebär vidare en förbättrad tillgänglighet till kartmaterialet.

Sydöstra Skåne påpekar regionplanens användning av begreppen stad och land. Begreppen riskerar att måla upp en polariserande och förenklad bild av verkligheten. Samspelet mellan livsmiljöer och landskap är mer komplext än så. Vidare anser Sydöstra Skåne att jämställdhet- och jämlikhetsperspektivet behöver förstärkas i regionplanen.

Region Skåne instämmer med Sydöstra Skåne att det kan uppfattas som en polarisering. Detta är en anledning till att Region Skåne valt att hantera landsbygdsutveckling integrerat i regionplanen och inte i ett eget avsnitt. Flera avsnitt i regionplanen är omarbetade och större förändringar har gjorts i *Utvecklingsinriktningen*. Till granskningshandlingen har de lokala kärnorna utvecklats och omarbetats till *strategiska noder* som utöver centralorter även innefattar viktiga serviceorter, kollektivtrafiknoder och noder för vandring och cykling. Detta för att nyansera bilden av den flerkärniga skånska ortstrukturen genom att synliggöra fler orter som är viktiga för landsbygden och sitt omland. Vidare behandlas landsbygdsutveckling på samma sätt som urbana miljöer i planen för att skapa en balanserad utveckling för både stad och landsbygd. Ordvalet är generellt ändrat från land till landsbygd.

Agenda 2030-perspektivet har utvecklats och tydligare integrerats i regionplanens samtliga delar, där målen för jämställdhet och jämlikhet ingår. Kopplingarna mot Agenda 2030-målen visas i avsnitten *Tematiska fördjupningar* och *Planeringsförutsättningar*.

Havs- och vattenmyndigheten efterfrågar att regionplanen förtydligar hur riksintressen tillgodoses, miljökvalitetsnormer följs, dess innebörd och konsekvenser samt hur hänsyn tas till nationella mål, planer och program för de områden som berör hav och vatten. Havs- och vattenmyndigheten ser positivt på regionplanens ansats att överbrygga gapet mellan regionalt tillväxtarbete och översiktsplaneringen, men anser att relationen mellan regionplanen och den

regionala utvecklingsstrategin kan tydliggöras. Vidare ser myndigheten positivt på flera av planeringsstrategierna, men anser att planeringsprinciperna kan utvecklas ytterligare.

Regionplaneuppdraget och regionplanens roll har förtydligats i granskningshandlingen till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, likaså relationen mellan den regionala utvecklingsstrategin och regionplanen.

Regionala värden har förtydligats i ett nytt avsnitt och i konsekvensbedömningen har förtydliganden gjorts avseende miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och riksintressen i kapitlet om miljökonsekvenser.

***De tematiska fördjupningarna* och planeringsprinciperna har utvecklats i granskningshandlingen. Region Skåne har dock valt att hålla denna första version av *Regionplan för Skåne* på en övergripande och principiell nivå. Av genomförandebeskrivningen framgår de frågor och områden som Region Skåne avser att arbeta vidare med.**

Bjuvs kommun efterfrågar regionala ställningstaganden kring miljökvalitetsnormer för luft, vatten och buller och riksintressen, såväl som kring andra frågor som behöver hanteras i översiktsplanearbetet.

I konsekvensbedömningen har förtydligande gjorts avseende miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och riksintressen i kapitlet om miljökonsekvenser. Miljökvalitetsnormer har till viss del integrerats i de tematiska fördjupningarna.

Hälso- och sjukvårdsnämnden efterfrågar perspektiv kring vilken påverkan den pågående omställningen av hälso- och sjukvården har på den fysiska planeringen. Nämnden saknar även perspektivet ”Likarätt” i regionplanen.

Synpunkten uppskattas och färdplanen för framtidens hälsosystem liksom de nationella målen för funktionshinderpolitiken har lagts till i mål, planer och program.

Likarättsperspektivet skulle kunna utvecklas utifrån Agenda 2030 och behovet i regional fysisk planering. Arbetet behöver ske i samverkan med andra aktörer för att skapa relevant kunskapsunderlag för hur perspektivet kan integreras i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och på rätt nivå ur ett regionalt ansvar.

Helsingborg stad anser att analyser och statistikunderlag bör utvecklas med ett könsperspektiv, samt att skillnader i hälsa och inkomst med fördel kan redovisas även geografiskt. Vidare påtalas att bostadsförsörjningsfrågorna tydligare kan beskriva insatser för att motverka bostadssegregation.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* redovisar övergripande statistik. Region Skåne håller dock med om att statistik i huvudsak ska redovisas med ett könsperspektiv. Genom rapporten ”Hur har det gått i Skåne?” och dess utvalda indikatorer följs utvecklingen i Skåne upp årligen och uppdateras kontinuerligt under årets lopp. Region Skåne uppskattar synpunkten och tar med den i utvecklingen av uppföljning av Regionplan för Skåne 2022–2040 som färdigställs till antagandehandlingen.**

Region Skåne har under 2021 tagit fram en rapport om boendesegregation och avser att följa upp detta arbete och tydligare inkludera perspektivet i kommande regionplaner.

Kulturnämnden anser att skrivningarna i regionplanen behöver stärkas, samt att kulturen aktivt bör inkluderas i samhällsplaneringen.

Ett utökat och kvalitativt samarbete avseende kulturvärden i samhällsplaneringen är mycket välkommet. *Regionplan för Skåne 2022–2040* belyser redan gestaltad livsmiljö och i viss mån kulturmiljön som ett steg i den riktningen. Kulturplanen har inarbetats i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040* och textkompletteringar har gjorts enligt Kulturnämndens önskemål.

Skånes hembygdsförbund anser att hembygdsrörelsen är en viktig del av folkbildningen och därmed bör likställas och namnges med övriga folkbildande organisationer.

Region Skåne välkomnar Skånes hembygdsförbunds engagemang. Aktörsperspektivet har utvecklats i genomförandedelen i granskningshandlingen för *Regionplan för Skåne 2022–2040* men aktörer nämns ej vid namn. Kulturmiljö har identifierats som en regionalt viktig fråga där Region Skåne behöver initiera kunskapsgenererande aktiviteter i genomförandet.

Lunds universitet anser att frågor som berör medborgares roll, insyn och inflytande i regionala planeringsprocesser bör lyftas och artikuleras.

Involvering av medborgare har säkerställts med hjälp av en metod Region Skåne kallar Skånepanelen. Region Skåne är en organisation som styrs av offentlighetsprincipen och vi har därmed alltid ett uppdrag att möjliggöra insyn och transparens. Tillgängliggörandet av information på hemsidan ska också möjliggöra detta. Region Skåne instämmer i att involvering av medborgare kan utvecklas i *Regionplan för Skåne 2022–2040* och detta kommer att förtydligas till antagandehandlingen.

Malmö stad efterfrågar att regionplanen tar fasta på utmaningar kring hållbar tillväxt och då ur alla tre hållbarhetsdimensionerna; social, ekonomisk och ekologisk. Vidare anses strategier som stödjer näringslivet behöva utvecklas.

I samband med regionplaneuppdraget har Region Skåne möjlighet att samordna strategierna för näringslivet med regional fysisk planering. Den tematiska fördjupningen för näringsliv har utvecklats som ett första steg. Region Skåne ser att det finns behov av att fortsätta det arbetet i genomförandet.

Region Halland anser att det i regionplanen finns utrymme att låta det mellanregionala perspektivet vara mer horisontellt integrerat.

Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Region Kalmar län är positiva till omnämnandet av vikten av samverkan med grannregionerna, men efterfrågar att denna samverkan ytterligare lyfts fram i kartor och ställningstaganden. Detta är framförallt relevant ur ett storregionalt arbetsmarknadsperspektiv och för att stärka helhetstänket för samhällsutveckling i södra Sverige.

Granskningshandlingen har kompletterats med en tydligare koppling till grannregionerna, dels genom en ny illustration av mellanregionala samband under den utvecklade trenden *Globalisering och ökad regional integration,* dels med hänvisning till samverkansplattformen Regionsamverkan Sydsverige under planeringsstrategin *Stärka Skånes relationer med omvärlden*.

Svalövs kommun efterfrågar att regionplanen lyfter mer faktabaserade förutsättningar, fler analyser av långsiktiga samhällsförändringar samt behov av tillgång på mark- och vattenanvändning i Skåne.

Region Skåne kommer som regionplaneorgan med ansvar för regional fysisk planering att löpande att identifiera och ta fram kunskapsunderlag för att kunna stötta kommunerna i Skånes utveckling och fysiska planering. Region Skåne välkomnar Svalövs kommuns förslag på hur vi gemensamt kan arbeta tillsammans.

Göteborgsregionens kommunalförbund instämmer med styrkorna i en flerkärnig ortstruktur och anser det positivt att regionplanen genom prioriteringar anger en utvecklingsinriktning för Skåne. Vidare anses planeringsprinciperna utgöra god vägledning i kommunernas arbete.

Region Skåne välkomnar den positiva återkopplingen på *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Svalövs, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg efterfrågar att regionplanen lyfter mer faktabaserade förutsättningar, fler analyser av långsiktiga samhällsförändringar samt behov av tillgång på mark- och vattenanvändning i Skåne. Vidare påtalas att kopplingen mellan trender, mål, strategier och planeringsprinciper kan förtydligas.

Region Skåne välkomnar kommunerna i Familjen Helsingborgs förslag på hur vi gemensamt kan arbeta för att öka kunskapen i Skåne om behovet av fysisk planering och utveckling. En scenarioanalys kommer att genomföras under vintern 2021/2022 och beräknas vara färdigt till slutlig version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Den röda tråden har förtydligats genom hela planen, från utmaning, planeringsstrategi, planeringsprincip till genomförande, både i text och genom hänvisning till respektive del i syfte att säkerställa logiken och förenkla för läsaren att se och kunna följa sambandet mellan regionplanens olika delar.

Bromölla kommun, Hässleholms kommun, Hörby kommun, Osby kommun, Kristianstads kommun och Östra Göinge kommun i Skåne Nordost anser att är positivt att det finns länkar till de dokument som regionplanen hänvisar till men påpekar avsaknaden av en del länkar.

Länkar har setts över i granskningshandlingen.

Staffanstorps kommun anser att många texter och resonemang i regionplanen är för styrande och endimensionellt konstaterande.

Region Skåne uppskattar synpunkten och har generellt omarbetat och förtydligat regionplanen i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Vidare har kopplingen till kommunala översiktsplaner utvecklats för att förtydliga regionplanens vägledande funktion och regionala och mellankommunala perspektiv.

Generella kartsynpunkter

Följande aktörer har lämnat generella synpunkter beträffande regionplanens kartor: Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd, Region Kronoberg, Malmö stad, Båstad kommun, Bjuvs kommun, Helsingborgs stad, Höganäs kommun, Klippans kommun, Perstorps kommun, Svalövs kommun, Åstorps kommun, Ängelholms kommun, Örkelljunga kommun, Lunds kommun, Burlövs kommun, Svedala kommun, MalmöLundregionen, Kulturnämnden, Akademiska hus, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden och Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att aktörerna efterfrågar en högre detaljeringsgrad, tydlighet och användarvänlighet i kartmaterialet. Möjlighet att tända och släcka lager eller att navigera en interaktiv kartatlas är några av de förslag som ges på förbättringar, samt att göra större skillnad på nuläge och framtidsvision.

***

Segeåns vattenvårdsförbund och vattenråd föreslår en digital kartportal, exempelvis vattenatlas.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och instämmer att det är bra med formatet kartportal. Till granskningsversionen har flertalet kartor omarbetats och blivit interaktiva med möjligheten att tända och släcka olika lager för att ge en överblick av regionens olika planeringsförutsättningar.

Region Kronoberg anser att det ur ett socialt perspektiv skulle det vara värdefullt med kartor som exempelvis visar fördelningen av arbetstillfällen inom tjänstesektor/tillverkningssektor, socioekonomiskt index och tillgänglighetsanalyser.

Region Skåne håller med om att det skulle vara värdefullt att med kartor som exempelvis visar fördelningen av arbetstillfällen inom olika sektorer, socioekonomiskt index och tillgänglighetsanalyser i regionplanen. Region Skåne har under året tagit fram en rapport, Den socioekonomiska segregationen i Skåne, för att skapa en överblick av socioekonomisk segregation i Skåne, en nulägesanalys samt en sambandsanalys mellan socioekonomi och tillgänglighet till arbetsplatser. Vidare ser Region Skåne det som ett fortsatt arbete under genomförandet att utveckla det sociala perspektivet i Regionplanen, både i karta och text.

Malmö stad är positiva till kartunderlaget men efterfrågar att de utvecklas avseende interaktivitet och flera lager. Vidare efterfrågas kartor som visar pendlingsströmmar över landsgränser samt att de tematiska kartorna även visar på ett framtida läge för bebyggelse och transporter.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flertalet kartor i planen blivit interaktiva för att förtydliga och möjliggöra att tända och släcka lager. Karta som visar pendlingsströmmar till Danmark finns med men har fått en tydligare placering i

granskningsversionen. Den statistik som används i kartan finns dessvärre inte på kommunnivå. Angående framtida läge för bebyggelse och transport vill Region Skåne påpeka att regionplanen till denna version lagts på en strukturell och principiell nivå och exakta lokaliseringslägen inte alltid pekas ut.

Båstad kommun anser att det behöver synliggöras i kartorna vart olika värden finns och var dessa sammanfaller med större befintliga och planerade markanspråk, samt att miljö-, naturmiljö-, vatten- och kulturmiljöfrågor i landskapet behöver synliggöras i regionplanen. Kommunen påtalar även att kartornas läsbarhet hade kunnat förbättras genom mer interaktivitet. Vidare efterfrågas fler analyser och fördjupade ämnesområden i de tematiska fördjupningarna och i struktur- och markanvändningskartan.

Region Skåne ser att lokalisering av regionala värden är en fråga av regional relevans men bedömer att det i nuläget inte finns tillräckliga underlag och ser att det är ett vidare arbete under genomförandet. Till granskningsversionen har flertalet kartor omarbetats och blivit interaktiva med möjligheten att tända och släcka olika lager för att ge en överblick av regionens olika planeringsförutsättningar. Vidare har regionplanen som helhet omarbetats till granskningsskedet och flertalet fördjupningar har gjorts i både tematiska fördjupningar och i strukturkartan.

Bjuvs, Helsingborgs, Höganäs, Klippans, Perstorps, Svalövs, Åstorps, Ängelholms och Örkelljungas kommuner i Familjen Helsingborg påpekar att kartornas läs- och användbarhet kan förbättras och skulle gynnas av möjligheten att tända och släcka lager.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flertalet kartor omarbetats och blivit interaktiva med möjligheten att tända och släcka olika lager för att ge en överblick av regionens olika planeringsförutsättningar.

Lunds kommun är positiva till tillgången till kartunderlag men påpekar att kartornas tillgänglighet, läsbarhet och innehåll i kartor bör ses över, samt att tidsperspektivet i redovisade kartor förtydligas.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flertalet kartor omarbetats och blivit interaktiva med möjligheten att tända och släcka olika lager för att ge en överblick av regionens olika planeringsförutsättningar. Tidsperspektivet har setts över till granskningsversionen och förtydligande har gjorts i legenderna över vad som är befintligt, planerat eller där behov finns.

Burlövs kommun efterfrågar förtydliganden kring om kartorna visar dagsläget eller framtidsbilder.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och tidsperspektivet har setts över till granskningsversionen och förtydligande har gjorts i legenderna över vad som är befintligt, planerat eller där behov finns.

Svedala kommun anser att planens textinnehåll hade vunnit på att renodlas och kortas ner och kartmaterialet behöver förtydligas och förbättras, samt att strukturkartan och mark- och vattenanvändningskartan bör utvecklas och anpassas till planens övergripande syfte.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att regionplanen har utvecklats och förtydligats till granskningsversionen, både gällande text och kartor.

MalmöLundregionen anser att kartmaterialet generellt bör ses över avseende innehåll och detaljeringsgrad, samt att strukturkartan och mark- och vattenanvändningskartan förtydligas gällande utvecklingsperspektiv och fokuserar på regionala strukturer som kan stärka Skåne.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att regionplanen har utvecklats och förtydligats till granskningsversionen, både gällande text och kartor. Strukturkartan har utvecklats både till innehåll, visualisering och tillhörande texter. Vidare har Mark- och vattenanvändningskartan utgått och kommer att ersättas av en interaktiv kartutforskare som innehåller regionplanens alla kartor. Kartutforskaren ska färdigställas till slutversionen av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Kulturnämnden föreslår att regionplanen kompletteras med kartmaterial över riksintressen för kulturmiljö och kustzoner, samt kulturmiljöstråk.

Återkopplingen uppskattas och regionplanen är utformad på en övergripande och strategisk nivå. Region Skåne anser att det är av större nytta om den efterföljande planeringen visar hur riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodosetts. Region Skåne har för avsikt att framöver utveckla och fördjupa de regionala värdena och riksintressenas relation till dessa och till den regionala fysiska planeringen.

Akademiska hus efterfrågar ytterligare geografisk detaljeringsnivå och tydlighet i kartmaterialet.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och vill lyfta att planen har utvecklats och förtydligats till granskningsversionen, både gällande text och kartor.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden är positiva till kartmaterialets kvalitet och relevans.

Den positiva återkopplingen uppskattas. Det är viktigt att det finns samsyn mellan Region Skånes nämnder och organisationens arbete.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån efterfrågar att kartorna görs mer användarvänliga genom möjligheten att zooma.

Region Skåne uppskattar synpunkterna och till granskningsversionen har flertalet kartor omarbetats och blivit interaktiva med möjligheten att tända och släcka olika lager samt zooma för att ge en bättre överblick av regionens olika planeringsförutsättningar.

Klimatfrågor

Följande aktörer har lämnat övergripande synpunkter beträffande Klimatfrågor: Malmö stad, Landskrona stad, Skånes Socialdemokratiska partidistrikt, Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån, Region Stockholm, Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden, Lomma

kommun, Vänsterpartiet i Skåne, Vellinge kommun, Sydöstra Skåne, Havs- och vattenmyndigheten och Lennart Nord.

Sammanfattningsvis påtalar flertalet yttranden att regionplanen bör ha en tydligare utvecklingsinriktning för att motverka klimatpåverkan, samt utgöra ytterligare stöd för kommunernas klimatanpassning, framförallt i mellankommunala frågor.

***

Malmö stad är positiva till att regionplanen lyfter klimatanpassning med anser att strategier för minskad klimatpåverkan behöver utvecklas.

Region Skåne uppskattar Malmö stads återkoppling och instämmer i att klimatarbetet måste omfatta både anpassning och påverkan. Klimatperspektivet är specifikt utpekat i lagstiftningen och har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040,* bland annat i trender, utmaningar och tematiska fördjupningar. Trenden *Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning* har kompletterats med bland annat klimatpåverkande utsläpp och erosionsproblematiken längs Skånes kuster. Utmaningen *En planering som skapar förutsättningar för en bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning* har kompletterats med klimatanpassning av kusten. En ny utmaning har tillkommit i granskningshandlingen: *att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. Den tematiska fördjupningen *Klimatanpassad bebyggelseutveckling* har förtydligats genom utvecklade planeringsprinciper och illustrationer.

Denna första version av *Regionplan för Skåne 2022–2040* har dock en strukturell och principiell nivå och klimatfrågorna behöver utvecklas vidare i genomförandet i dialog med kommunerna och andra berörda utvecklingsaktörer i Skåne.

Region Skåne verkar även genom andra insatser för att minska klimatpåverkan. Till exempel deltar Region Skåne i Klimatsamverkan Skånes arbete för att genomföra Klimat- och energistrategin för Skåne och uppropet 100 % fossilbränslefritt Skåne. Region Skåne arbetar också genom det regionala utvecklingsuppdraget för ett fossilbränslefritt och klimatneutralt Skåne, vilket även är ett mål i Skånes utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030*. Region Skånes egen användning av fossil energi har fasats ut kraftigt.

Landskrona stad anser att klimatanpassning och stigande havsnivåer bör vara mer framträdande i regionplanen. Vidare efterfrågas större fokus på klimat- och miljömål och insatser, hållbar bebyggelseutveckling, regional dricksvattenförsörjning och klimateffektiv energiförsörjning. Vidare påtalas att regionplanen kan fokusera ytterligare på vilka klimatanpassningsåtgärder som är nödvändiga och när i tid de bedöms som nödvändiga att genomföra klimat- och miljöfrågan ur ett framtidsperspektiv.

Klimatperspektivet är specifikt utpekat i lagstiftningen och har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040,* bland annat i trender, utmaningar och tematiska fördjupningar.

Klimatanpassning och stigande havsnivåer har förtydligats i de tematiska fördjupningarna *Klimatanpassad bebyggelseutveckling* och *Havet och kusten.* Avsnittet *Dricksvattenförsörjning* (i granskningshandlingen *Vattenförsörjning*) har kompletterats utifrån klimatperspektivet. Det tematiska avsnittet *Energiförsörjning* har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion.

Region Skåne har valt att lägga denna första version av *Regionplan för Skåne* på en principiell och övergripande nivå. Regionplanen tar därför inte upp metoder eller exempel på hur åtgärder kan genomföras då regionplanen inte hanterar denna detaljeringsgrad. Region Skåne ser att klimatfrågorna behöver utvecklas vidare i genomförandet av regionplanen.

Skånes Socialdemokratiska partidistrikt efterfrågar tydligare klimat- och miljömål och mer fokus på insatser för att även minska miljö- och klimatpåverkan genom den fysiska planeringen. Vidare anses det finnas behov av att planlägga för utveckling av alternativa energikällor som bland annat gynnar slutna kretslopp och minskade koldioxidutsläpp

Regionplanen utgår från redan antagna mål, planer och program. Utvecklingsinriktningen och dess planeringsstrategier tillsammans med de tematiska fördjupningarna och planeringsprinciperna syftar till att begränsa klimatpåverkan.

Alternativa energikällor kan studeras vidare i genomförandet genom att planeringsprincipen om att *Främja utbyggnaden av förnybar energiproduktion* genomförs.

Vattenrådet för Nybroån, Kabusaån och Tygeån anser att planen bör kompletteras med perspektiv på utveckling som handlar om smarta lösningar som förhindrar negativ miljöpåverkan.

Regionplanen syftar till att förhindra negativ miljöpåverkan vilket konsekvensbedömningen redogör för. Den efterföljande planeringen är avgörande för att negativ miljöpåverkan ska undvikas. Region Skåne har valt att lägga regionplanen på en strukturell och principiell nivå i denna version och går därför inte in på åtgärder.

Region Stockholm efterfrågar en tydligare viljeinriktning i regionplanen för att minska klimatpåverkan. Vidare föreslås att regionplanen utreder vilka insatser som har störst klimatpåverkan.

Granskningshandlingen har förtydligats avseende klimatpåverkan bland annat genom avsnittet *Planeringsförutsättningar*. Ambitionen är att den regionala fysiska planeringen tillsammans med efterföljande planering ska bidra till att minska Skånes klimatpåverkan. I avsnittet *Trender* redogörs utsläppsnivån för olika sektorer i Skåne. Utifrån denna statistik kan arbetet med att utreda insatsers olika klimatpåverkan utvecklas i den fortsatta processen.

Psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämnden anser att det är viktigt att arbetet med de eventuella miljökonsekvenser som kan följa av en regionplan fortsätter. Vidare efterfrågas att formuleringarna i planeringsprinciperna stärks och utmaningar kring biologisk mångfald bemöts ytterligare.

Synpunkterna uppskattas och arbetet med att följa upp *Regionplan för Skåne 2022–2040* inkluderar uppföljning utifrån planens konsekvensbedömning.

Biologisk mångfald har förtydligats i granskningshandlingen och exempelvis lagts till i regionplanens målbild, i det tematiska avsnittet samt i utmaningen om att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas.

Lomma kommun efterfrågar att skrivningarna om klimatanpassning görs skarpare och ger exempel på riskanalys och skadeverkningar, samt att samverkan och samordning såväl som behov av ekonomiska stödformer till Skånes kommuner gällande klimatanpassningsåtgärder lyfts.

Region Skåne instämmer och planeringsprinciperna har förtydligats samtidigt som frågan om klimatanpassning har utvecklats genomgående i granskningshandlingen. Även genomförandet har utvecklats där exempelvis Dialog och samverkan för hantering av Skånes utmaningar innebär att Region Skåne tillsammans med kommunerna aktivt deltar i Regional kustsamverkan.

Vänsterpartiet i Skåne efterfrågar förtydligande kring klimatpåverkan på skogsområden och åkermark, bebyggda miljöer i stad, orter och på landsbygd i förhållande till exempelvis ökad trafik längs belastade områden.

Region Skåne instämmer med Vänsterpartiets synpunkt om att det är viktigt att lyfta klimatpåverkan på skogsområden och åkermark, i bebyggda miljöer i stad, ort och på landsbygd och ställa det i förhållande till ökad trafik även om granskningshandlingen ej utvecklats specifikt utifrån detta perspektiv eller detaljeringsnivå.

Vellinge kommun efterfrågar att Region Skåne driver de klimatanpassningsfrågor som enskilda kommuner kan ha svårt att få gehör för i nationella sammanhang, såsom finansiering av skydd, sandfodring och en tydligare lagstiftning för ett aktivt klimatanpassningsarbete. Kommunen är positiva till beskrivning av behovet av vägledning och stöd men efterfrågar att regionplanen mer konkret ger exempel på vad en ökad kunskapsuppbyggnad kan innebära ur ett regionalt perspektiv.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och noterar behovet av uppdaterad lagstiftning men detta föranleder ingen ändring i granskningshandlingen. Frågan skulle kunna lyftas i genomförandet ur ett mellankommunalt perspektiv i dialog med kommunerna utifrån behovet av stöd i påverkansarbetet.

Granskningshandlingens avsnitt *Genomförande av regionplanen* har utvecklats. Region Skåne kommer i rollen som regionplaneorgan med ansvar för regional fysisk planering löpande att identifiera och ta fram kunskapsunderlag för att kunna stötta kommunerna i Skånes utveckling och fysiska planering.

Sydöstra Skåne påtalar vikten av att arbeta vidare med klimatanpassningsfrågorna för att säkerställa en positiv utveckling till 2040/2050.

Region Skåne delar denna uppfattning och har ambitionen om att utveckla dessa frågor framöver, gärna i samverkan med de skånska kommunerna och andra relevanta aktörer.

Havs- och vattenmyndigheten påtalar vikten av att regionplanen bidrar till att stärka planeringens roll för att hantera framtida utmaningar relaterade till vatten- och havsmiljö, biologisk mångfald samt klimatförändringar. Vidare efterfrågas att det regionala perspektivet på planeringen av havs- och kustområden relaterat till de maritima näringarna och den blå ekonomin utvecklas.

Region Skåne instämmer i att den fysiska planeringen bidrar till att hantera framtida utmaningar bland annat i frågor om vatten- och havsmiljö. Detta perspektiv har delvis utvecklats i avsnittet *Planeringsförutsättningar*. Region Skåne välkomnar synpunkten om att planeringen av havs- och kustområden relaterat till de maritima näringarna och den blå ekonomin utvecklas och tar den med i vidare arbete.

Lennart Nord efterfrågar förtydligande kring hur Skåne är ett föredöme för klimatarbete, samt hur ett ”långsamt” dokument såsom regionplanen ska kunna hänga med i de snabba förändringar som klimatkrisen innebär. Vidare påpekas att man utöver att klimatanpassa bör satsa på att motverka klimatförändringar.

Region Skåne uppskattar återkopplingen och instämmer i att klimatarbetet måste omfatta både anpassning och påverkan. Klimatperspektivet är specifikt utpekat i lagstiftningen och har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*, bland annat i trender, utmaningar och tematiska fördjupningar. Trenden *Klimatpåverkan, anpassning och energiomställning* har kompletterats med bland annat klimatpåverkande utsläpp och erosionsproblematiken längs Skånes kuster. Utmaningen *En planering som skapar förutsättningar för en bebyggelseutveckling och en hållbar markanvändning* har kompletterats med klimatanpassning av kusten. En ny utmaning har tillkommit i granskningshandlingen: *att motverka klimatförändringar samtidigt som Skåne utvecklas*. Den tematiska fördjupningen *Klimatanpassad bebyggelseutveckling* har förtydligats genom utvecklade planeringsprinciper och illustrationer.

Denna första version av *Regionplan för Skåne 2022–2040* har dock en strukturell och principiell nivå och klimatfrågorna behöver utvecklas vidare i genomförandet i dialog med kommunerna och andra berörda utvecklingsaktörer i Skåne. Det arbetet pågår och intensifieras efter planerat besluten *Regionplan för Skåne 2022–2040* i juni 2022.

Region Skåne verkar även genom andra insatser för att minska klimatpåverkan. Till exempel deltar Region Skåne i Klimatsamverkan Skånes arbete för att genomföra Klimat- och energistrategin för Skåne och uppropet 100 % fossilbränslefritt Skåne. Region Skåne arbetar också genom det regionala utvecklingsuppdraget för ett fossilbränslefritt och klimatneutralt Skåne, vilket även är ett mål i Skånes utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030*. Region Skånes egen användning av fossil energi har fasats ut kraftigt.

Coronapandemin

Följande aktörer har lämnat synpunkter beträffande Coronapandemin: Skånes hembygdsförbund, Sydöstra Skåne, Malmö stad och Region Kronoberg.

Sammanfattningsvis handlar inkomna synpunkter om att regionplanen bör kompletteras med ett resonemang om coronapandemin och dess konsekvenser beträffande livsstil, boendepreferenser, rekreation och nya res- och pendlingsmönster.

***

Skånes hembygdsförbund påpekar avsaknaden av en första utvärdering av coronapandemins konsekvenser beträffande förändrad livsstil, boendepreferenser och nya res- och pendlingsmönster.

Sydöstra Skåne anser att regionplanen bör kompletteras med ett resonemang om Coronapandemin och dess konsekvenser beträffande förändrad livsstil, boendepreferenser, arbete och rekreation. Vidare påpekar Sydöstra Skåne hur landsbygdens roll har förändrats till följd av Coronapandemin och anser att landsbygdens attraktivitet och livsmiljö bör ses och beskrivas som en tillgång.

Malmö stad påpekar att Coronapandemins konsekvenser kan komma att påverka arbetslösheten.

Region Kronoberg anser att regionplanen bör kompletteras med ett resonemang om Coronapandemin och dess konsekvenser beträffande nya resvanor och arbetsförhållanden. Förändrade förutsättningar och nya behov bör analyseras och lyftas i det regionala perspektivet.

Ett tillägg om pandemin har tillförts avsnittet om relevanta trender för Skåne och möjliga effekter. Pandemin nämns också i relevanta avsnitt i tematiska fördjupningar. Dock finns inte möjlighet att genomföra denna utvärdering i detta skede av regionplaneprocessen, men planeras preliminärt till 2022.

Övriga synpunkter

Följande aktörer har lämnat *Övriga synpunkter*: Sjukhusstyrelserna, Svalövs kommun, Sveriges lantbruksuniversitet och Lennart Nord.

***

Sjukhusstyrelserna påpekar avsaknaden av de tre pågående sjukhusutbyggnaderna i Skåne.

Synpunkten uppskattas och förslaget är bra. Det tas med i fortsatt arbete inför antagandehandling våren 2022.

Regionplanen håller sig på en övergripande strategisk nivå som främst visar strukturer som är betydelsefulla för den regionala fysiska planeringen. Utbyggnaden av stora sjukhus har dock en påverkan på samhällsutveckling och samhällsplanering och det är önskvärt med ett ökat samarbete framöver inom ramen för genomförandet av regionplanen.

Svalövs kommun ställer frågan: Hur kan och bör den regionala fysiska planeringen påverka rådande befolkningsutveckling i olika delar av Skåne?

Region Skåne instämmer och ser att det behövs ytterligare underlag och kommer därför att genomföra en scenarioanalys under vintern 2021/2022, vilken beräknas vara färdig till slutlig version av *Regionplan för Skåne 2022–2040*.

Sveriges lantbruksuniversitetpåpekar avsaknaden av resonemang om omställning till cirkulär ekonomi baserad på biologiska resurser.

Region Skåne instämmer men denna första version av *Regionplan för Skåne 2022–2040* har en strukturell och principiell nivå och omställningen till cirkulär ekonomi behöver utvecklas vidare i genomförandet. Detta behöver ske i dialog med kommunerna och andra berörda utvecklingsaktörer i Skåne utifrån behovet av ny kunskap i ett mellankommunalt perspektiv.

Lennart Nord påpekar avsaknaden av metoder för att hantera skalskillnader inom Skåne. Lennart Nord anser att det behövs metoder för att fånga upp värden i det skånska landskapet som är av betydelse för en hållbar utveckling i regionen.

Region Skåne instämmer i att landskapets värden är ett område som behöver utvecklas i regionplanen. Region Skåne ser att det är ett vidare arbete under genomförandet.

Länsstyrelsens yttrande

Samrådsredogörelse över yttrande från Länsstyrelsen Skåne

Synpunkterna i yttrandet har bemötts sammanfattande och inleds med en kommentar om hur Region Skåne uppfattar sitt uppdrag om att ta fram en regionplan och därefter kommenteras de aspekter som Länsstyrelsen Skåne har bedömt behöver kompletteras och utvecklas i det fortsatta arbetet. Yttrandet är redovisat i sin helhet i slutet av avsnittet.

Inledande kommentar till Länsstyrelsen Skånes yttrande:

Region Skåne vill inledningsvis tacka Länsstyrelsen Skåne för värdefulla inspel och kommentarer som utvecklat regionplanen. Detta är Skånes första regionplan och det är av nödvändighet fortfarande en lärandeprocess. Det är viktigt för Region Skåne att regionplanen är väl förankrad och ett stöd till de skånska kommunerna. Det finns ett flertal viktiga frågor som inte är färdigutredda till denna regionplan och som behöver utvecklas i samarbete med planeringsaktörerna. Region Skåne ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Länsstyrelsen Skåne och de statliga myndigheterna i regionala planeringsfrågor.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* bygger i stort mycket på arbetet i Strukturbild för Skåne och är på många sätt en fortsättning på strukturbildsarbetet. Strukturbild för Skåne är en process som gemensamt har drivits av Region Skåne och de skånska kommunerna. Genom detta samarbete togs Strategier för det flerkärniga Skåne fram 2013 samt en mängd rapporter och planeringsunderlag. Men, det betyder också att det inte har funnits upparbetat underlag i alla de viktiga planeringsfrågor som en regionplan kan omfatta. Därför betraktar Region Skåne *Regionplan för Skåne 2022–2040* som en plattform och utgångspunkt för utveckling av regional fysisk planering i Skåne.**

Tyngdpunkten i planförslaget ligger på utvecklingsinriktningen som ska ange en tydlig regional riktning och verka för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer. Utvecklingsinriktningen konkretiseras i planens tematiska fördjupningar som i granskningshandlingen har kopplats till delmålen i Agenda 2030. Konkretiseringen är främst principiell och tydliggörs i temakartor som kan användas av kommunerna i deras planering som planeringsunderlag. Den följs också upp i genomförandet av regionplanen.

Enligt PBL ska det av regionplanen framgå hur hänsyn tagits till allmänna intressen samt hur riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodosetts. Region Skåne menar att regionplanen som helhet främjar och tar hänsyn till de allmänna intressena och att regionplanen ligger på en sådan regional strategisk och strukturell nivå att det är av större nytta att den efterföljande planeringen visar hur riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodosetts. Region Skåne kommer att fortsätta utreda och utveckla de regionala värdena som är viktiga för Skånes utveckling och funktionalitet och avser göra det i fortsatt arbete.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter med kommentarer:

1. *Regionplanen är övergripande och dess konsekvenser går inte att bedöma. Det behövs vägledning och ställningstagande för viktiga regionala utmaningar.*

   Regionplanen har avsiktligen lagts på en strukturell och generell nivå. Planens tyngdpunkt ligger i utvecklingsinriktningen med ortsstrukturen och berör ganska översiktligt de mer tematiska delarna. Detta är Skånes första regionplan och det har för Region Skåne varit viktigast att planen är väl förankrad och kan fungera som en gemensam utgångspunkt för vidare arbete med fysisk planering i samarbete med kommuner och andra aktörer. Region Skåne håller med om att det behövs vägledning för viktiga regionala utmaningar och ser fram emot att tillsammans med aktörerna utveckla detta arbete. Av denna anledning har utmaningar för Skåne förtydligats för att kunna diskuteras och utvecklas i kommande arbete. Den strategiska miljöbedömningen till granskningshandlingen har vidareutvecklats. Den strategiska miljöbedömningen har också varit ett stöd i utarbetande av granskningshandlingen under arbetets gång.

2. *Regionplanen bör synliggöra intressekonflikter och ge vägledning för hur dessa kan hanteras.*

   Granskningshandlingen har justerats så att intressekonflikter synliggörs i avsnittet *Utmaningar*. Flera remissinstanser har framhållit vikten av att denna första regionplan tar upp intresse- och målkonflikter även om regionplanen just nu inte kan ge ledning i hur de ska hanteras. Det viktiga har i detta skede av den regionala fysiska planeringen varit att belysa dem så att lösningarna kan utvecklas i samråd med aktörerna.

3. *Länsstyrelsen efterlyser en röd tråd från vision och strategier till planeringsprincipernas vägledning och genomförande.*

   Granskningshandlingen har setts över utifrån ambitionen om att den röda tråden ska vara synlig i materialet. Exempelvis har planeringsstrategiernas koppling till Agenda 2030 utarbetats och genomförandeavsnittet utvecklats, samt kopplingen mellan de olika delarna förtydligats.

   Regionplanen saknar vägledning för frågan om markhushållning i regionen.

   Resonemang om hushållning av mark och särskilt jordbruksmark har utvecklats i granskningshandlingen, men kommer att behöva tas vidare i fortsatt arbete, gärna i samarbete med Länsstyrelsen Skåne. Hushållning av mark har förtydligats i den strategiska miljöbedömningen.

4. *Regionplanen saknar ett markhushållningsperspektiv för hur verksamhetsmark och näringslivsutveckling ska kunna ske inom ramen för ett hållbart samhälle.*

   Region Skåne håller med om att det skulle behövas en regional bedömning av behoven och tillgången på verksamhetsområden och av mark för dessa. Detta är ett område som är av intresse för den regionala fysiska planeringen och behöver vidareutvecklas i fortsatt arbete. Hushållningsperspektivet på mark- och vattenanvändning kopplat till näringslivsutveckling har utvecklats och en ny planeringsprincip införts i granskningshandlingen.

5. *Regionplanen redovisar inte hur Skånes riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB ska tillgodoses. Länsstyrelsen efterfrågar en strategisk användning av riksintressena som kopplas till regionens utvecklingsstrategi.*

   Regionplanen är utformad på en övergripande och strategisk nivå. Region Skåne anser att det är av större relevans om den efterföljande planeringen visar hur riksintressen och miljökvalitetsnormer tillgodosetts. Region Skåne har för avsikt att framöver utveckla och fördjupa de regionala

värdena och riksintressenas relation till dessa och till den regionala fysiska planeringen. Region Skåne ser fram emot ett fortsatt samarbete med Länsstyrelsen Skåne i dessa frågor.

Region Skåne uppskattar och tackar för Länsstyrelsens kompletteringar avseende riksintressen i Skåne. Planförslaget har kompletterats med ett resonemang om vikten av de regionala värdena i Skåne.

6. *Regionplanen behöver tydligare beskriva bostadsbehovet och ange ett tydligare grepp för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses.*

Region Skåne delar Länsstyrelsens syn på vikten av samhällsplanering för att säkerställa invånarnas rätt till bostäder. Ansvaret för bostadsförsörjningen är fördelat på flera parter, men landar till stor del på kommunerna. Det är därför viktigt att också de regionala aktörerna bidrar till, stödjer och försöker underlätta kommunernas arbete med bostadsförsörjning. Region Skåne har sedan flera år tillbaka ett pågående arbete med regionala bostadsfrågor bland annat genom att ha en drivande roll i Skånskt bostadsnätverk, som är en plattform om bostadsförsörjning och bostadsbyggande för alla aktörer i Skåne. Region Skåne följer också utvecklingen av det demografiska bostadsbehovet i Skåne och tar fram skattningar av den faktiska efterfrågan på nya bostäder. Andra arbeten som pågår handlar till exempel om boendesegregation och äldres bostadsbehov. Region Skåne ser genomförandet av regionplanen som en viktig del i det fortsatta arbetet med regionala bostadsfrågor och denna del av regionplanen har utvecklats och förtydligats. Region Skåne följer kommunernas arbete med bostadsförsörjningen bland annat som remissinstans för riktlinjer för bostadsförsörjning. Därigenom ges en löpande uppdatering om de bostadsförsörjningsfrågor som är aktuella för kommunerna och i vilka frågor kommunerna behöver regionala underlag och kunskapsgenerering.

***Regionplan för Skåne 2022–2040* redovisar i nuläget inte förslag till några bostadsförsörjningsmål, men det finns anledning att diskutera vad som är rimlig bostadsutveckling utifrån efterfrågan på en regional nivå. Analyser på detta område genomförs och är ett arbete som kan utvecklas i samverkan med kommunerna utifrån behov.**

7. *Regionplanen behöver ge tydligare vägledning för bebyggelseutvecklingen, exempelvis för de utmaningar och intressekonflikter som kan följa med förtätning, då en majoritet av tillkommande bostäder under planperioden förväntas tillkomma så.*

Granskningshandlingen har justerats så att intressekonflikter synliggörs i avsnittet *Utmaningar*. I den tematiska fördjupningen har avsnittet *Bebyggelseutveckling* vidareutvecklats och tydliggjorts i förhållande till förtätning. Region Skåne har valt att i denna regionplan inte utveckla delarna om bebyggelseutveckling detaljerat utan att regionplanen hålls på en generell och strukturell nivå. Det kommer att behövas ett fortsatt utvecklingsarbete tillsammans med främst kommunerna för att en regionplan ska kunna gå in mer i detalj på utvecklingen av bebyggelsen i Skåne.

8. *Bebyggelseutvecklingen behöver hanteras utifrån ett klimatanpassningsperspektiv i enlighet med vad som krävs enligt såväl 2 kap. PBL som 6 kap. MB. Regionplanen anger för flera åtgärder att det kommer att krävas, men Länsstyrelsen menar att det i själva verket krävs redan nu, för att regionplanen ska verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.*

Klimatperspektivet är specifikt utpekat i lagstiftningen och har utvecklats genomgående i granskningshandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Exempelvis har kapitlet om planeringsförutsättningar utvecklats med

trenden för bland annat klimatpåverkande utsläpp och erosionsproblematiken längs Skånes kuster. Kapitlet har också utvecklats genom att utmaningen om att bevara den biologiska mångfalden, öka den lokala försörjningen och att planeringen behöver ha beredskap för olika klimatscenarier har synliggjorts. Vidare har den tematiska fördjupningen Bebyggelseutveckling förtydligats genom utvecklade planeringsprinciper och illustrationer liksom teman Transporter och Teknisk infrastruktur.

9. *Regionplanen behöver lägga större fokus på att verka för ett transporteffektivt samhälle där tillgänglighet även skapas utan transportarbete.*

   Regionplanen lyfter fram att den digitala infrastrukturen kan bidra till ett minskat resande och pekar ut ett behov av att främja utbyggnaden av digital infrastruktur på landsbygden, där utmaningarna i Skåne avseende utbyggnad av bredbandsinfrastruktur framförallt finns. Region Skåne håller dock med om att det i fortsatt arbete med regional fysisk planering finns möjlighet att utveckla arbetet med såväl transporteffektivitet som kollektivtrafiknärhet ytterligare. Regionplanen tar avstamp i redan gjorda strategier såsom Strategi för ett hållbart transportsystem och Stationsnära läge 2.0 och Region Skåne avser att arbeta vidare utifrån dessa tillsammans med kommunerna och andra aktörer.

10. *Länsstyrelsen menar att begreppet kollektivtrafiknära läge bör förtydligas för att effekterna av hushållning med mark och minskad klimatpåverkan ska kunna uppnås.*

    Inför granskningsskedet har en begreppsförklaring tillfogats planen där begreppet kollektivtrafiknära läge förtydligas med utgångspunkt från en definition som togs fram inom projektet Stationsnära läge 2.0 som var ett samarbetsprojekt mellan Region Skåne, Trafikverket Region Syd, Länsstyrelsen Skåne och kommunerna i Skåne och syftade till att lyfta fram gemensamma principer som bidrar till att stärka utvecklingen i stationsnära lägen, både för stationer med och utan spårbunden trafik.

11. *Regionplanen saknar en tydlig redovisning av hur allmänna intressen enligt 2 kap. PBL och 3 kap. MB tillgodoses. Av regionplanen framgår inte hur genomförandet påverkar möjligheten till skydd av stora opåverkade mark- och vattenområden enligt 3 kap. 2 § MB, eller ekologiskt särskilt känsliga områden och hur planen ska tillse att brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk.*

    Planförslaget i sin helhet bygger på ambitionen att utveckla Skåne genom att stärka de allmänna intressena. De allmänna intressena omfattar alla tre hållbarhetsdimensionerna och planförslaget bygger på att dessa beaktas i den efterföljande planeringen. Planförslaget och dess utvecklingsinriktning om det flerkärniga Skåne, syftar till ett effektivt markutnyttjande som tar hänsyn till Skånes naturresurser.

12. *Vikten av att arbeta brett med energieffektiviseringar bör utvecklas, då efterfrågan på el förväntas öka i en tid av bred elektrifiering.*

    Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

    Ett kontinuerligt arbete med energieffektivisering, exempelvis i företag, offentliga byggnader och miljonprogramsområden, visar ofta på påtagliga samhällsvinster, men påverkar ej den fysiska planeringen i någon större utsträckning.

    Region Skåne arbetar med energieffektiviseringar dels i det egna fastighetsbeståndet, dels genom insatser riktade till företag finansierade genom Klimatsamverkan Skåne. Region Skåne arbetar också med

elberedskap och tillförlitlig elförsörjning som en del av Skånes effektkommission.

13. *Ett regionalt utvecklings- och försörjningsperspektiv på elförsörjning gällande utbyggnad av förnybar elproduktion behövs.*

    Region Skåne arbetar aktivt med energifrågor i den regionala planeringen och dessa underlag har integrerats i tillämpliga delar i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Granskningshandlingen har förtydligats avseende behovet av förnybar energiproduktion och kompletterats med en generell beskrivning av fler energibärare inom energisystemet i Skåne, bland annat vätgas, solenergi och återvunnen energi. Planeringsprincipen om utbyggnad av elnäten har preciserats och en ny planeringsprincip har tillkommit avseende utveckling av sol- och vindkraft. Utvecklingsarbetet kopplat till energiområdet kommer att fortsätta i genomförandet och förtydligas där.

14. *Kopplingen mellan tätorternas grönstruktur och övrig grön infrastruktur utifrån dess betydelse för såväl ekologiska samband som rekreationsvärden kan utvecklas.*

    Kopplingen mellan naturområden och rekreation är av stor vikt och lyfts i planförslaget under avsnittet *Grönstruktur*. De utpekade grönområden och stråk som utgör den regionala grönstrukturen i regionplanen innefattar både rekreativa och ekologiska värden. Det finns ett värde i att visa rekreativa och ekologiska värden tillsammans även om de inte alltid sammanfaller då det kan skapas mervärden och synergier mellan de två som ökar samhällsnyttan. Friluftsvärdena redovisas även separat i ett nytt avsnitt för friluftsliv i granskningshandlingen.

15. *Regionplanen redovisar inte hur miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB ska följas.*

    Miljökvalitetsnormerna för luft, buller och vatten redovisas i den strategiska miljöbedömningen vad gäller beskrivning av nuläge och status i Skåne. I regionplanen förs resonemang som går ut på att planeringsstrategier och planeringsprinciper inte ska försämra kvaliteten på luft, buller och vatten. Region Skåne bedömer att det ger större effekt om redovisning och bedömning av miljökvalitetsnormer görs i efterföljande planering istället för på regionplanens strategiska nivå.

16. *Innebörden och konsekvenserna av regionplanen behöver framgå. Den bör exempelvis kompletteras med ett mer långsiktigt tidsperspektiv och alternativ som inte enbart är framtagna ur ett tillväxtperspektiv, för att fånga konsekvenser kopplat till effekterna av vår klimatpåverkan och konsekvenserna för regionens ekosystemtjänster.*

    Regionplanens innebörd och konsekvenser framgår av den strategiska miljöbedömningen och denna har utvecklats i granskningshandlingen. Tidsperspektivet har förtydligats. Den strategiska miljöbedömningen redogör för alternativ som kan övervägas vid fortsatt planering för ökad hållbarhet.

    Regionplanen vidareutvecklar den regionala utvecklingsstrategin *Det Öppna Skåne 2030* kopplat till fysisk planering i Skåne och utvecklingsstrategin belyser Skånes roll som stark tillväxtmotor och exempelvis kopplingen till omställningen till en cirkulär ekonomi. Hushållning med mark och resurser är viktiga delar i en sådan omställning, vilket *Regionplan för Skåne 2022–2040* förtydligar behovet av.

Yttrande från Länsstyrelsen Skåne

Samrådsyttrande för Regionplan för Skåne 2022–2040 Er beteckning: 2019-RU000065

Redogörelse för ärendet

Region Skåne har skickat samrådsförslag för Regionplan för Skåne 2022–2040 (hädanefter kallad regionplanen, planförslaget eller planhandlingarna) till Länsstyrelsen på remiss. Krav på framtagande av regionplan enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 7 kap. infördes den 1 januari 2019 för Region Stockholm och Region Skåne. Länsstyrelsen konstaterar att lagändringen innebär en ny PBLprocess för såväl Region Skåne, Länsstyrelsen Skåne och de skånska kommunerna. Länsstyrelsen och Region Skåne har haft en löpande dialog i fråga om regionplanering och välkomnar en fortsatt samverkan. Av planhandlingarna framgår att några av Skånes viktigaste utmaningar omfattar arbetet med att minska regionens klimatpåverkan, anpassa den till pågående klimatförändringar, öka Skånes självförsörjningsgrad på energi, gynna utvecklingen i hela regionen och hantera konkurrensen om marken i takt med bland annat tätortsutveckling, utvecklad transportinfrastruktur och stärkt grön infrastruktur. Planhandlingarna lyfter också vikten av samverkan, samordning och kunskapshöjning för att hantera dessa utmaningar. Regionplanens tidshorisont är angiven för perioden 2022–2040. Fram till 2040 förväntas regionen Skåne växa med 250 000 nya invånare och regionplanen visar att det är i sydvästra Skåne som en majoritet av de nya bostäderna ska tillkomma, att mer än hälften av de nya bostäderna bör tillkomma genom förtätning samt att kollektivtrafiken är strukturbildande för bebyggelseutvecklingen.

Roller och ansvar

Länsstyrelsen delar Region Skånes syn på vikten av samverkan, samordning och kunskapshöjning för att hantera de utmaningar Skåne står inför. Länsstyrelsen och Region Skåne har flera tangerande ansvarsområden med koppling till viktiga frågor i den regionala planeringen och har många pågående projekt och processer kring dessa. Med regionplaneringen enligt PBL har Länsstyrelsen och Region Skåne nu ytterligare roller och ansvar gentemot varandra och gentemot kommunerna. Länsstyrelsen ser behov av en utökad dialog kring dessa roller och kring våra respektive ansvar inom viktiga fokusområden. Ett gemensamt förtydligande av dessa förbättrar förutsättningarna för att ge relevant stöd för kommunerna i deras planering och investeringsbeslut rörande arbete för att utveckla hållbara samhällen och näringsliv, i den pågående omställningen för att minska vår klimatpåverkan, samt för att rusta Skåne för förändrade utmaningar och risker.

Pågående processer och nya planeringsunderlag

Länsstyrelsen arbetar med flera planeringsunderlag med relevans för regionplanen. Dessa kommer inte att vara klara för Region Skåne att ta ställning till i denna regionplan och får användas inom ramen för den fortsatta regionplaneringen. Nedan listas några av de planeringsunderlag som kan bli viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet:

- Reviderad Regional naturvårdsplan publiceras hösten 2021 av Länsstyrelsen
- Arbete pågår med nytt regionalt åtgärdsprogram för miljömålen och miljödimensionen av Agenda 2030. Det nya åtgärdsprogrammet, som har programperioden 2021–2025, går ut på en bred remiss under våren och förväntas beslutas i slutet av detta år. Upplägget kommer vara förändrat sedan skånska åtgärder för miljömålen 2016–2020, nu tas endast de åtgärder med som inte lyfts i andra regionala styrdokument.
- Regional materialförsörjningsplan, framtagande pågår.
- Riskhanteringsplaner, samråds och beslutas under 2021.

Länsstyrelsen arbetar även med ett regeringsuppdrag tillsammans med Länsstyrelsen Stockholm med syftet att beskriva ändamålsenliga arbetsmetoder för länsstyrelserna inom ramen för regionplaneringen. Även inom detta uppdrag har Länsstyrelsen och Region Skåne en dialog om den pågående regionplaneprocessen.

Sammanfattning av synpunkter

Länsstyrelsen utgår i detta samrådsyttrande från de punkter i lagstiftningen som anger vad en regionplan ska ge vägledning för samt innehålla. I det kommande granskningsskedet av

regionplanen kommer Länsstyrelsens fokus istället ligga på de frågor där Länsstyrelsen har en överprövande roll gentemot kommunerna i deras fysiska planering i enlighet med PBL 7 kap 5 § som hänvisar till PBL 3 kap 16 §.

Länsstyrelsen har förståelse för att den första regionplanen inte kommer kunna greppa eller gå på djupet i alla frågor utifrån den satta tidplanen. Länsstyrelsens synpunkter och rådgivning ska ses som inspel såväl på planhandlingarna som till det fortsatta arbetet med regionplanering.

Länsstyrelsen menar att det är angeläget för Skåne att få en vägledande regionplan, då många av regionens utmaningar inte kan lösas av enskilda kommuner utan kräver samverkan och lösningar på regional nivå. Länsstyrelsen bidrar i sammanhanget med erfarenhet utifrån bland annat plan- och bygglagen, miljöbalken, kommunernas fysiska planering samt med det statliga perspektivet.

Länsstyrelsen konstaterar inledningsvis att planhandlingen är enkel att följa och att upplägget fungerar väl som ett samlande PBL-dokument för vägledning i efterföljande planering. Många viktiga förutsättningar och frågor lyfts i planhandlingarna. Länsstyrelsen värdesätter exempelvis den vikt som lagts vid friluftslivets betydelse samt det fokus som getts för att lyfta social hållbarhet och orättfärdiga skillnader i människors livsvillkor. Länsstyrelsen bekräftar också vikten regionplanen lägger vid att planera utifrån vattnets avrinningsområden och öka markens vattenhållande förmåga i syfte att bidra till att minska effekterna av klimatförändringarna samt rena vattnet, liksom vikten av en sammanhållen grön infrastruktur som bör skyddas och utvecklas. Ambitionen att värna den oexploaterade kusten är också viktig. Inom transportinfrastrukturen ser Länsstyrelsen positivt på bland annat ambitionen att föra över en större del av transittrafiken till järnväg och sjöfart och kopplingen till regionens trafik-försörjningsprogram.

Länsstyrelsen menar att följande aspekter behöver kompletteras och utvecklas i det fortsatta arbetet.

- Regionplanen är övergripande och dess konsekvenser går inte att bedöma. Det behövs vägledning och ställningstagande för viktiga regionala utmaningar.
- Regionplanen bör synliggöra intressekonflikter och ge vägledning för hur dessa kan hanteras.
- Länsstyrelsen efterlyser en röd tråd från vision och strategier till planeringsprincipernas vägledning och genomförande.
- Regionplanen saknar vägledning för frågan om markhushållning i regionen.
- Regionplanen saknar ett markhushållningsperspektiv för hur verksamhetsmark och näringslivsutveckling ska kunna ske inom ramen för ett hållbart samhälle.
- Regionplanen redovisar inte hur Skånes riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB ska tillgodoses. Länsstyrelsen efterfrågar en strategisk användning av riksintressena som kopplas till regionens utvecklingsstrategi.
- Regionplanen behöver tydligare beskriva bostadsbehovet och ange ett tydligare grepp för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses.
- Regionplanen behöver ge tydligare vägledning för bebyggelseutvecklingen, exempelvis för de utmaningar och intressekonflikter som kan följa med förtätning, då en majoritet av tillkommande bostäder under planperioden förväntas tillkomma så.
- Bebyggelseutvecklingen behöver hanteras utifrån ett klimatanpassningsperspektiv i enlighet med vad som krävs enligt såväl 2 kap. PBL som 6 kap. MB. Regionplanen anger för flera åtgärder att det kommer att krävas, men Länsstyrelsen menar att det i själva verket krävs redan nu, för att regionplanen ska verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.
- Regionplanen behöver lägga större fokus på att verka för ett transporteffektivt samhälle där tillgänglighet även skapas utan transportarbete.
- Länsstyrelsen menar att begreppet kollektivtrafiknära läge bör förtydligas för att effekterna av hushållning med mark och minskad klimatpåverkan ska kunna uppnås.
- Regionplanen saknar en tydlig redovisning av hur allmänna intressen enligt 2 kap. PBL och 3 kap. MB tillgodoses. Av regionplanen framgår inte hur genomförandet

påverkar möjligheten till skydd av stora opåverkade mark- och vattenområden enligt 3 kap. 2 § MB, eller ekologiskt särskilt känsliga områden och hur planen ska tillse att brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk.
- Vikten av att arbeta brett med energieffektiviseringar bör utvecklas, då efterfrågan på el förväntas öka i en tid av bred elektrifiering.
- Ett regionalt utvecklings- och försörjningsperspektiv på elförsörjning gällande utbyggnad av förnybar elproduktion behövs.
- Kopplingen mellan tätorternas grönstruktur och övrig grön infrastruktur utifrån dess betydelse för såväl ekologiska samband som rekreationsvärden kan utvecklas.
- Regionplanen redovisar inte hur miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB ska följas.
- Innebörden och konsekvenserna av regionplanen behöver framgå. Den bör exempelvis kompletteras med ett mer långsiktigt tidsperspektiv och alternativ som inte enbart är framtagna ur ett tillväxtperspektiv, för att fånga konsekvenser kopplat till effekterna av vår klimatpåverkan och konsekvenserna för regionens ekosystemtjänster.

Mål, planer program

Länsstyrelsen förstår att Region Skåne har haft ambitionen att hålla nere redovisningen av antalet måldokument, men menar att följande nationella mål är av sådan vikt att de bör redovisas under rubriken Mål, planer och program tillsammans med en bedömning av hur regionplanen förhåller sig till dem. Anledningen är att dessa beslutade måldokument visar på en röd tråd av bred politisk vilja som regionplanen kan förväntas ta sin utgångspunkt i. Länsstyrelsen menar att politik för gestaltad livsmiljö kompletterar dessa mål, men inte ersätter dem.

Exempelvis kan de nationella kulturmiljömålen och folkhälsomålen kopplas till den regionala utvecklingsstrategin ”Att vara delaktig i samhället och engagera sig i den gemensamma framtiden är en självklarhet.” Folkhälsomålen och friluftslivsmålen visar också tydligt på betydelsen av tillgången för natur för människan och den tätortsnära miljöns betydelse. På motsvarande sätt ser Länsstyrelsen att det är relevant att koppla regionplanen till *Den nya samlade jordbrukspolitiken (CAP), En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder, Nationell strategi för en hållbar vindkraftsutbyggnad, Jämställdhetspolitiska målen och Mål för funktionshinderpolitiken.*

Länsstyrelsen värdesätter att såväl Klimat- och energistrategi för Skåne och skånska åtgärder för miljömålen finns angivna som måldokument på regional nivå. Även följande regionala mål och strategier är relevanta att ta stöd i *Den regionala handlingsplanen för klimatanpassning, Den regionala livsmedelsstrategin, Den regionala jämställdhetsstrategin Ett jämställt Skåne, Skånsk skogsstrategi, Naturvårdsstrategi för Skåne och Handlingsplanen för grön infrastruktur.*

Det långsiktiga behovet av bostäder

Av PBL 7 kap. 1 § framgår att regionen ska verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses.

Bostadsförsörjning

Det regionala bostadsbehovet beskrivs i regionplanen kortfattat med att Skånes befolkning fram till 2040 förväntas växa med 250 000 nya invånare. Länsstyrelsen kan inte av regionplanen utläsa att regionen har tagit hänsyn till kommunala riktlinjer för bostadsförsörjning, vilket är ett lagkrav enligt PBL 7 kap. 3 §, andra punkten, och menar att planhandlingarna är vaga utifrån det regionala bostadsförsörjningsbehovet. Vägledning för kommunerna i deras arbete med att ta fram riktlinjer för bostadsförsörjning och i arbetet med översiktsplanering behöver utvecklas i det kommande arbetet.

Stöd kan tas i det material som finns om behov och efterfrågan på nya bostäder i länet för att utifrån det utforma vägledning till kommunerna. Exempel på underlag kan vara demografiskt behov av nya bostäder, köpkraft för nya bostäder, begränsad ekonomi och trångboddhet och historiskt eller prognostiserad tillväxt av nya invånare samt skillnaderna inom Skåne på kommunnivå.

Ett grundläggande syfte med samhällsplaneringen är att säkerställa alla invånares rätt till en tillfredställande levnadsstandard, här ingår rätten till bostad. Rättigheten har en central betydelse för andra rättigheter. Om man inte har en lämplig bostad riskerar man sin hälsa, sin utbildning, sitt arbete, sitt privatliv, sin rösträtt och sina fritidssysselsättningar. Det är därför viktigt att det finns och planeras bostäder som är överkomliga för alla.

Avsnittet Bostadsförsörjning kan med fördel kompletteras med en tydligare social hållbarhetsdimension. Den ekonomiska ojämlikheten har ökat i Skåne vilket påverkar kommunernas möjligheter liksom utvecklingen i regionen i stort. Ojämlikheterna mellan och inom kommuner ökar och i arbetet med jämlik hälsa ser Länsstyrelsen att de socioekonomiska klyftorna påverkar barn och ungas uppväxtvillkor negativt. Skåne är det län som har flest andel fattiga invånare i Sverige och där trångboddheten ökar.

Minska länets klimatpåverkan och dess effekter

Av PBL 7 kap. 1 § framgår att regionen ska verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.

Transporter

Länsstyrelsen menar att regionplanen med fördel tydligare kan beskriva att transporter är Skånes största utsläppskälla av koldioxid. För att minska regionens klimatpåverkan från transporter, genom ett minskat behov av dem, styr och koncentrerar regionplanen bebyggelseutvecklingen till kollektivtrafiknära lägen och befintlig ortsstruktur.

Transporteffektivt samhälle

Region Skåne har sedan tidigare tagit fram en färdmedelsfördelning för gods- och persontransporter till år 2050 för att klara omställningen till ett hållbart transportsystem. Målet innebär för persontransporter att fler behöver cykla, gå och åka kollektivt samt att en större andel av godstrafiken flyttas över till sjöfart och järnväg.

För persontransporterna innebär det i grunden att regionen planerar för ett så kallat transporteffektivt samhälle. Begreppet ställer frågan om transporter på sin spets, för Skåne handlar det om att en betydligt större andel av befolkningen, framför allt i den tätbebyggda sydvästra delen, behöver byta transportkilometer med bil till cykling, gång och kollektivtrafikresor och med digitala tjänster som möter upp människors behov. Det innebär också förbättrade logistiklösningar och att olika trafikslag används på ett effektivare sätt tillsammans.

Fokus på tillgänglighet istället för ökad rörlighet, mobilitet och transporter kan bidra till att hitta kostnadseffektiva och energieffektiva lösningarna i planeringen av markanvändning och transportsystemet. Behovet av framtida arbetsresor bör i sammanhanget också analyseras i konsekvensbeskrivningen utifrån digitaliseringens ökade möjligheter.

I det fortsatta arbetet är det angeläget att beakta vilka ytterligare möjligheter som finns för att genom fysisk planering bidra till att minska den relativa attraktiviteten för energiintensiva trafikslag som bil, lastbil och flyg.

Precis som regionplanen anger behöver hållbara transportsätt genomgående prioriteras i utformning av bebyggelse och trafikinfrastruktur, såsom gång och cykel. Regionplanen har fokus på förtätning av bebyggelsestrukturen, men även trafikinfrastruktur kan omformas och omdisponeras, exempelvis genom omvandling av bilkörfält till cykel- eller kollektivtrafikkörfält.

Kollektivtrafiknära läge

Regionplanen saknar tydliga prioriteringar och vägledning när det gäller bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen. Planhandlingarna anger ingen definition på vad ett kollektivtrafiknära läge är, men i konsekvensbeskrivningen hänvisas till definitionen i PM Stationsnära läge 2.0. Om det är denna definition, och därmed prioritering, som avses med kollektivtrafiknära läge menar Länsstyrelsen att även turtäthet och restidskvot för bil och kollektivtrafik bör vägas in i begreppet utöver avstånd till hållplats eller station. Anledningen är att för att dessa utbyggnader

ska bidra till en minskning av regionens klimatpåverkan, så behöver det styrningen till det kollektivtrafiknära läget också handla om kvaliteten på kollektivtrafiktjänsten, inte bara läget. När det gäller avstånd bör även den faktiska sträckan genom exempelvis GIS-analys framhållas då detta avstånd kan skilja sig mycket från fågelvägen. Kartan över kollektivtrafiknoder för strategisk bebyggelseutveckling bör omfatta en redovisning av planerade superbusstråk för att redovisa planeringsförutsättningarna för framtida kollektivtrafiknära lägen. En ytterligare aspekt i sammanhanget är om föreslagen utbyggnad är placerad i lägen med god service, exempelvis förskolor, skolor och livsmedelsbutiker. En sådant servicenära läge kan också ge underlag för vägledning för hur bebyggelseutvecklingen ska kunna prioriteras i syfte att uppnå ett transporteffektivt samhälle.

Beslutade satsningar och föreslagna nya förbindelser

Regionplanen pekar ut två nya fasta förbindelser över Öresund för att möta det förväntade ökade gods- och persontrafiksflödet från och till Europa. Länsstyrelsen menar att dessa förbindelser endast bör pekas ut i Strukturkartan och inte på markanvändningskartan med tidshorisont till 2040. Det är angeläget att regionen verkar för hållbar tillgänglighet för dessa gränsöverskridande person- och godstransporter. Här blir regionens målsättning om färdmedelsfördelning för persontrafik och att flytta över en större andel av godstrafik från väg till järnväg och sjöfart viktig vägledning. Den nya infrastrukturen ska inte riskera att öka andelen transporter på väg eller leda till inducerad trafik. I konsekvensbeskrivningen behöver de föreslagna nya förbindelserna och de effekter som de kan väntas få i termer av miljökonsekvenser och kraftigt strukturerande effekter för Skåne och kringliggande regioner analyseras och beskrivas. Ökad kapacitet för bil- och lastbilstrafik ökar attraktiviteten hos dessa trafikslag och därmed ökar detta trafikarbete vilket skulle motverka möjligheterna att nå klimat- och miljömål.

Ett antal ”viktiga transportinfrastrukturstråk” har lyfts fram (s 46) men det framgår inte på vilka grunder dessa har pekats ut och Länsstyrelsen menar att det kan förtydligas.

Förnybara drivmedel

Länsstyrelsen menar att olika stödfunktioner för användning av förnybara drivmedel bör lyftas då de är av regional betydelse för omställningen till fossilfria drivmedel. Det gäller exempelvis depåer för bussar och lastbilar, nya tankstationer för vätgas, flytande biogas, laddningsmöjligheter eller funktioner som i någon mån samordnas med befintliga tankstationer. Här kan framtida markanspråk för dessa anläggningar beskrivas.

Framtida infrastruktur

Länsstyrelsen menar att framtida infrastruktur, som inte är beslutad eller fullt ut finansierad, det gäller exempelvis nya Öresundsförbindelser, ny stambana och dubbelspårsutbyggnad på Skånebanan och Ystadbanan, inte bör redovisas på markanvändningskartan. För ny stambana Hässleholm-Lund ianspråktar de sex lokaliseringsalternativen stora ytor och riskerar att hindra samhällsutvecklingen inom dessa delar av Skåne under lång tid.

Ny stambana Hässleholm-Lund planeras i ny sträckning genom ett antal kommuner. Infrastruktursatsningen innebär både utmaningar och möjligheter för den regionala utvecklingen och Länsstyrelsen menar att regionplanen med fördel kan belysa detta. Detta är ett viktigt planeringsunderlag inom planperioden och behöver redovisas förslagsvis med en egen karta och tillsammans med övrig framtida infrastruktur på Strukturkartan. Tidigast 2023 kommer regeringsbeslut i frågan om valt lokaliseringsalternativ inklusive stationslägen.

Bebyggelsestruktur

Regionplanen beskriver att det är i sydvästra Skåne som en majoritet av nya bostäder kommer att tillkomma och att mer än hälften av dem bör tillkomma genom förtätning. Kollektivtrafiken är strukturbildande för bebyggelseutvecklingen.

Länsstyrelsen saknar vägledning för hur kommunerna, framför allt i sydvästra Skåne, ska möta den stora befolkningsökningen på ett hållbart sätt. Här finns en stor mängd intressekonflikter och Länsstyrelsen menar att regionplanen behöver synliggöra fler av dem. Det kan exempelvis gälla boendesegregation, grönstruktur, kulturmiljövärden, förorenad mark, buller, risk,

minskade möjligheter för verksamheters utveckling eller hur samhällsviktiga funktioner ska utvecklas i takt med bostadsbyggandet. Dessa frågor är relevanta för hela Skåne, men blir särskilt viktiga att ge vägledning för i de delar av Skåne där trycket är särskilt uttalat och intressekonflikterna störst.

Regionplanen anger ”Stärk den befintliga ortsstrukturen i hela Skåne” och ”Prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen.” Länsstyrelsen menar att detta är otillräckligt och att det exempelvis är otydligt vad ringarna runt varje stationsort representerar när det gäller framtida bebyggelseutveckling. En tydligare prioritering mellan orterna avseende bebyggelseutvecklingen kan behöva göras.

Landsbygd

Länsstyrelsen bekräftar den roll som regionplanen beskriver för landsbygden (s 28): ”Landsbygdens roll ska lyftas, inte bara i relation till det urbana utan som en självständig och central drivkraft. En livskraftig landsbygd är en förutsättning för att man ska kunna bo, verka och leva i hela Skåne.”
Länsstyrelsen menar dock att landsbygdsperspektivet kan utvecklas. Den största delen av bebyggelseutvecklingen beräknas ske i det tättbefolkade sydvästra Skåne. I flera avsnitt av regionplanen framställs östra delen av Skåne som en utmaning framöver gällande försörjningskvot grundat på prognosticerad demografi och utbildningsnivå. Länsstyrelsen menar att det är av stor vikt att samtliga delar av Skåne och dess kommuner beskrivs i regionplanen, med utgångspunkt från egna sina värden, inte enbart utifrån hur de bidrar till andra kommuners utveckling. Länsstyrelsen efterlyser vägledning som ger stöd för regionens olika landsbygdsområden utifrån innovation kopplat de areella näringarnas resurser, urbanisering, livsmiljöer, digitalisering och klimatutmaningar.

Regionplanen behöver adressera dessa frågor ur ett framåtsyftande perspektiv för att stärka regionens robusthet. I sammanhanget kan alternativa framtidsscenario kopplat till landsbygden vara relevant att lyfta i regionplanen. Att människor har goda möjligheter att bo på landsbygden och bedriva verksamheter kopplade till landskapet är en förutsättning för flera av de värden och funktioner som landsbygden står för.

Delregionala perspektiv

Relationen mellan större tätorter och omland kan med fördel beskrivas utifrån mer delregionala perspektiv. Regionplanen kan tydligare beskriva vad som kan stötta utvecklingen i delregionerna, till exempel regionala kärnan Ystad med omland. Regionplanen lyfter att kollektivtrafiken Malmö-Ystad-Simrishamn har kapacitetsbrist men vilka prioriteringar som kan krävas på en regional nivå för en viss utveckling, och konsekvenserna av om den inte sker, framgår inte.

Länsstyrelsen konstaterar att fler frågor kan behöva vägledning på en delregional eller geografiskt mer specifik nivå, exempelvis rörande bebyggelseutveckling, näringslivsutveckling och besöksnäring.

Digital infrastruktur

Länsstyrelsen värdesätter det fokus som lagts vid digital infrastruktur samt vikten av robusthet och säkerhet för den. Digital tillgänglighet är en fråga om jämlikhet och Länsstyrelsen bekräftar vikten av att, som regionplanen anger, ”det inte skapas digitala klyftor mellan stad och landsbygd”. Den digitala infrastrukturen är också en viktig faktor för att skapa tillgänglighet och bidrar därigenom till en minskad klimatpåverkan. Digital uppkoppling behöver vara en självklar del i fysisk planering och att den lyfts som del av den tekniska infrastrukturen i regionplanen är ett viktigt budskap.

Det finns fortfarande många permanenta hushåll i Skåne som inte erbjudits snabb uppkoppling. I det fortsatta arbetet vore det värdefullt att regionen tar fram en uppdaterad bredbandsstrategi för Skåne, för att ytterligare stödja kommunerna i deras arbete. Även en utökad samverkan mellan regionen, Länsstyrelsen, kommunerna och nätägarna behövs och den samverkan som skett under 2021 inom ramen för bredbandsstödet från Post-och telestyrelsen är en god början.

Hantera fler risker

Regionplanen är huvudsakligen inriktad på fysisk digital infrastruktur, framförallt på fiber. Regionen bör överväga att i sitt fortsatta arbete även uppmärksamma kringliggande fysiska system, nätverk och anläggningar, exempelvis för IT-drift, samt digitala tjänster och mjukvara, som också är viktiga faktorer i den digitala infrastrukturens funktionalitet och säkerhet. Bland annat för att olika samhällsfunktioner blir alltmer beroende av den digitala infrastrukturen såsom leveranser inom dricksvattenförsörjning, varulogistik, sjukvård och andra samhällsviktiga verksamheter. Det finns ett övergripande behov av att hantera digitala risker genom att koordinera och samordna planering mellan regionens arbete kring fiberutbyggnad och andra aktörer inom regionen, deras säkerhetsarbete och behov.

Länsstyrelsen konstaterar avslutningsvis att digital tillgänglighet är en fråga om jämlika villkor och att detta perspektiv med fördel kan utvecklas.

Vatten och klimatanpassning

Länsstyrelsen bekräftar regionplanens planeringsprinciper för havet och kusten. Dessa belyser värdet av Skånes oexploaterade kuststräckor och av den biologiska mångfalden i havet. Länsstyrelsen delar regionens bedömning inte minst i perspektivet av ett förändrat klimat.

Regionplanen har en viktig roll som vägledande dokument för att minska de negativa effekterna av klimatförändringarna. Det gäller flertalet frågor med regional betydelse som dricksvattenförsörjning, stigande havsnivåer, skyfallshantering, hantering av värmeböljor, framtida livsmedelsförsörjning samt natur- och kulturvärden.

Effekterna av klimatförändringarna är delvis redovisade i regionplanen. Ett flertal av planeringsprinciperna innehåller övergripande texter. Länsstyrelsen ser att dessa bör kopplas till kvantifierbara mål, indikatorer eller rekommendationer för att kunna vara vägledande i kommunernas planering men också för att möjliggöra uppföljning av utvecklingen över tid. Detta har betydelse för att i den fysiska planeringen kunna identifiera vilka geografiska områden som behöver hantera vilka klimatförändringar och för att långsiktigt kunna ta ställning till både befintlig som förändrad markanvändning.

Länsstyrelsen menar att klimatanpassning av kustområdena även innebär att man måste avsätta reträttmarker även för naturområden såsom exempelvis strandängar som utgör hotade naturtyper som också påverkar av klimatförändringarna.

Klimatanpassad bebyggelseutveckling

Länsstyrelsen bedömer att regionplanen tydligare behöver beskriva utmaningarna som är kopplade till att klimatanpassa bebyggelse. Exempelvis är det angeläget att planeringsprinciperna kompletteras med att det finns ett stort behov av magasineringsmöjligheter för det dagvatten som alstras vid exploatering. Planeringsprinciperna för tätorternas grönstruktur hänger ihop med möjligheterna för anpassning till ett förändrat klimat. Planeringsprincipen ”Förtäta städer och tätorter med hänsyn till befintlig park och naturmark. Grönytor bör inte exploateras där det är brist och förlorade blågröna värden bör kompenseras” är viktig. Länsstyrelsen menar att ambitionsnivån behöver höjas för att klara framtida utmaningar med värmeböljor och ökade dagvattenmängder. Flera skånska tätorter har redan idag stora problem att hantera dagvatten vid kraftig nederbörd och för att klara utmaningarna behöver arealen grönytor öka i tätorterna.

När det gäller att minska effekterna av Skånes klimatpåverkan har Länsstyrelsen tagit fram Regional handlingsplan för klimatanpassning för Länsstyrelsen Skåne 2020–2024. Den nuvarande handlingsplanen kan tillsammans med den tidigare handlingsplanen tjäna som inspiration för insatser som behöver genomföras på regional nivå för att vi gemensamt ska kunna anpassa Skåne till ett förändrat klimat.

Länsstyrelsen har i flera år deltagit i EU-projektet Building with Nature. Inom ramen för detta projekt finns nu ett stort kunskapsunderlag3 som visar hur naturbaserade åtgärder kan bidra till att motverka effekterna av ökad risk för översvämning och erosion.

Översvämning och erosion

Regionplanen ger inte vägledning eller riktlinjer för hur bebyggelseutveckling avses ske i riskområden för översvämning och erosion i Skåne. Samtliga skånska kustkommuner har i sina översiktsplaner tagit fram vägledningar för att minska och undvika risker för översvämning och erosion längs kusten. Regionplanen kan med fördel samordna och ta ställning till kommunernas vägledningar för att stärka möjligheterna att befintlig och planerad bebyggelse och infrastruktur kan anpassas till ett förändrat klimat.

En av planeringsprinciperna för klimatanpassad bebyggelseutveckling anger ”Arbeta tillsammans för gemensam kunskapsuppbyggnad. För att hantera utmaningar med höjda vattennivåer, erosion och översvämning behövs strategiska och samordnade insatser på lokal nivå, med vägledning och stöd från regional och nationell nivå.” Länsstyrelsen delar denna bedömning men menar att det med stöd av befintligt underlag finns goda möjligheter att redan nu ge tydligare vägledning på regional nivå i frågorna.

Sju områden längs den skånska kusten är utpekade av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) som riskområden enligt översvämningsdirektivet. Det är Falsterbo/Höllviken, Helsingborg, Kristianstad/ Åhus, Landskrona, Malmö, Trelleborg och Ystad som alltså har identifierats som områden med betydande översvämningsrisk. Länsstyrelsen arbetar med att ta fram riskhanteringsplaner för dessa områden i samråd med kommuner och andra aktörer.
Riskhanteringsplaner och åtgärder kommer samrådas under 2021 och planeras antas i december 2021. Därefter kommer åtgärderna i riskhanteringsplanerna att vara vägledande för berörda kommuner och aktörer och detta är relevant att arbeta in i regionplanen. Mer information finns i MSB:s risk- och hotkartor.

Länsstyrelsen har tillsyn över kommunernas detaljplanering och det finns praxis om vilka kriterier som är lämpliga att använda för att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risk för översvämning. För dessa kriterier har Länsstyrelsen följt Boverkets tillsynsvägledning för Länsstyrelserna. I korthet innebär kriterierna att ny sammanhållen bebyggelse, större riskobjekt eller bebyggelse med samhällsviktig verksamhet som grundregel bör lokaliseras över beräknad högsta nivå för sjöar och hav eller nivån för beräknat högsta flöde i vattendrag. Effekten av ett förändrat klimat under bebyggelsens förväntade livslängd behöver beaktas. Detta innebär för havet att högsta beräknade havsvattenstånd kombineras med framtida scenarier för medelvattennivån som utgår från övre percentilen enligt IPCC:s klimatscenario RCP 8.5. Även MSB:s hotkartor bygger på dessa antaganden. För bebyggelsens förväntade livslängd menar Länsstyrelsen att ett längre tidsperspektiv än år 2100 bör tillämpas.

Skåne och Halland delar utmaningar avseende översvämning och erosion till följd av förhöjda medelvattennivåer i havet och har sedan 2018 samarbetsplattformen Regional kustsamverkan. Inom samarbetet har en rad kunskapsunderlag tagits fram som kan vara användbara för att göra ställningstaganden kring hur Skåne ska kunna hantera ny och befintlig bebyggelse och infrastruktur i ett förändrat klimat.

För att undvika bebyggelse i riskområden för översvämning i inlandet av Skåne finns underlag i form av MSB:s översvämningskarteringar för ett flertal vattendrag.6 Detta underlag kan med fördel kombineras med kartunderlag som Länsstyrelsen tillhandahåller i karttjänsten Vatten och klimat7 med tillhörande användarguide.

Regionplanen lyfter fram riskerna med ökad erosion längs Skånes kust idag och i ett förändrat klimat. I bilagor till regionplanen redovisas ett viktigt planeringsunderlag för dessa frågor i form av Sveriges Geologiska Undersöknings kartvisare Skånestrand. Länsstyrelsen uppmärksammar regionen på att detta kunskapsunderlag har kompletterats med underlag i form av två rapporter som ger ökad kunskap inom området.9 Utöver detta finns nationellt planeringsunderlag för ras, skred och erosion.

Länsstyrelsen bekräftar vikten av planeringsprincipen (s 82) ”Värna den oexploaterade kusten för dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne. Det är också viktigt att ge utrymme för kustnära våtmarker

och strandängar som kan översvämmas och mildra erosion.” Länsstyrelsen redovisar i rapporten Verktyg för sandvolymer och erosionskänslighet områden med sand längs den skånska kusten som saknar samlad bebyggelse och infrastruktur inom ett avstånd 300 m från strandlinjen. Länsstyrelsen menar att dessa områden har en potential att lämnas för fri utveckling av en stigande havsnivå så att de naturliga processerna kan få verka och ge utrymme för sandstränder även i framtiden. Det är därför angeläget att exploatering undviks i dessa områden.

Regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö

Av PBL 7 kap. 1 § framgår att regionen ska utreda regionala frågor av betydelse för länets fysiska miljö.

Hushållning med mark

Två av regionplanens övergripande placeringsstrategier anger ”Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning” och ”Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning.” I efterföljande planeringsprinciper saknar dock Länsstyrelsen vägledning för hur de intressekonflikter som kan uppstå ska hanteras. Hur mycket eller hur lite exploatering av jordbruksmark kan anses vara ”hållbart” och vilka är målkonflikterna? För, som regionen skriver, ”När regionen utvecklas och befolkningen växer blir trycket på markens användning allt högre. Det ställer krav på hur vi planerar för nya bostäder, verksamheter och infrastruktur.” (s 51).

I konsekvensbeskrivning saknas konkretiseringar av vad konsekvenserna kan bli om X antal hektar jordbruksmark försvinner fram till 2040 eller hur förtätning påverkar människor och miljö och vad samhällskostnaden blir kopplat till minskad livsmedelsproduktiv mark. Länsstyrelsen konstaterar att det i regionplanen finns ett utvecklingsperspektiv, men att ett bevarandeperspektiv saknas. Hushållningsperspektivet behöver stärkas i det fortsatta arbetet då trycket på den skånska jordbruksmarken redan är mycket högt. I sammanhanget konstaterar Länsstyrelsen att Jordbruksverket kommer med en ny kartläggning av andel exploaterad jordbruksmark åren 2015–2020 i maj 2021.

I den tematiska fördjupningen Blågrön infrastruktur under Landskap, jordbruk och skogsbruk anges planeringsprincipen: ”Hushålla med Skånes värdefulla jordbruksmark.” Till denna finns också en kartbild av den gamla jordbruksmarks-klassificeringen från 1970-talet. Länsstyrelsen menar att användningen av klassificeringskartan, liksom av ordet värdefull jordbruksmark, kan leda till uppfattningen att det finns jordbruksmark som inte är värdefull. Samtidigt visar kartan tydligt på intressekonflikten med det höga bebyggelsetrycket i sydvästra Skåne. Länsstyrelsen menar att detta bör kunna synliggöras i en kartbild av utbredningen av jordbruksmark respektive skogsmark i Skåne.

Näringslivsutveckling

Länsstyrelsen delar regionplanens syn på vikten av ett starkt näringsliv för Skånes ”attraktivitet och ekonomiska hållbarhet” och menar att det vore värdefullt om regionen i det fortsatta arbetet kan ta fram en regional bedömning av behoven och tillgången på verksamhetsområden utifrån exempelvis typ av verksamhet, läge och relation till övriga strukturer. Behovet av verksamhetsmark behöver ses i såväl ett kommunalt, regionalt, nationellt som ett internationellt perspektiv. För att möjliggöra en fortsatt god utveckling för näringslivet såväl ekonomiskt som hållbart behöver regionen stärka hushållningsperspektivet också för denna typ av bebyggelse för att vägleda kommunernas planering av nya verksamhetsområden. Länsstyrelsen konstaterar att verksamheter ofta tar oexploaterad mark i anspråk och fortsätter göra det i utpekade verksamhetsområden i kommunernas översiktsplaner.

Energiförsörjning

Länsstyrelsen menar att regionplanen behöver tydliggöra att det svenska elsystemet utgör en grundläggande del av infrastrukturen, såväl i vardag som vid kriser och höjd beredskap. Det är en förutsättning för samhällets primära funktioner och är av vikt för att Sverige ska klara såväl internationella som nationella mål för energiomställningen och minskade koldioxidutsläpp.

Elektrifiering och digitalisering

Regionplanen anger att ”ett klimatmål för Skåne till år 2031 att energianvändningen i Skåne ska vara minst 20 procent lägre än år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi” (s 21). Det bör förtydligas att målet om minskad energianvändning delvis kommer att uppfyllas genom en ökad andel el med anledning av en ökad elektrifiering och digitalisering. Elbehovet kommer alltså att öka och det är en viktig utmaning att hantera.

Transmissionsnätet

Elledningar och elproduktion tar mark i anspråk och konkurrensen om markanspråk är stor i en tillväxtregion som Skåne. För att kunna ge en tydligare vägledning bör regionplanen beskriva transmissionsnät (tidigare kallat stamnät) och distributionsnät var för sig i regionplanen då de har olika funktion, spänningsnivåer och planerings-förutsättningar. Transmissionsnätet jobbar med överföring över långa avstånd inom och mellan länder. Precis som regionplanen nämner tar det tid att planera dem.

Länsstyrelsen konstaterar att det kan handla om minst tio år att från planering till anläggning samt att kostnaderna är mycket stora. Transmissionsnätet för el är av nationellt intresse för Sverige. På samma sätt som Skåne är en viktig transitregion för transporter, så är regionen transitområde för elförbindelser både på land och till havs, och dessa förbindelser behöver värnas. Exempelvis är framkomlighet för transmissionsnätet i befintliga och framtida sträckningar är ett mellankommunalt intresse särskilt bör beaktas i kommunernas översiktsplanering, men också i annan fysisk planering.
Länsstyrelsen vill i sammanhanget också lyfta Barsebäck, som är en viktig nod i elförsörjningen med produktionsanläggning och där energihamnen ger möjligheter för utbyggnad för att stärka elförsörjningen i sydvästra Skåne. Barsebäck är ett utpekat riksintresse för energiproduktion och distribution och regionplanen skulle med fördel kunna tydliggöra området och dess anläggningars betydelse som del i ett regionalt, nationellt och internationellt sammanhang.

Skånes situation

Länsstyrelsen delar regionens nulägesbeskrivning att Skåne har ett stort beroende av el och elöverföring från andra delar av Sverige och grannländer och att ny elproduktion, såväl som bevarande av och generationsväxling av befintlig produktion, behöver tillkomma inom regionen. I det fortsatta arbetet bör en övergripande strategi och konkretisering av det skånska energiförsörjningsbehovet tas fram som stöd för kommunernas översiktsplanering, liksom vägledning för hur målkonflikter kan hanteras.

Länsstyrelsen menar att markbehov för anläggningar för exempelvis el- och energigasproduktion, drivmedelsdepåer med omgivande säkerhetszoner samt transporter till och från anläggningar bör tas upp i regionplanen.

Regionplanen är en mycket viktig plattform för vägledning till kommunerna för hur de kan bidra till att öka förnybar elproduktion regionalt, på vägen mot hundra procent förnybar elproduktion i Skåne. Länsstyrelsen ser vikten av en fortsatt dialog och samverkan med regionen i energiförsörjningsfrågor.

Strategi för en hållbar vindkraftsutbyggnad

Sedan januari 2021 finns Strategi för en hållbar vindkraftsutbyggnad framtagen av Energimyndigheten och Naturvårdsverket12. Av den nationella strategin framgår att utbyggnadsbehovet i Skåne är 2,5 TWh vilket motsvarar ett ytanspråk på runt 113 km2 (ca 1,1% av Skånes totala landyta). Den faktiska ytan som behövs beror på flera faktorer, men strategin ger en ungefärlig siffra på den mark som behöver tas i anspråk. I strategin föreslås att respektive länsstyrelse får i uppdrag att göra regionala analyser, i dialog med kommunerna, för att peka ut potentiella områden för ny vindkraft. Om ett sådant analysuppdrag ges, så är ett nära samarbete med Region Skåne av stor vikt och att resultatet av analyserna återspeglas i det fortsatta arbetet med regionplanering.

Fjärrvärme

Ett ytterligare exempel på behovet av tidig samverkan i den fysiska planeringen är förutsättningarna för fjärrvärmeutbyggnaden. Ett konkurrenskraftigt fjärrvärmenät har stor betydelse ur elförsörjningssynpunkt, eftersom värmepumpar, den största konkurrenten till fjärrvärmen, annars riskerar att höja effektbehovet vid effekttoppar.

Solkraft

Regionplanen beskriver specifikt vindkraft, biogas och förnybar gas och djupgeotermi som viktiga delar i utbyggnaden av en fossilfri energiproduktion. Solkraften nämns inte, men i realiteten växer antalet ansökningar för solcellsparker på skånsk mark lavinartat. Länsstyrelsen erfar att målkonflikter ofta uppstår vid markförläggning av solkraftsanläggningar och att kommunerna i dagsläget har mycket svagt stöd för att hantera dessa i relation till andra allmänna och enskilda intressen. Regionen behöver följa utvecklingen i frågan.

Grön infrastruktur, ekosystemtjänster och biologisk mångfald

Länsstyrelsen värdesätter att regionplanen lyfter betydelsen av en fungerande grön (kallad blågrön i planhandlingarna) infrastruktur som förutsättning för en hållbar utveckling, liksom att den gröna infrastrukturen och biologisk mångfald är viktiga mellankommunala och regionala planeringsfrågor.
Länsstyrelsen instämmer i vikten av att ”Det behövs aktiva insatser för att bibehålla, skydda och utveckla den biologiska mångfalden” (s 74). Behovet av aktiva insatser stämmer också för grön infrastruktur och ekosystemtjänster generellt. Samtidigt håller sig regionplanen på ett övergripande plan och intressekonflikter och hur dessa ska hanteras beskrivs inte. Det saknas vägledning för hur den gröna infrastrukturen kan vägas och prioriteras mot andra intressen i den fysiska planeringen. Vad är exempelvis tillräcklig kvantitet och kvalitet och vilka områden och värden är prioriterade ur ett regionalt perspektiv med hänseende till naturvärden och med hänseende till rekreationsvärden?

Karta över blågrön infrastruktur i Skåne (s 71) är viktig då den tydligt pekar på framtida utvecklingsstråk. Länsstyrelsen menar att kartan och dess teckenförklaring behöver ges större utrymme i PDF-versionen av regionplanen för att kunna ge vägledning.
Länsstyrelsen menar att vikten av grön infrastruktur, ekosystemtjänster och biologisk mångfald är sådan att dessa frågor även bör finnas beskrivna i syftet och målbilden för regionplanen då de utgör en förutsättning för ”att skapa goda livsmiljöer för alla och i hela Skåne.”
Länsstyrelsen saknar i sammanhanget kopplingar och sammanvägningar mellan den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur och den regionala naturvårdsstrategin i relation till andra intressen som ska vägas samman eller prioriteras i regionplanen.

Tydliggör begreppen

Det hade varit värdefullt om regionplanen använt det regionalt och lokalt väletablerade ”grön infrastruktur” då begreppet omfattar både land och vattenmiljöer. Många närbesläktade begrepp används i regionplanen utan tydlig åtskillnad eller förklaring. Länsstyrelsen menar att det är viktigt att i regionplanen förklara och tydliggöra begreppen och hålla isär användningen av dem. Några exempel utöver ”blågrön infrastruktur” är ”parker och grönområden”, ”grönyta” och ”grönplan”.

Ett växande behov

Skåne kan komma att bli ett allt större besöksmål för besökare utanför Skåne genom sitt läge som transitregion, lättillgängligt resmål inom Öresundsregionen och minskande restiderna till kontinenten. Detta i kombination med en ökande befolkning i Skåne och ett växande intresse för friluftsliv gör att det finns ett stort behov av att tillgängliggöra naturområden, vilket behöver hanteras i det kommande arbetet.

Rekreativa värden i relation till naturvärden

I kartan för blågrön infrastruktur går det inte att skilja ut naturvärden från rekreativa värden. Det finns synergieffekter mellan naturvärden och rekreationsvärden men intressena vinner också på att redovisas var för sig. Med en uppdelning av värdena blir det också en bättre koppling till avsnitten Biologisk mångfald och Regionala leder för vandring och cykling.

Den skånska skogen

Regionplanen anger att ”Skåne har landets högsta produktion i skogen, en mycket rik biologisk mångfald, knuten till både barrskog och lövskog, liksom en variationsrik skog med mycket höga rekreationsvärden”. Länsstyrelsen vill nyansera skrivelsen då den höga biologiska mångfalden i skog framför allt är knuten till löv- och ädellövsmiljöer och i viss mån till tallskog. I Skåne uppgår ädellövskog till knappt 20% av skogsarealen.
Kopplingen mellan naturområden och deras rekreativa värden kan med fördel utvecklas. Exempelvis kan tillgång på allemansrättslig skogsmark och tillgång till allemansrättsliga naturområden inte likställas vilket är extra tydligt i norra Skåne där skogsmark som består av granplanteringar i många fall är fattiga på naturvärden och i praktiken mycket svåra att ta sig fram i för rekreativa värden.

Tätorternas grönstruktur

Tätorternas grönstruktur är en viktig del i den fysiska planeringen. Länsstyrelsen menar att det är önskvärt att regionplanen förtydligar den tätortsnära naturens roll i hela grönstrukturen och hur kopplingarna till omgivande landskap har betydelse för såväl ekologiska samband som rekreationsvärden. Ett sätt skulle kunna vara att använda begreppet tätortsnära grönstruktur i fler delar av planhandlingarna, nu är det uppdelat på dels parker och grönområden i Bebyggelseutveckling och Blågrön infrastruktur där den tätortsnära grönstrukturen inte nämns. Regionplanen konstaterar att tillgången på allemansrättslig mark i Skåne är ojämnt fördelad. Regionplanen kan med fördel utveckla resonemangen kring detta, inte minst kopplat till avsnittet om tätortens grönstruktur för att därigenom lyfta vikten av det stora behov som finns av att skapa mer tillgänglig mark för rekreation i tätbebyggda områden.

Landskapets naturvärden

Utöver det som regionplanen anger för att säkerställa den biologiska mångfalden i Skåne, ser Länsstyrelsen att det behövs förutsättningar för att kunna hävda naturbetesmarkerna då många hotade arter är beroende av betesdjur. Länsstyrelsen menar att en gemensam kartläggning av landskapets naturvärden på regional nivå kan vara en god väg framåt och att en sådan med fördel kan tas fram av Länsstyrelsen och Länsstyrelsen gemensamt.

Skyddad natur i Skåne

Länsstyrelsen saknar en planeringsprincip eller skrivelse som tydliggör vikten av att ta hänsyn till redan skyddad natur i den fysiska planeringen. Länsstyrelsen lyfter betydelsen av strandskyddet som ett viktigt verktyg för att skydda natur- och rekreationsvärden värden i anslutning till kuster och stränder. Strandskyddet är ett formellt skydd formulerat i miljöbalken vars syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ur ett nationellt perspektiv är Skånes kuster och stränder redan idag högt exploaterade och bara en tredjedel av Skånes vatten omfattas av strandskydd.

En av planeringsprinciperna under Biologisk mångfald (s 71) anger ”Skydda och utveckla områden med särskilt höga naturvärden.” Länsstyrelsen menar att naturvärden generellt är viktiga och kan behöva skyddas, inte bara de ”särskilt höga.” Som vägledande princip menar Länsstyrelsen att detta behöver revideras.

Kartan över skyddad natur anger biosfärsområdet Kristianstads vattenrike som ett skyddat område. Länsstyrelsen vill förtydliga att området utgör ett av Unescos biosfärsområden men att det inte har formellt skydd enligt miljöbalken. Inom biosfärområdet finns dock områden med höga biologiska värden, varav några är skyddade.

Länsstyrelsen saknar skogliga biotopskydd och Skogsstyrelsens naturvårdsavtal Karta över skyddad natur i Skåne.

Miljömålet Levande sjöar och vattendrag

Regionplanen kan med fördel beskriva Skånes utpekade vatten inom miljömålet Levande sjöar och vattendrag. De utpekade vattnen ger en vägledning till områden med höga värden som bör

skyddas. Inom miljömålet har områden i och intill sjöar och vattendrag pekats ut av Naturvårdsverket på nationell och regional nivå, och bedömts som antingen särskilt värdefulla eller värdefulla med avseende på naturmiljö-, kulturmiljö-, fisk- och fiskevärden. Målsättningen är att vattenmiljöerna på sikt ska få ett långsiktigt skydd och även restaureras där behov finns.

Friluftsliv

Länsstyrelsen värdesätter att vikten av friluftsliv lyfts återkommande i regionplanen. Under Mål, planer och program saknar Länsstyrelsen dock de nationella friluftspolitiska målen samt de nationella folkhälsomålen. De visar på betydelsen av tillgänglig natur, bland annat den tätortsnära miljöns betydelse i våra livsmiljöer. Den tätortsnära naturen utgör ett viktigt komplement till friluftsområden av regional betydelse. Länsstyrelsen ser i detta sammanhang ett behov av att kartera den tätortsnära grönstrukturen utifrån ett rekreations- och friluftslivsperspektiv. Läs även mer på sidan 20 under rubriken Tätorternas grönstruktur.

Rättighetsperspektivet

Rättighetsperspektivet inom friluftslivsfrågan kan med fördel utvecklas. Regionplanen anger att ”Genom fysisk planering finns möjlighet att tillföra funktioner och kvaliteter till platser som bidrar till integration, jämställdhet och som främjar barns utveckling”. Denna skrivning kan utvecklas med vägledning för hur detta kan och bör göras.

Länsstyrelsen lyfter också betydelsen av strandskyddet som ett viktigt verktyg. Strandskyddet är ett formellt skydd formulerat i miljöbalken vars syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ur ett nationellt perspektiv är Skånes kuster och stränder redan idag högt exploaterade och bara en tredjedel av Skånes vatten omfattas av strandskydd. Planeringsprincipen (s 82) ”Värna den oexploaterade kusten för dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne” är av stor vikt.

Skåne har låg andel allemansrättsligt tillgänglig mark i jämförelse med riket i övrigt. Sydvästra Skåne karaktäriseras av intensivt jordbruk och en hög befolkningstäthet och bristen på tätortsnära natur är särskilt stor här. Att vistas ute i natursköna miljöer har stor betydelse för hälsa och välbefinnande och de flesta människor, oavsett ålder, kön och ursprung trivs i närheten av vatten och i vattenmiljöer.
Länsstyrelsen konstaterar att det finns många intressen som konkurrerar om den vattennära marken och att frågan om att säkra tillgängligheten utmed Skånes stränder och vattendrag har stor betydelse för människors tillgång till dessa områden.

Länsstyrelsen bekräftar behovet av att som planeringsprinciperna anger ”förbättra nåbarheten” till områden för friluftsliv, såväl genom stärkta cykelstråk som genom stärkta kopplingar med kollektivtrafiken. Detta är av vikt ur såväl ett rättighetsperspektiv som ur perspektivet av att verka för att minska regionens klimatpåverkan.

Tysta områden

I takt med utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse blir de tysta områden där samhällsbuller inte hörs allt färre. De utgör bland annat en stor kvalitet för friluftsliv, besöksnäring och naturvärden. Länsstyrelsen saknar resonemang och vägledning för den värdefulla men minskande resursen av dessa tysta områden i Skåne.

Dricksvattenförsörjning

Länsstyrelsen menar att storskalig infrastruktur för vatten- och avloppsförsörjning är ett sakområde som är lämpligt att beskriva i regionplanen. T.ex hur Skånes vattenförsörjning kunna räcka till för en ökad befolkningstillväxt och vad innebär utmaningar av ett förändrat klimat. En stor del av den skånska befolkningen försörjs av dricksvatten från sjön Bolmen i Småland. Vombsjön och grundvattenförekomsten på Kristianstadslätten har också stor betydelse för vår vattenförsörjning, men i Skåne finns också relativt stora grundvattenförekomster vars potential inte nyttjas fullt ut idag.
Under den tematiska fördjupningen Dricksvattenförsörjning redovisas ett antal myndigheter med ansvar för dricksvattenfrågor. Skrivningen kan utvecklas med en beskrivning över

kommunernas ansvar att leverera dricksvatten och med Sydvatten, som är en viktig aktör i sydvästra Skåne. Regionplanen kan med fördel tydliggöra hur samverkan mellan aktörer och angränsande regioner ska gå till.

Länsstyrelsen delar slutsatsen i konsekvensbedömningen att planförslagets övergripande karaktär och avsaknad av detaljerad vägledning gör konsekvenserna för regionens vattenmiljöer och vattensystem svårbedömda (s 54) och ser fram emot ett utvecklat resonemang och tydligare ställningstaganden i kommande handlingar. Skånes dricksvattenförsörjning13 och Regional vattenförsörjningsplan för Skåne län.14 är underlag för dricksvattenförsörjning som Länsstyrelsen tillhandahåller.

Avloppsförsörjning

Avloppsförsörjningen i Skåne har stora utmaningar med en ökad befolkning och ett förändrat klimat. Länsstyrelsen konstaterar att många skånska avloppsreningsverk är gamla och att flera har nått sina kapacitetstak. Infrastrukturen för avloppsförsörjning är idag centraliserad med stora VA-bolag som tillhandahåller denna vattentjänst. Länsstyrelsen menar att regionplanen bör utveckla sin vägledning till kommunerna i dessa frågor ur ett regionalt perspektiv.

Materialförsörjning

Utbyggnad av bostäder och infrastruktur kräver ballast i form av nybrutet eller återvunnet bergmaterial. Frågan har en tydligt regional och mellankommunal karaktär eftersom naturresursen, berget, inte är jämnt fördelat över regionen. Länsstyrelsen arbetar just nu med att ta fram en regional materialförsörjningsplan som kan vara till stor nytta i det fortsatta arbetet med regionplanering och i samverkan mellan Region Skåne, Länsstyrelsen, de skånska kommunerna och kommersiella aktörer.

Det krävs tidig och samordnad planering för att få till klimat- och resurseffektivt utnyttjande av materialet och samtidigt värna natur- och kulturvärden. Regionplanen kan, som regionalt vägledande plan för den fysiska markanvändningen, med fördel lyfta materialförsörjningsfrågorna som en förutsättning för resurseffektiv och cirkulär samhällsutveckling.

Det behövs också beredskap i kommunernas översiktsplaner för att på ett resurseffektivt och klimatsmart sätt kunna hantera de uppkomna massor, såväl rena som förorenade, som blir över eller inte kan återanvändas inom större byggnads- och infrastrukturprojekt i närområdet. Utan beredskapen för hur massorna ska hanteras, riskerar det att leda till stora kostnader, tidsfördröjningar och risker för hälsa och miljö. Nyckeln till en resurseffektiv återanvändning av massorna är att säkerställa markytor för hantering och lagring av massor i lämpliga lägen nära exploateringsområden liksom ytor för masslogistikcentraler. Masslogistikcentraler kan dessutom möjliggöra att lokala behov av lågkvalitativa massor kan täckas.

En annan regionalt viktig materialförsörjningsfråga handlar om behovet av marin sand. Den är av intresse för strandfodring och andra klimatanpassningsåtgärder som lyfts fram i flera kommuners översiktsplaner och i den nationella havsplanen. I dagsläget finns endast en marin sandtäkt och det hade varit lämpligt med en beskrivning av det samlade sandbehovet i det fortsatta arbetet.

Kulturmiljövärden utöver riksintresseanspråk

Det är positivt att regionplanen lyfter landskapsperspektivet och hänsyn till Skånes kulturlandskap under planeringsprinciperna för blågrön infrastruktur. För att kunna göra ett regionalt avvägande krävs dock att det definieras en regional syn på vad som menas med Skånes kulturlandskap. Regionplanen bör även kompletteras med en övergripande ansats för regionala kulturmiljövärden som stöd till kommunernas översiktsplanering. Här kan regionens kulturplan så väl som Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Skåne utgöra en god utgångspunkt.

Kulturmiljöprogrammet för Skåne är ett kunskapsunderlag som flera kommuner använder som underlag för översiktsplaneringen. Det är kopplat till en kulturmiljöprofil för Skåne och pekar ut värdefulla miljöer så väl som 11 temalandskap samt ett antal övergripande kulturmiljöstråk.

Så som framkommer av kulturmiljöprogrammet, finns det många kulturmiljövärden som flyter över kommungränserna och som behöver ett mellankommunalt perspektiv för att samordnas. Länsstyrelsen ser att ett sådan exempel kan vara Per Albinlinjen som sträcker sig längs den skånska kusten. Det är önskvärt att regionplanen tydligare vägleder kring samordningen av mark och vattenanvändningen för att främja regionala kulturmiljövärden.

I dagsläget går det inte att utläsa hur nationella och regionala kulturmiljövärden har påverkat markanvändningskartan. Länsstyrelsen menar att detta är en brist och att det är önskvärt att det förtydligas.

Hälsa och säkerhet

PBL 7 kap. 3 § anger att det av regionplanen ska framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen enligt 2 kap.

När Skåne byggs tätare blir frågor om hälsa, säkerhet och risken för olyckor extra viktiga att hantera. Det framgår av konsekvensbedömningen att många skrivningar i regionplanen är allmänt hållna gällande förhållningssätt, utgångspunkter och möjligheter kopplade till säkerhet och beredskap. Det framgår också att flera riskfrågor, exempelvis kring transporter av farligt gods inte redovisas. Länsstyrelsen instämmer med slutsatsen (s 56) att det finns ett stort behov av att fördjupa resonemangen i dessa frågor och ge vägledning för efterföljande planering. Länsstyrelsen efterlyser även en övergripande bild över risker som kan vara av regional eller mellankommunal karaktär samt vägledning för hur de kan hanteras i den fysiska planeringen.

Inom ramen för hänsyn till människors hälsa och säkerhet och risker för olyckor ingår exempelvis risker kopplade till transportvägar för farligt gods, större anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor, bl.a. så kallade 2:4 anläggningar enligt lag om skydd mot olyckor samt Sevesoanläggningar. Flera av dessa risker är av regional karaktär, med långväga transporter av farligt gods eller för konsekvenser vid en olycka som kan påverka flera kommuner. Sevesoverksamheter betraktas som särskilt farliga vid olyckor på grund av hantering eller produktion av särskilt giftiga ämnen. Även frågan om förorenad mark kan ha betydelse för att kunna hantera risken för människors hälsa och säkerhet.

Krisberedskap och totalförsvarets civila delar

Totalförsvaret och samhällets robusthet är väsentliga frågor att belysa i regionplanen och i kommunernas översiktsplaner. Samhällets beredskap bör framgå i översiktsplanen i de frågor den fysiska planeringen berörs av, exempelvis vad gäller reservvattentäkter, energiförsörjning och annan viktig infrastruktur.

Länsstyrelsen lyfter vikten av samverkan inom frågor för krisberedskap. Länsstyrelsen är geografiskt områdesansvarig för totalförsvarets civila delar på regional nivå och kan vid behov stötta regionen i bedömningen av vilka mark- och vattenområden som är av intresse för totalförsvarets civila delar på regional nivå och som därför är viktiga att beakta i regionplanen.

I februari 2021 kom Vägledning för totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen1, framtagen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Länsstyrelsen i Västra Götaland, Försvarsmakten och Boverket. Länsstyrelsen rekommenderar vägledningen vars fokus är totalförsvarets civila intressen i fysisk planering. Den riktar sig till samhällsplanerare och beredskapssamordnare med målet att stärka kunskapen om beredskapsfrågorna inom samhällsplaneringen genom tydligare och bättre processer för detta. Den betonar också vikten av samverkan mellan samhällsplanerare och beredskapssamordnare vilket med fördel kan betonas i regionplanen.

Länsstyrelsen förordar begreppet samhällsviktig verksamhet framför samhällskritiska funktioner som används i planhandlingarna. Sedan oktober 2020 finns en förenklad definition av samhällsviktig verksamhet framtagen på nationell nivå som lyder: "Med samhällsviktig verksamhet avses verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet."

Länsstyrelsen instämmer i att ”Skåne har en högre risk för effektbrist än i övriga landet och att graden av självförsörjning av el är inte bara en resurs- eller näringslivsfråga utan även en långsiktig säkerhetsfråga för Skåne.” Därför menar Länsstyrelsen att planeringsprinciperna för energiförsörjning behöver ha tydligare ställningstaganden kring åtgärder för effektbristen i regionen samt för arbetet med energieffektiviseringar, läs mer under Energiförsörjning på sidan 17.
Regionplanen anger att värdefull jordbruksmark ibland kommer att behöva tas i anspråk för att möta efterfrågan på mark (s 31) men betonar också vikten av att "hushålla med Skånes värdefulla jordbruksmark" eftersom den är "en förutsättning för en hållbar markanvändning" (s 77). Om jordbruksmark exploateras i alltför stor utsträckning riskerar det att på lång sikt försämra Sveriges försörjningsförmåga avseende livsmedel. Länsstyrelsen menar att denna målkonflikt behöver hanteras tydligare i planhandlingarna, särskilt som Skåne står för en stor del av svensk jordbruksproduktion.

Även dricksvattenförsörjningen är en sådan samhällsviktig verksamhet vars storskaliga infrastruktur för vatten- och avloppsförsörjning är lämplig att belysa i regionplanen. Läs mer under Dricksvattenförsörjning på sidan 22.

Vattenhanteringen är av vikt för hela samhället, också för jordbruksnäringen. Länsstyrelsen uppskattar att regionplanen betonar vikten av att öka landskapets vattenhållande egenskaper och ser att vägledning för dessa frågor med fördel kan utvecklas. Ett fortsatt ökat byggande får konsekvenser som exempelvis ökad vattenförbrukning och ökande andel hårdgjorda ytor som inte tar upp nederbörd. Länsstyrelsen konstaterar att jordbruket använder grundvatten för exempelvis bevattning och att detta användande behöver minska när grundvattenreserverna blir mer sårbara på grund av ett ökat behov av dricksvatten i kombination med klimatförändringar. Länsstyrelsen konstaterar avslutningsvis att regionala och kommunala risk- och sårbarhetsanalyser är viktiga planeringsunderlag i arbetet med regionplanen.

Intressekonflikter vid förtätning

Länsstyrelsen ser som nämnts tidigare ett behov av vägledning och stöd för den omfattande förtätning som regionplanen föreslår. I detta sammanhang lyfter Länsstyrelsen särskilt vikten av att också se till industriella verksamheters behov och rättigheter utifrån givna miljötillstånd, behov av utökade miljötillstånd och de begränsningar som det kan få för omgivande markanvändning. Verksamheters eventuella framtida expansion och verksamhetsutveckling kan försvåras eller till och med förhindras om bostäder, skolor och annan störningskänslig markanvändning placeras fel i förhållande till dessa. I förlängningen kan det innebära att verksamheter som bidrar med arbetstillfällen och viktig produktion väljer att utveckla sin verksamhet på annan plats inom landet eller i omvärlden. Länsstyrelsen menar att regionplanen bör synliggöra detta liksom andra intressekonflikter som exempelvis för kulturmiljövärden och grönstruktur.

Farligt gods

Länsstyrelsen konstaterar att frågor kring transporter av farligt gods inte hanteras i regionplanen och hanteringen av frågan behöver utvecklas. Även denna fråga är ett sakområde där det är viktigt att tydliggöra ansvar och roller.

Länsstyrelsen instämmer i vikten av att som regionplanen anger ”utveckla ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistiktransporter.” I detta ingår också frågan om farligt gods och Länsstyrelsen menar att den behöver hanteras på en övergripande nivå inom ramen för regionplanen.

Länsstyrelsen lyfter behovet av tillgång på trygga uppställningsplatser för farligt godstransporter då det såväl nationellt som internationellt under de senaste åren finns en trend kring ökad brottslig verksamhet med stölder av last under pågående transport och lagstadgade raster/nattvila. Problemet är inte unikt för Skåne, men Länsstyrelsen konstaterar att regionen utgör en transitregion för internationella transporter.

Oljeolyckor till sjöss

Regionplanen har ett fokus på satsningar på hamnar och sjöfart i syfte att överföra mer transporter från väg till sjöfart. Länsstyrelsen ser det som en relevant åtgärd för att minska klimatpåverkan och öka kapaciteten på befintliga vägar och järnvägar. Länsstyrelsen bedömer dock att risken för oljeutsläpp ökar, även om infrastruktur förbättras och säkerhetshöjande åtgärder införs. Skåne har en tät och kustnära sjöfartstrafik med en stor andel tankfartyg och det finns därför en risk för stora olyckor som vid utsläpp snabbt kan nå kusterna. Länsstyrelsen arbetar med att ta fram en uppdaterad regional oljeskyddsplan och ser att detta är en viktig pusselbit för att följa upp regionplanens strategi för ökad sjöfart.

Social hållbarhet

Gestaltad livsmiljö

Länsstyrelsen bekräftar den vikt regionplanen lägger vid gestaltad livsmiljö och att utgångspunkt tas i den nationella politiken för gestaltad livsmiljö. Samtidigt menar Länsstyrelsen att begreppet ännu inte fått genomslag i den fysiska planeringen och att det kan behöva lyftas och beskrivas ytterligare som samlande verktyg och synsätt.

Planeringsprinciperna för gestaltad livsmiljö anger flertalet övergripande råd. Länsstyrelsen lyfter kommunernas behov av vägledning och stöd då kommuner lagstiftningsmässigt kan ha svårt att få rätt vid överklaganden av ärenden som handlar om just gestaltning. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang lyfta att regionplanen med fördel kan koppla till Boverkets vägledning17 för hur man kan arbeta med denna helhetssyn i den fysiska planeringen. Boverket har ett övergripande nationellt ansvar för politikområdet gestaltad livsmiljö och bedriver ett samlat arbete inom detta.

Människors livsvillkor

Länsstyrelsen värdesätter regionplanens fokus på frågor kring social hållbarhet, sammanhållning och orättfärdiga skillnader i människors livsvillkor och att regionplanen understryker samhällsplaneringens roll i att lösa den stora utmaningen Skåne har i orättfärdiga skillnader i människors livsvillkor. I det kommande arbetet ser Länsstyrelsen ett behov av fördjupning och vägledning. En tydlig ansvars- och rollfördelning ökar möjligheterna för att frågorna lyfts i efterföljande kommunal planering och i investeringsbeslut.

Regionplanens åtgärder för att arbeta för social hållbarhet, jämställdhet, barnperspektiv och mänskliga rättigheter kan med fördel utvecklas i det fortsatta arbetet.

Nationella mål

Regionen hänvisar till politik för gestaltad livsmiljö och barnkonventionen vilket är mycket positivt. Länsstyrelsen menar att regionplanen med fördel bör hänvisa till fler nationella mål som har grundläggande betydelse för samhällsplaneringen; de nationella folkhälsopolitiska målen, mål för integrationspolitiken, mål för demokrati och mänskliga rättigheter, de nationella jämställdhetspolitiska målen, mål för funktionshinderpolitiken samt internationella konventioner som Sverige åtagit sig att följa. Länsstyrelsen konstaterar att politik för gestaltad livsmiljö kompletterar dessa mål, men inte kan ersätta dem.

Ett jämställt Skåne

Länsstyrelsen menar också att regionen i det fortsatta arbetet bör använda sig av och hänvisa till den regionala jämställdhetsstrategin Ett jämställt Skåne med regionaliserade jämställdhetsmål utifrån skånska förutsättningar. Den utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och är att betrakta som en områdesstrategi till den. Länsstyrelsen menar att det skulle stärka regionplanens jämställdhetsfokus och den röda tråden till den regionala utvecklingsstrategin. Ett jämställt Skåne lyfter exempelvis att den fysiska miljön påverkar män och kvinnor, flickor och pojkar olika. Det är därför viktigt att den fysiska planeringen baseras på kunskap om och hänsyn till dessa olika behov. Bebyggelse och kommunikationer ska planeras så att de bidrar till möjligheterna att leva på jämlika och jämställda villkor.

Jämlik hälsa

Länsstyrelsen vill i sammanhanget också lyfta den nationella folkhälsopolitikens övergripande mål, ”Att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”. Länsstyrelsen menar att det är en bra utgångspunkt för regionplanen i frågan om att verka för att minskade hälsoskillnader i Skåne. Ett alternativ är att ta avstamp i den centrala utgångspunkten i Agenda 2030; att inte lämna någon utanför (Leave no one behind). Ett tillvägagångsätt för detta är att göra målgruppsanalyser, säkerställa rätten till delaktighet och inflytande för alla och att utöver insatser som inkluderar hela befolkningen.

Barnets rättigheter

Det är mycket positivt att planförslaget tar sin utgångspunkt i barnkonventionen och integrerar ett särskilt fokus på barn. Det är viktigt att komma ihåg att barn har olika förutsättningar och behov, beroende på bl.a. kön, ålder, socioekonomiska förhållanden, kulturell och etnisk bakgrund och eventuella funktionshinder. Länsstyrelsen har svårt att bedöma om det har gjorts en mer formell prövning av barnets bästa inom ramen för regionplanen. Om inte så skulle det ge tyngd åt den ambition som anges i planhandlingarna om att se barnkonventionen som ett viktigt verktyg för att säkerställa att barns rättigheter tillgodoses.

Arbetsmarknad och utbildning

Länsstyrelsen instämmer i skrivningen att ”utbildningssystemet har en avgörande betydelse för arbetsmarknaden och tillväxten. I en internationell jämförelse är Sverige en kvalificerad kunskapsekonomi och för att kunna behålla denna position krävs bland annat att fler klarar gymnasiet.” Samtidigt vill Länsstyrelsen lyfta den ökade skolsegregationen som en utmaning. Den kartläggning av yrkesutbildningarnas geografiska fördelning i Skåne som föreslås i konsekvensbeskrivning är en god idé att genomföra för att få en uppfattning om var behoven är störst.

Miljökvalitetsnormer

PBL 7 kap. 3 § anger att det av regionplanen ska framgå på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken har följts. Länsstyrelsen konstaterar att det inte framgår av planförslaget hur den bidrar till att miljökvalitetsnormerna påverkas eller kan följas och har följande synpunkter.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Länsstyrelsen konstaterar att det inte framgår av regionplanen hur den bidrar till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas. Planeringsprinciperna för vatten i landskapet anger att planeringen bör utgå från avrinningsområden och att ”Region Skåne behöver utveckla sin roll och vara ett stöd i mellankommunala frågor avseende vatten.” Länsstyrelsen delar detta ställningstagande men efterfrågar en tydligare vägledning för hur kommunerna kan bidra till att förbättra vattenkvaliteten i Skånes vattenförekomster.

Som planeringsunderlag för vattenförekomsterna finns Vattenmyndigheternas vattenkarta VISS.18 Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram19 ger stöd för att olika aktörer ska kunna bidra till att miljökvalitetsnormerna kan följas. För närvarande pågår samråd om förslag till nytt åtgärdsprogram, miljökvalitetsnormer och förvaltningsplan för perioden 2021–2027.20 Länsstyrelsen vill uppmärksamma regionen på att det i förslaget finns en åtgärd som redovisar hur regionplanering ska bidra till att följa miljökvalitetsnormerna.

Riksintressen

PBL 7 kap. 3 § anger att det av regionplanen ska framgå hur riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken har tillgodosetts. Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget inte redovisar hur något av de riksintressen enligt 3 och 4 kap. MB som finns i Skåne påverkas av regionplanens förslag eller hur riksintressena ska tillgodoses.

Riksintressena är ett nationellt intresse och utgör värdefulla förutsättningar för samhällsplaneringen. Ett av huvudsyftena med hushållningsbestämmelserna i miljöbalken var att föra in nationella prioriteringar i den kommunala markplaneringen. Länsstyrelsen menar att

det är en brist att riksintressena ofta uppmärksammas först inför ett hot om skada eller påtaglig skada istället för att riksintressevärdena finns med som en förutsättning tidigt i processerna. Länsstyrelsen menar att regionplanen är ett värdefullt redskap för att lyfta och inkludera riksintressena tidigt i planeringsprocessen.

Regionplanen är till stora delar är strategisk och övergripande, snarare än att den hanterar enskilda områden och objekt. Detta faktum ligger inte i konflikt med att regionplanen behöver redovisa hur riksintressena ska tillgodoses. Länsstyrelsen efterlyser en beskrivning av hur riksintressena har påverkat regionplanearbetet på strategisk nivå, exempelvis hur regionplanens målbild samt val av utvecklings-inriktningar har tagit avstamp i de nationella värden som riksintressena utgör.
Regionplanen bör vidare kompletteras med strategier och riktlinjer som kan vägleda kommunerna där det kan finnas intressekonflikter mellan riksintresseanspråk och regionens utvecklingsstrategier. Detta bör ske för respektive riksintresseanspråk. I sammanhanget kan exempelvis regionplanens tydliga fokus på friluftslivs- och rekreationsfrågor förtydligas med vägledning för de områden som också berörs av riksintresseområden för rörligt friluftsliv samt hur den grönblå infrastrukturen förhåller sig till riksintresse för naturvård respektive riksintresse friluftsliv.

Regionplanen anger att de riksintressen som berörs av planförslaget ska ha inkluderats i konsekvensbedömningen och ställts mot de strategiska ställningstaganden som återfinns i planförslaget. Detta ska ge överskådlighet inför efterföljande översiktsplanering. Länsstyrelsen konstaterar dock att överskådligheten brister. Det är exempelvis svårt att utläsa planens konsekvenser för områden av riksintresse för naturvård och för friluftsliv då de i konsekvensbeskrivningen är sammanslagna inom ekologiska aspekten naturvård respektive friluftsliv. Regionen anger också att regionplanen är för okonkret för att riksintresse för kulturmiljövården ska kunna konsekvensbedömas.

Eftersom regionplanen saknar tydliga och konsekventa ställningstaganden kring hur riksintressena ska tillgodoses kan Länsstyrelsen dagsläget inte utesluta att planering i enlighet med regionplanens planeringsprinciper kan leda till påtaglig skada.
Utöver vad som sagts ovan som gäller generellt för hanteringen av riksintressena i regionplanen lämnar Länsstyrelsen följande riksintressespecifika synpunkter:

Riksintresse för högexploaterad kustzon (4 kap. 4 § MB)

Länsstyrelsen konstaterar att hela Skånes kust berörs av riksintresse för högexploaterad kust. En central del i riksintresset är att det är de samlade natur- och kulturmiljövärdena som är av riksintresse. Länsstyrelsen menar att detta riksintresse med fördel hanteras på regional nivå för att underlätta kommunernas efterföljande planering. Länsstyrelsen menar att planeringsprincipen för Havet och kusten som lyder ”Värna den oexploaterade kusten och dess värden för naturvård, rekreation, friluftsliv, besöksnäring och identitet som en gemensam resurs för hela Skåne.” på ett relevant sätt fångar upp riksintressets värden, men att den behöver följas upp av vägledning för hur detta görs. Länsstyrelsen konstaterar att för riksintressen enligt 4 kap. MB gäller inte förbudet mot påtaglig skada förutsatt att åtgärden avser ett angivet undantag enligt 4 kap. 1 § andra stycket MB. Ett sådant kan vara utveckling av befintliga tätorter eller utveckling av det lokala näringslivet. Här kan regionplanen ge vägledning i vad som betraktas som tätortsutveckling.

Riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § MB)

Skånes strategiska läge gör att det är av stor vikt att följa den säkerhetspolitiska utvecklingen och beakta Försvarsmaktens intressen i länet. Skåne berörs i högsta grad av Försvarsmaktens tillväxtfas och Länsstyrelsen menar att regionplanen behöver utveckla sin vägledning till kommunerna i hanteringen av dessa riksintressen. Regionplanen behöver betona vikten av att samråd sker med Försvarsmakten vid planering av sådana åtgärder som riskerar skada riksintressen för totalförsvarets militära del då dessa säkerställer Försvarsmaktens möjlighet att öva och utbilda sin personal och i förlängningen deras förmåga att hantera ett väpnat angrepp mot Sverige.

Riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Länsstyrelsen hänvisar till Försvarets riksintressekatalog för ingående information om de öppet redovisade intressena som gäller skjut- och övningsfält samt Övriga påverkansområden. www.forsvarsmakten.se/riksintressen.
1. Öppet redovisade riksintressen
Antalet krigsförband i krigsorganisationen utökas successivt under perioden 2021–2030 vilket betyder att organisationen förstärks med både personal och materiel. Här är tillgången till exempelvis övnings- och skjutfält av avgörande betydelse för Försvarsmaktens möjlighet att nå de politiskt uppsatta målen.
2. Sekretessbelagda riksintresseområden
Vissa uppgifter om platser där anläggningar finns samt vilken verksamhet som bedrivs på vilken plats omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Försvarsmakten redovisar därför dessa riksintressen och områden av betydelse med en samlad värdebeskrivning.
3. Övriga påverkansområde
För vissa av anläggningarna har Försvarsmakten valt att redovisa ett påverkansområde för att säkerställa att åtgärder inte vidtas som kan skada anläggningen eller dess funktion. Dessa områden benämns ”Övriga påverkansområden.” Inom sådana områden ska bland annat alla plan- och lovärenden remitteras till Försvarsmakten. Inom Skåne finns tio områden utpekade som Övriga påverkansområden.

Länsstyrelsen betonar avslutningsvis att för att säkerställa att eventuella områden som pekas ut som lämpliga för etablering av vindkraft inte hamnar i konflikt med riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess (enligt OSL 15 kap. 2§), måste en förfrågan ställas till Försvarsmakten.

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen menar att regionplanen behöver kompletteras med strategier för hur riksintressen för kulturmiljövården ska hanteras i förhållande till regionplanens utvecklingsinriktning. Det räcker det inte med att konstatera att det ska tas hänsyn till riksintressanta kulturvärden utan det behöver även sättas upp ramar för hur detta kan ske. Dessa riktlinjer bör vara konkreta men följa den strategiska nivå som regionplanen har i övrigt.

Länsstyrelsen delar miljökonsekvensbeskrivningen slutsats att ”arbetet med att ta tillvara och vårda kulturmiljön behöver genomsyra all fysisk planering samt att planförslaget saknar tydliga och konsekventa ställningstaganden i detta avseende.”

Riksintresse energiproduktion och distribution (3 kap. 8 § MB)

Barsebäck är ett utpekat mark- och vattenområde som är en mycket viktig nod i Sveriges nuvarande och framtida elförsörjningssystem. Det möjliggör stor energi- och effekttillförsel, har ett strategiskt läge för energiomvandling samt har stor betydelse för försörjningstryggheten. Områdets strategiska läge och tillgång till infrastruktur ger också möjligheten att bidra med viktig balans och reglerkraft till systemet. Länsstyrelsen konstaterar att det i den sekretessbelagda värde-beskrivningen för riksintresset finns en utförligare bedömning av områdets specifika värden.

I det fortsatta arbetet menar Länsstyrelsen att det för energiförsörjningsfrågan är särskilt viktigt att beskriva det regionala behovet och hur det ska hanteras i förhållande till andra riksintressen.

Riksintresse för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Under våren 2021 pågick Trafikverkets remiss av reviderade riksintresseanspråk. I det fortsatta arbetet är det viktigt att eventuellt nya beslut om tillkommande eller borttagna riksintressen beaktas.

Område som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen konstaterar att förtätning i centrala och stationsnära lägen medför utmaningar ur framförallt buller- och risksynpunkt och

menar att hanteringen av dessa riksintressen är en viktig fråga bland annat med tanke på den omfattande förtätning som regionplanen föreslår.

Länsstyrelsen förtydligar också att ny stambana Hässleholm-Lund i dagsläget inte utgör ett riksintresse. Länsstyrelsen menar att det behöver göras en riksintresseprecisering där riksintresseanspråket enbart gäller så kallade kritiska passager. Länsstyrelsen menar att detta behövs för att det ska kunna hävdas som ett riksintresse enligt MB 3 kap. 8 §.

Miljöbedömning och konsekvensbeskrivning

Av PBL 7 kap. 3 § regionplanen ska redovisa miljökonsekvenser på ett sätt som uppfyller kraven i 6 kap. 11, 12 och 16 §§ miljöbalken och utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår. Länsstyrelsen ser positivt på att regionen haft ambitionen att göra en bred konsvensanalys som utöver miljökonsekvenserna (miljöbedömning) även innefattar sociala och ekonomiska konsekvenser (konsekvensbeskrivning).

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska bland annat ge underlag för en samlad bedömning av hur planförslaget påverkar riskerna för människors hälsa eller för miljön (t.ex. på grund av olyckor), samt hushållning med naturresurser. En MKB ska också presentera uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.
Inledningsvis konstaterar Länsstyrelsen att vi inte instämmer i formuleringen (s 6) "De globala hållbarhetsmålen och de svenska miljökvalitetsmålen konkretiserar vad som anses vara hållbart och bör uppnås." Länsstyrelsen menar att om utgångspunkten är att regionplanen bara bör leda till att miljö- och agendamålen kan nås, så går det inte att hävda att den leder till en hållbar utveckling. Målen är satta för att visa vad som krävs för att nå en hållbar utveckling.

Länsstyrelsen menar att konsekvensbeskrivningen behöver förtydligas – konsekvenserna av regionplanen behöver framgå tydligt liksom vilka delar som utgör den formella miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen har också svårt att utläsa vad regionen lyfter som de betydande miljöeffekterna som ett genomförande av planen kan antas medföra (MB 6 kap 11 § punkt 4). Laghänvisningarna till miljöbalken behöver också ses över och i vissa fall förtydligas. Länsstyrelsen exemplifierar med några fall av brister eller diskrepans mellan konsekvensbeskrivningen i relation till själva regionplanen. Sammantaget är det angeläget att slutsatser, bedömningar och åtgärder som framkommit som resultat av miljöbedömningen och konsekvensbeskrivningen lyfts in i regionplanens redovisning, vägledning och slutsatser.

Avgränsning av MKB

Länsstyrelsen menar att den tidsmässiga avgränsningen behöver kompletteras med ett mer långsiktigt perspektiv, då det inte räcker med år 2050 när långsiktiga effekter för klimatet ska bedömas för en hel region. Även andra aspekter som fasta strukturer kan behövas ses och utvärderas i ett längre perspektiv.

Genomförandet av regionplanen kan få konsekvenser även utanför Skåne och därför finns det anledning att geografiskt avgränsa miljönskonsekvensbeskrivningen utifrån regionplanens påverkansområde. Det gäller exempelvis de föreslagna nya förbindelserna över Öresund som kan antas få en betydande miljöpåverkan i Danmark.

Utveckla alternativ

Länsstyrelsen menar att miljökonsekvensbeskrivningen brister i sin alternativredovisning. Det framgår exempelvis att "scenarierna är framtagna utifrån ett tillväxtperspektiv. Därför saknas i princip redovisning av ekologiskt/miljömässiga perspektiv på ortsutvecklingen." Länsstyrelsen menar att detta är problematiskt då målet är att uppnå en hållbar utveckling. Det vore därför önskvärt att utveckla ett alternativ enligt det förslag som nämns (s 27) för att visa vad som verkligen skulle krävas för att klara de stora utmaningar med klimatrelaterade aspekter av utveckling, biologisk mångfald, vattenkvalitet, livsmedelsproduktion /jordkvalitet som vi står inför.

Vidare menar Länsstyrelsen att beskrivningen av konsekvenser för nollalternativet behöver förtydligas. Det anges att de regionala ställningstagandena i planförslaget fyller ett tydligt

syfte ”som inte tillgodoses av andra aktörer eller beslutsprocesser i följande processer: regional grönstruktur, samspel mellan bebyggelse och transportinfrastruktur, framför allt kollektivtrafik, lokalisering av hamnar, transportterminaler, sjukhus och andra verksamheter med regional funktion” (s 31). Länsstyrelsen gör en annan bedömning. Idag finns redan ett regionalt planeringsunderlag och en Regional handlingsplan för grön infrastruktur och Region Skåne sedan länge väglett bebyggelseutvecklingen genom ett framgångsrikt strategiskt arbete inom Strukturbild för Skåne. Länsstyrelsen menar att regionplanen idag inte ger den vägledning som kan göra skillnad i konsekvenserna mellan alternativen.

Övrigt

Länsstyrelsen konstaterar att avsnittet Trender i planhandlingen (s 7) med fördel kan kompletteras med den fylligare version som återfinns i Konsekvensbeskrivningen. Denna textversion ger mer stöd för kommande strategier och planeringsprinciper genom att sakligare beskriva vilka trender och utmaningar Skåne står inför. Här beskrivs exempelvis biologisk mångfald (s 17) som en självklar del i utmaningarna.

Den sociala konsekvensanalysen

Den sociala konsekvensanalysen saknar ett tydligt jämlikhetsperspektiv. Länsstyrelsen uppmanar regionen att använda sig av den regionala jämställdhetsstrategin, Ett jämställt Skåne som har stor uppslutning bland kommunerna och som regionen själv deltagit i framtagandet av. Den röda tråden mellan en framtagen strategi och dess genomförande stärks väsentligt om också regionplanen lyfter relevanta resonemang och slutsatser från strategin ned till genomförandet.
I det fortsatta arbetet är det viktigt att planförslag och konsekvensanalys belyser tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar. Länsstyrelsen vill i sammanhanget lyfta begreppet Universell utformning som ett viktigt verktyg i den fysiska planeringen.

I de avseenden konsekvensbeskrivningen efterfrågar förtydligande av åtgärder och ansvarsområde är Länsstyrelsen enig med detta, exempelvis vad gäller buller, luftkvalitet och barns utemiljö. Men resonemanget kring socialt kapital behöver utvecklas.

Uppföljning och genomförande

Länsstyrelsen efterlyser en tydligare beskrivning av uppföljningen av regionplanen, som den viktiga sista biten av den röda tråden genom planhandlingarna. I det fortsatta arbetet ser Länsstyrelsen att det vore värdefullt med en beskrivning av uppföljningsprocessen, vad som ska följas upp och hur det ska göras, vilka aktörer som den ska ske med och hur ser rollfördelningen ut, såväl inom Region Skånes organisation som mellan olika aktörer och myndigheter. En prioritering av åtgärder saknas såväl geografiskt som i sakfrågorna. Länsstyrelsen menar också att en uppföljning av synpunkter från näringsliv, kommuner med fler aktörer är viktigt och Länsstyrelsen deltar gärna inom ramen för denna uppföljning. Omvärldsbevakning och omvärldsanalys görs bäst efter samverkan och dialog med så många aktörer som möjligt i samhället.

Det nämns att i samband med regionplanens samrådsförfarande ska en undersökning göras bland invånarna i Skåne genom Region Skånes medborgarpanel, Skånepanelen. Fokus är regionplanens genomförande med särskild relevans för skåningarna. Det är en värdefull insats för att möjliggöra inflytande och delaktighet. Här är det angeläget att invånare med olika förutsättningar får komma till tals såsom barn och ungdomar, såväl som personer med olika funktionsnedsättningar. Länsstyrelsen föreslår att även civilsamhällesaktörer bör inkluderas i samrådsförfarandet.

Länsstyrelsen konstaterar att en nära samverkan med regionen kommer att behövas om länsstyrelserna får uppdrag att ta fram regionala analyser för storskalig vindkraft, inom ramen för den nationella vindkraftstrategin. För att få genomslag behöver analyserna återspeglas i regionplanen och i kommunernas översiktsplaner.

Länsstyrelsen instämmer i vikten av samarbete i frågor som rör mellankommunala intressen som exempelvis grön infrastruktur. Här är det dock viktigt att regionplanen faktiskt lyfter de aktörer som bör delta. Länsstyrelsen bör exempelvis nämnas i planeringsprincipen ”Utveckla

mellankommunal och mellanregional samverkan samt involvera markägare och andra brukare i frågor som rör planering av blågrön infrastruktur. Det finns ett stort värde i att utveckla delregionala underlag för grönblå infrastruktur och samarbetet mellan kommunerna och Region Skåne. ” Länsstyrelsens ser bland annat vikten av att ta fram och utveckla delregionala underlag för områden med naturvärden och rekreationsvärden. Samt att arbeta för att få en bättre kartläggning av friluftslivet i Skåne.

Remisshantering

Länsstyrelsen har i aktuellt ärende hört berörda statliga myndigheter. Följande myndigheter inkom med synpunkter:

- Försvarsmakten
- Trafikverket
- Statens geotekniska institut
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Statens geologiska undersökning
- Svenska kraftnät
- Post och telestyrelsen
- Luftfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Boverket
- Naturvårdsverket
- Sjöfartsverket

Följande hörda myndigheter hade inga synpunkter eller avstod från att yttra sig:

- Lantmäteriet – inga synpunkter
- Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor – avstod
- Statens fastighetsverk – avstod
- Jordbruksverket – avstod
- Havs- och vattenmyndigheten – avstod
- Arkdes, Statens centrum för arkitektur och design – avstod
- Energimyndigheten – avstod

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin. Enhetschef och länsarkitekt Hanne Romanus har deltagit och planhandläggare Minna Hatti har varit föredragande.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorer som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

Begreppslista

Regionplan för Skåne 2022-2040

Begrepp i Regionplan för Skåne 2022–2040

Här samlas begrepp som är centrala i *Regionplan för Skåne 2022–2040*. Begreppen listas i bokstavsordning.

Biologisk mångfald

Enligt FN:s konvention om biologisk mångfald handlar begreppet om variationsrikedomen bland levande organismer av alla ursprung, inklusive från bland annat landbaserade, marina och andra akvatiska ekosystem och de ekologiska komplex i vilka dessa organismer ingår; detta innefattar mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem (Miljödepartementet, 2010).

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger oss människor. De bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Det kan det handla om ekosystemens förmåga att rena luft, sänka temperaturer, ta hand om dagvatten och erbjuda rekreativa och hälsosamma miljöer. Ekosystemtjänster delas vanligtvis in i fyra kategorier: stödjande, reglerande, försörjande och kulturella tjänster (Naturvårdsverket, 2020 & Boverket, 2021).

Erosion

Erosion är en ständigt pågående förändringsprocess där vatten, vågor, vind och is ständigt nöter ner jord och berg i landskapet. Denna process kan leda till ras och skred längst med vattendrag, kuster och sluttningar, vilket kan orsaka utmaningar för bebyggelse och infrastruktur. Därav behöver erosion även beaktas i planeringsprocessen (Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning vid SMHI, 2020).

Fossilfritt bränsle

I fossilfritt bränsle ingår drivmedel som inte utvinns från fossila källor såsom kol, bensin, diesel och naturgas. Fossila bränslen är den största källan till utsläpp av växthusgaser som bidrar till klimatförändringar. Övergången till fossilfria bränslen är därav ett viktigt led i klimatarbetet (Naturvårdsverket, 2021a).

Friluftsliv

”Vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling.” (SFS 2010:2008).

Förnybar energi

Förnybar energi är energi från källor som naturligt förnyas eller annars förväntas räcka fler miljarder år till, såsom sol, vind, vatten och biobränsle (Vattenfall, 2021).

Försörjningskvot

Försörjningskvot kan definieras som ”kvoten mellan den befolkning som inte är ekonomiskt aktiv och den ekonomiskt aktiva befolkningen.” (Anderstig, 2012).

Förtätning

Förtätning har ingen allmängiltig definition men brukar vanligtvis betyda att mer effektivt nyttja marken i en stad eller kommun. Detta uppnås ofta genom att planera och bygga mer ytsnålt inom redan tätbebyggda områden, vilket ökar koncentrationen av befolkningen som kan nyttja den redan etablerade samhällsservicen, vilket är gynnsamt ur flertalet perspektiv (Naturvårdsverket, 2015).

God tillgänglighet

God tillgänglighet handlar om ”möjligheten att från ett område kunna nå olika målpunkter. Om det är möjlighet att nå ett stort utbud av målpunkter anses området ha en god tillgänglighet, särskilt om det finns flera möjliga transportmedel.” (Trafikverket, 2018).

Grönstruktur

Grönstruktur är ett samlingsbegrepp för olika ytor med vatten och vegetation i den byggda miljön och i landskapet. I den byggda miljön utgörs den framförallt av villaträdgårdar, vägrenar, bostadsgårdar, kyrkogårdar, alléer, gräsmattor, parker, grönområden, koloniområden, dammar, vattendrag, sjöar, stränder samt tätortsnära natur, men även gröna tak och väggar, grönskande torg, skolgårdar, bollplaner och idrottsanläggningar räknas in. I landskapet handlar det om större strukturer och inkluderar även andra typer av mark. Tillsammans bildar dessa ytor ett system, ett nätverk av icke-hårdgjorda, gröna eller blå ytor som har ekologiska, kulturella och sociala funktioner (Region Skåne, 2012).

Regional grönstruktur: I regionplanen används grönstruktur som samlingsbegrepp för grönområden och grönstråk av regional betydelse.

Grön infrastruktur

Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet (Naturvårdsverket, 2021b).

Såväl vatten som mark inkluderas i begreppet. Alla länsstyrelser har tagit fram regionala handlingsplaner för grön infrastruktur som i dagsläget framförallt fokuserar på biologisk mångfald. Arbetet med handlingsplanerna har kommit lite olika långt, vad gäller vilka underlag som tagits fram.

Grön infrastruktur är också ett arbetssätt som inkluderar samtliga ekosystemtjänster i landskapet (stödjande, reglerande, försörjande och kulturella), vilket betyder att arbetssättet omfattar mer än ekologiska värden.

Grönområde

Begreppet grönområden är ett samlingsnamn för offentligt tillgängliga vegetationsklädda ytor, både i stadens parker och utanför i natur- och kulturlandskapet. Oftast inkluderas vattenområden i begreppet och ibland används begreppet grön- och blåområden. I SCB:s

statistik definieras grönområde som ett område av sammanhängande grönytor som uppgår till minst 0,5 hektar och som är allmänt tillgängligt (SCB, 2021a).

Regionala grönområden: I regionplanen hänvisar regionala grönområden till områden av särskild regional betydelse.

Grönyta

Alla typer av ytor som bygger upp den samlade grönstrukturen inom tätortsgränsen, såsom allmänna parker och öppna gräsytor samt andra träd- eller gräsbevuxna ytor, vid byggnation överblivna gröna ytor (impediment), villaträdgårdar, gröna ytor mellan flerbostadshus eller industribyggnader och även gröna stråk mellan vägar etcetera (SCB, 2021a).

Grönstråk

Grönstråk är mer eller mindre sammanhängande länkar mellan grönområden, som utgör rekreativa och ekologiska samband. De byggs upp av större och mindre, ibland långsträckta, landskapselement såsom vattenytor och vattendrag, våtmarker, trädalléer eller gräs-och skogsmarker samt mindre fragment i landskapet som träddungar och i vissa fall kraftledningsgator (Region Skåne, 2012).

Hållbarhet – ekologisk, ekonomisk och social

”Hållbar utveckling är *en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov*. Detta har blivit en överordnad princip för FN:s arbete och ett övergripande mål för svensk politik. Begreppet brukar definieras utifrån de tre komponenterna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet som, då de samspelar och stödjer varandra, förväntas leda till hållbar utveckling.

Ekologisk hållbarhet handlar om jordens ekosystem och att långsiktigt behålla dess önskade funktioner: naturresurser till produktion av mat och energi, tillhandahållande av rent vatten, klimatreglering och rekreation. Social hållbarhet berör människors livsbetingelser i samhället, till exempel hälsa, trygghet, utbildning, rättvisa och maktutövning, samt möjligheterna att förbättra dem. Ekonomisk hållbarhet kallas ofta grön ekonomi/tillväxt och är ett ekonomiskt system som resulterar i att människans livsbetingelser förbättras samtidigt som miljörisker och de ekologiska belastningarna minskar. En grön ekonomi har låga kolutsläpp, utnyttjar resurser effektivt, och är socialt inkluderande.” (Lunds universitet, 2020).

Klimatanpassning

”Klimatanpassning är åtgärder som syftar till att skydda miljön och människors liv, hälsa och egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra för mark, vatten och bebyggelse. Effekter såsom förskjuten växtsäsong, havsnivåhöjning, torka, skogsbränder och översvämningar ställer krav på åtgärder för att anpassa samhället till de klimatförändringar vi redan märker av och de vi inte kommer kunna förhindra i framtiden.” (Naturvårdsverket, 2020c).

Klimatneutralt

Att vara klimatneutral handlar om att kompensera för de utsläpp som inte kan undvikas. Ofta handlar det om företag och organisationer som kompenserar för utsläpp som sker i samband med verksamheten genom att köpa utsläppskrediter från projekt som minskar utsläppen någon annanstans (Svenska naturskyddsföreningen, 2006).

Klimatpåverkan

”Koldioxid och andra så kallade växthusgaser som vi människor släpper ut i atmosfären från olika verksamheter gör att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen som till exempel olja, kol och naturgas för el- och värme, i industriprocesser och för transporter svarar för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och världen i stort.” (Naturvårdsverket, 2021b).

Koldioxidekvivalenter

”Årligen rapporteras de samlade utsläppen av växthusgaserna koldioxid, metan, dikväveoxid och fluorerade gaser till FN:s klimatkonvention och till EU-kommissionen. För att få alla växthusgaser jämförbara multipliceras alla utsläpp, förutom koldioxid, med en global uppvärmningspotential.” (Naturvårdsverket, 2021d).

Kollektivtrafiknära/stationsnära läge

Definieras som ett område som har eller planeras ha god åtkomst till en kollektivtrafiknod med attraktiv kollektivtrafik, spårburen eller inte, där utformning av bebyggelsen och ortsstrukturen främjar nyttjandet av denna. Vad som gör kollektivtrafiken attraktiv kan variera, men det handlar framförallt om restider, turtäthet, komfort och bytesmöjligheter som möjliggör arbets- och studiependling. Kollektivtrafiknära/stationsnära läge handlar inte endast om fysiska avstånd, utan minst lika mycket om vad som upplevs som nära (Region Skåne, 2019a).

Naturlig folkökning

”Den naturliga folkökningen beräknas som antalet födda minus antalet döda under en viss period. Om antalet döda överstiger antalet födda är den naturliga folk-ökningen negativ, det vill säga att det har skett en minskning. Naturlig folkökning kallas även födelseöverskottet.” (SCB, 2021b).

Politik för gestaltad livsmiljö

"Begreppet lanserades i SOU:n 2015:88 och rymmer en ambition att skapa en helhetssyn på formandet av människans hela livsmiljö. Gestaltad livsmiljö sätter fokus på att samhällsbyggandet behöver sätta människan i centrum. Fler ska få leva och bo i inkluderande, väl gestaltade och långsiktigt hållbara miljöer. Gestaltad livsmiljö fokuserar på vad arkitektur, form och design gör, det vill säga hur dessa på olika sätt formar samhället och invånarens vardag och hur de kan bidra till att lösa och diskutera samhällets utmaningar. Arkitektur, form och design tillhandahåller verktyg och metoder som kan bidra till en hållbar samhällsutveckling och till individers möjlighet att ta plats i samhället.” (Region Skåne, 2018a).

” […] Det är en politik som på ett tydligt sätt tar utgångspunkt i människan, hennes behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer. Politiken utgår också från allas rätt till miljöer som är inkluderande, väl gestaltade och långsiktigt hållbara.” (Boverket, 2021b).

Redundans i transportsystemet

Redundans i transportsystemet handlar om möjligheten att vid störningar kunna använda ersättningssystem såsom alternativa förbindelser, vägar, järnvägar och noder för att upprätthålla viktiga samhällsfunktioner (Region Skåne, 2018b).

Regionala värden

Regionala värden är värden som Region Skåne vill förvalta och utveckla. De kan innefatta både riksintressen och allmänna intressen och har gemensamt att de är av vikt för Skåne, oavsett övrig klassning.

Rekreationsvärden

Rekreation kan definieras som: ”återhämtande av krafter genom vistelse i avkopplande miljö” (Nationalencyklopedin, 2021). Områden med rekreativa värden är alltså områden som uppfyller denna funktion.

Resiliens

”Resiliens är kapaciteten hos ett system, vare sig det är en skog, en stad eller en ekonomi, att hantera förändringar och fortsätta att utvecklas. Det handlar alltså om både motståndskraft och anpassningsförmåga samt om förmågan att vända chocker och störningar, som en finanskris eller klimatförändringar, till möjligheter till förnyelse och innovativt tänkande. Resilienstänkande omfattar lärande, mångfald och framför allt insikten att människor och natur är så pass starkt kopplade att de bör uppfattas som ett helt sammanvävt socialekologiskt system.” (Stockholm Resilience Centre, 2021).

Socioekonomi

”Det finns ingen vedertagen definition för socioekonomi, men vanliga dimensioner som används inom forskningsfältet är utbildningsnivå, inkomst, mottagare av ekonomiskt bistånd, eller arbetsmarknadsanknytning.” (Region Skåne, 2021).

Specialistvård

Med specialistvård avses specialister inom andra områden än allmänmedicin, till exempel ögonspecialist.

Stad och landsbygd

I Region Skånes TemaPM *Fokus Landsbygd: samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne* (2017b) definieras stad respektive landsbygd utifrån nedanstående tabell.

Stad	Fler än 3 000 invånare
Stadsnära landsbygd	15 minuters bilresa till stad
Landsbygd	15 - 45 minuters bilresa till stad
Glesbygd	Mer än 45 minuters bilresa till stad (i Skåne innebär detta endast öarna Ven och Ivö)

(Region Skåne, 2017)

Supercykelstråk

”Skånes supercykelstråk är konkurrenskraftiga och välkända cykelstråk som erbjuder hög framkomlighet, komfort, trafiksäkerhet och trygghet för den som vill cykla in till eller ut ur Skånes städer. Supercykelstråken är en viktig del i ett sammanhängande hållbart transportsystem som gör Skåne till en stark och hållbar tillväxtmotor.” (Region Skåne, 2019b).

Sysselsättningsgrad

”Personer som utfört minst en timmes arbete under en mätvecka, antingen som anställd, företagare eller medhjälpare i ett familjeföretag, räknas som sysselsatta. Sysselsättningsgraden visar hur stor andel av befolkningen i arbetsför ålder som är sysselsatt. När man säger befolkningen i arbetsför ålder menar man vanligtvis personer i åldern 15–74 år, men ibland används även åldersspannen 16–64 år eller 20–64 år.” (Torstensson, 2021).

Tätortsnära natur

Begreppet tätortsnära kan relateras till de olika typer av områden som Länsstyrelsen bedömer behövs för Skånes friluftsliv: ”områden för det nära, vardagliga friluftslivet, områden för dagsutflykter och områden för helgutflykter.” (Länsstyrelsen i Skåne, 2017).

Urbanisering

”När man talar om urbanisering är det ofta befolkningens flyttning från land till stad som avses. Urbanisering i den meningen bidrar till avfolkningen av landsbygden som ett parallellt fenomen till befolkningstillväxten i städer.” (SCB, 2015b).

Värdekärnor

”En värdekärna är ett område där det finns högre naturvärden än i omgivande marker. Dessa områden är relativt ovanliga och är extra betydelsefulla som noder i den gröna infrastrukturen. Värdekärnorna är sårbara för yttre påverkan, om det inte är skötselåtgärder som stärker naturvärdena.” (Länsstyrelsen, 2021).

Värdetrakter

”Värdetrakter är större områden i landskapet med högre ekologiska värden än omgivande landskap. En värdetrakt har högre täthet av värdekärnor för djur- och växtliv, inklusive biologiskt viktiga strukturer, funktioner och processer. Det betyder dock inte att allt i en värdetrakt håller höga värden.” (Länsstyrelsen, 2021).

Öresundsregionen

Öresundsregionen är en transnationell samarbetsregion som består av Region Skåne på den svenska sidan av Öresund och Region Hovedstaden och Region Sjælland på den danska (Öresundsinstitutet, 2021).

Referenslista

Anderstig, Christer (2012). *Försörjningskvoten i olika delar av Sverige – scenarier till år 2050: Underlagsrapport 8 till Framtidskommissionen.* Regeringskansliet, Stockholm. https://www.regeringen.se/49b6d0/contentassets/d10e4672d6b74ae0a7335d1d18cf21b8/forsorjningskvoten-i-olika-delar-av-sverige---scenarier-till-ar-2050 [hämtad 2021-08-17]

Boverket (2021a). *Olika typer av ekosystemtjänster*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/ekosystemtjanster/olika-typer-av-ekosystemtjanster/ [hämtad 2021-08-17]

Boverket (2021b). *Politik för gestaltad livsmiljö*. https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/arkitektur-och-gestaltad-livsmiljo/gestaltad-livsmiljo/politik/ [hämtad 2021-08-16]

Lunds universitet (2020). *Vad är hållbarhet?* https://www.hallbarhet.lu.se/forskning/vad-ar-hallbarhet [hämtad 2021-08-16]

Länsstyrelsen (2021). *Kartor och underlag för planeringsarbete*. https://www.lansstyrelsen.se/skane/samhalle/planering-och-byggande/gron-infrastruktur/kartor-och-underlag-for-planeringsarbete.html [hämtad 2021-08-16]

Länsstyrelsen i Skåne (2010). *Stationsnära läge.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/stationsnara_rapport_webb.compressed.pdf [hämtad 2021-08-16]

Länsstyrelsen i Skåne (2017). *Genomförandeplan för skydd av tätortsnära natur i Skåne 2016–2020*. https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c84402733aff/1528957204611/T%C3%A4tortsn%C3%A4ra%20natur%20-Genomf%C3%B6randeplan%202016-2020.pdf [hämtad 2021-08-16]

Miljödepartementet (2010). *FN:s konvention om biologisk mångfald.* Regeringskansliet, Stockholm. https://www.regeringen.se/49bbb7/contentassets/6caadbb4983d4564a780ead139410650/m2010.26-fns-konvention-om-biologisk-mangfald [hämtad 2021-08-17]

Nationalencyklopedin (2021). *Rekreation*. https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/rekreation [hämtad 2021-08-16]

Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning vid SMHI (2020). *Erosion.* https://www.klimatanpassning.se/hur-klimatet-forandras/klimateffekter/erosion-1.149364 [hämtad 2021-08-17]

Naturvårdsverket (2015). *Styrning av bebyggelseutveckling: Förtätning och utglesning.* https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6670-3.pdf?pid=16475 [hämtad 2021-08-17]

Naturvårdsverket (2020a). *Ekosystemtjänster är grunden för vår välfärd.* https://www.naturvardsverket.se/ekosystemtjanster [hämtad 2021-08-17]

Naturvårdsverket (2020b). *Klimatanpassning*. https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Klimatanpassning/ [hämtad 2021-08-16]

Naturvårdsverket (2021a). *Fossila bränslen.* https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Energi/Fossila-branslen/ [hämtad 2021-09-13]

Naturvårdsverket (2021b). *Grön infrastruktur.* https://www.naturvardsverket.se/gron-infrastruktur [hämtad 2021-08-17]

Naturvårdsverket (2021c). *Begränsad klimatpåverkan*. https://sverigesmiljomal.se/miljomalen/begransad-klimatpaverkan/ [hämtad 2021-08-16]

Naturvårdsverket (2021d). *Koldioxidekvivalenter.* https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-fran-exporterande-foretag/Koldioxidekvivalenter/ [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2012). *Grönstruktur i Skåne: Strategier för en utvecklad grön struktur.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/gronstruktur_i_skane.pdf [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2017). *Fokus Landsbygd: samspelet mellan stad och land i Det flerkärniga Skåne.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/stad-landsbygd_digital.pdf [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2018a). *Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö: Arkitektur, form och design.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/region_skanes_strategi_for_-gestaltad_livsmiljo_2018_sida.pdf [hämtad 2021-09-06]

Region Skåne (2018b). *Rapport: Redundans i gränsöverskridande järnvägstrafik.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/redundans-i-gransoverskridande-jarnvagstrafik.pdf [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2019a). *Stationsnära läge 2.0: En verktygslåda för planering och utveckling i stationsnära lägen.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/verktygslada-stationsnara-lage-2.0.pdf [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2019b). *Koncept för Supercykelstråk i Skåne.* https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/supercykelstrak_rapport_digital.pdf [hämtad 2021-08-16]

Region Skåne (2021). *Den socioekonomiska segregationen i Skåne.* https://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/socioekonomisk_segregationen_rapport_ny.pdf [hämtad 2021-08-16]

SCB (2015b). *Urbanisering – från land till stad.* https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering--fran-land-till-stad/ [hämtad 2021-08-16]

SCB (2021a). *Beskrivning av Grönytor i och omkring tätorter*. https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/gronytor-i-och-omkring-tatorter/produktrelaterat/Fordjupad-information/beskrivning-av-gronytor-i-och-omkring-tatorter/ [hämtad 2021-08-16]

SCB (2021b). *Ordlista*. https://www.scb.se/dokumentation/ordlista/ [hämtad 2021-08-16]

SFS (2010:2008). *Förordning om statsbidrag till friluftsorganisationer*. Miljödepartementet, Regeringskansliet. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20102008-om-statsbidrag-till_sfs-2010-2008 [hämtad 2021-08-17]

Stockholm resilience centre (2021). *Vad är resiliens? En introduktion till forskning om social-ekologiska system.* https://whatisresilience.org/sv/vad-ar-resilience/ [hämtad 2021-09-13]

Svenska naturskyddsföreningen (2006). *Klimatneutrala företag: risker och möjligheter*. Stockholm.

Tillväxtanalys (2010). *Städer och tillväxt: vad säger forskningen?* Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Östersund.

Torstensson, Simon (2021). *Sysselsättningsgrad*. Ekonomifakta. https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Arbetsmarknad/Sysselsattning/Sysselsattningsgrad/ [hämtad 2021-08-16]

Trafikverket (2018). *Tillgänglighet: Definition, mått och exempel*. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/54783/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_208_%20tillganglighet_definition_matt_och_exempel.pdf [hämtad 2021-09-07]

Vattenfall (2021). *Förnybar och fossilfri energi – vad är skillnaden?* https://www.vattenfall.se/fokus/hallbarhet/fornybar-eller-fossilfri-energi/ [hämtad 2021-08-17]

Öresundsinstitutet (2021). *FAKTA: Öresundsregionen har 4,1 miljoner invånare.* https://www.oresundsinstituttet.org/fakta-oresundsregionen-har-41-miljoner-invanare/ [hämtad 2021-08-16]

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorer som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.

Region Skåne
291 89 Kristianstad
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

Missiv till granskningshandling Regionplan för Skåne 2022–2040

Bakgrund
Under 2019 inledde Region Skåne arbetet med att ta fram en regionplan för Skåne utifrån ett nytt uppdrag i 7 kap. plan- och bygglag (2010:900). Samrådsperioden för samrådshandlingen av *Regionplan för Skåne 2022–2040* pågick 1 december 2020 – 30 april 2021. Utifrån en omfattande dialogprocess under samrådet, samt inkomna synpunkter och yttranden, har Region Skåne arbetat fram ett reviderat förslag till *Regionplan för Skåne 2022–2040*. En samrådsredogörelse har tagits fram över inkomna synpunkter samt hur förslagen till revidering har hanterats i nytt förslag. Det reviderade förslaget skickas härmed ut på granskning för att göra det möjligt för berörda aktörer att inkomma med synpunkter.

Granskningshandlingen
Regionplanen utgör underlag för fortsatt dialog kring Skånes utveckling med fokus på fysisk planering. Granskningshandlingen är ett uppdaterat förslag till regionplan och redogör för hur samarbetet kring fysisk planering kan vidareutvecklas i Skåne. Granskningsförslaget presenteras digitalt i verktyget StoryMaps via följande länk:

https://skane.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=b5ef3febe1d14fa2a62857dd20f3ef73

Använd gärna Microsoft Edge, Google Chrome eller Safari som webbläsare, vid behov kopiera in länken till någon av dessa. Det går även att ladda ner granskningshandlingen i PDF-format från och med den 1 oktober 2021 via StoryMaps-länken. Vidare kommer det att finnas ett fysiskt exemplar på Region Skåne, Dockplatsen 26 i Malmö och Rådhus Skåne, Västra Storgatan 12 i Kristianstad.

Postadress: 291 89 Kristianstad Organisationsnummer: 23 21 00-0255

Telefon (växel): 044-309 30 00 Fax: 044-309 32 98
Internet: skane.se

Synpunkter
Region Skåne önskar särskilt synpunkter på huruvida förslaget till regionplan och regionplaneprocess uppfyller det behov och syfte som planen avser:

- *Regionplan för Skåne 2022 – 2040* ska vara ett stöd för den fysiska planeringen i de skånska kommunerna vad gäller de mellankommunala och regionala planeringsfrågorna samt bidra till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna.

- Regionplanen ska bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030*.

Granskningsperioden gäller från **2021-09-23 till 2021-12-31**.
Observera att synpunkter ska skickas via e-post till **region@skane.se**.
Ange diarienummer **2019-RU000065**.

För mer information och kontaktuppgifter gällande förslaget:
https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-fysisk-planering/

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 160

Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033

Diarienummer: RJL 2021/2143

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-17
- Förslag tillyttrande daterad 2021-12-14
- Remissversion av Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Västra Götalandsregionen.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033.

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-17
- Förslag tillyttrande daterad 2021-12-14
- Remissversion av Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033

Beslut skickas till

Västra Götalandsregionen

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Västra Götalandsregionen

Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de regionala stråken och sambanden, Region Jönköpings län skulle dock önska en beskrivning av stråkens länsgränsöverskridande samband.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som kan stärka kopplingen mellan viktiga målpunkter i respektive län.

Vidare anser Region Jönköpings län att det är angeläget att det gemensamma arbete som görs, inte minst kring nya stambanor, beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen både nationellt och regionalt.
Region Jönköpings län skulle därför önska att kopplingen till nya stambanor på ett tydligare sätt beskrivs i den regionala transportinfrastrukturplanen för Västra Götaland

Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör



REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION
OKTOBER 2021

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

Ett regeringsuppdrag i flera steg 4

Planens framtagande 5

2 Förutsättningar 6

Nationella mål 6

Regionala mål och strategier 7

Miljö- och hållbarhetsbedömning 7

Innehåll och ekonomi 8

3 Inriktning 9

Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen 9

Direktiv för åtgärdsplaneringen 10

Ramverk för infrastrukturplanen 11

4 Fördelning av medel 2022-2033 12

Större åtgärder i stråk och noder 14

Trimning och effektivisering i stråk 19

Trimning och effektivisering till stråk 22

Statlig medfinans till kommunalt vägnät 25

Statlig medfinans till kommunalt vägnät 26

Samfinansiering nationell plan, järnväg 29

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen 31

Övrigt 32

5 Bedömning av effekter 33

6 Genomförande och uppföljning 36

Bilagor 38

Bilaga 1 – Planram i detalj 38

Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland 42

Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder 43

Bilaga 4 – Högst prioriterade brister 51

Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana 54

Processledning Västra Götalandsregionen:
Max Falk, Anna Kronvall och Aako Raoofi

Konsult:
Arne Ekelund, Sweco

1 Inledning

Västra Götaland ska utvecklas till en robust och väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra samt att de bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En sammanhållen region ger fler möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. Västra Götaland är Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter i Västra Götaland.

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Pandemin har påverkat resvanorna kraftigt och ännu är det för tidigt att se vilka effekter det kommer att få på resmönstren på sikt. Den fortsatta klimatomställningen medför nya utmaningar och behov att fånga upp i planeringen av transportsystemet. Utvecklingen behöver följas och kommande infrastrukturplaner behöver vara tillräckligt flexibla för att möta de förändrade förutsättningarna.

Västra Götalandsregionen har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna.

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av *regionfullmäktige*. Trafikverket ansvarar för planens genomförande. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i *beredningen för hållbar utveckling, BHU*.

Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av inriktningsplanering, som utreder mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även tagit fram ett regionalt inriktningsunderlag, se avsnitt Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen.

Regeringen ger genom ett direktiv, se avsnitt Direktiv för åtgärdsplaneringen, Trafikverket och regionerna i uppdrag att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Planerna innehåller såväl namngivna åtgärder som medel till olika åtgärdsområden, där åtgärderna beslutas under planperioden. Regionala infrastrukturplaner beslutas av *regionfullmäktige* och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.

De transportpolitiska målen ligger till grund för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Andra utgångspunkter är *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen*. För mer information om de nationella utgångspunkterna, se avsnitt Nationella mål.

Övergripande innehåll nationell plan

- Åtgärder på järnvägar, nationella stamvägar och för sjöfart
- Drift och underhåll
- Stadsmiljöavtal, med mera

Övergripande innehåll regional plan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät



Figur 1. Process för framtagande av nationella och regionala infrastrukturplaner.

Planens framtagande

Det första steget i framtagandet av en ny regional infrastrukturplan var att ta fram ett inriktningsunderlag för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. Inriktningsunderlaget ligger till grund för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen.

För att koordinera arbetet har Västra Götalandsregionen tillsatt en arbetsgrupp av tjänstepersoner. De fyra kommunalförbunden, som företräder de 49 kommunerna i Västra Götaland, har aktivt medverkat i arbetet och ansvarat för dialog och förankring med kommunerna. Trafikverket har deltagit i hela processen med underlag och stöd i framtagandet. Västtrafik har ansvarat för att sammanställa och göra inspel av kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen, Klimat 2030 samt Västra Götalandsregionens miljöavdelning kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet.

Samtliga kommuner bjöds in till ett informationsmöte i januari 2021 och i februari 2021 genomfördes dialogmöten med kommunalförbundens direktioner/ förbundsstyrelse. Dialog med kommunerna har huvudsakligen skett via kommunalförbunden.

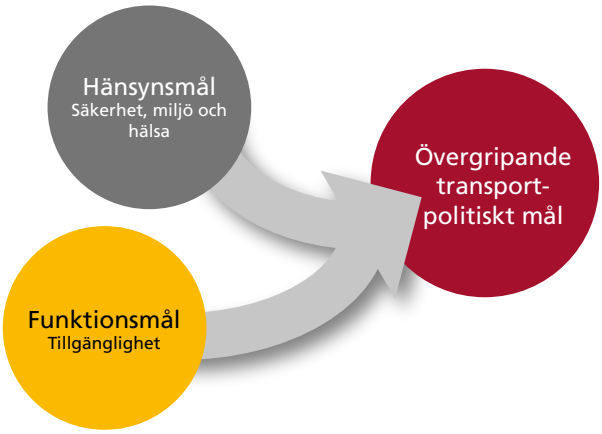
Den politiska processen har skett via *beredningen för hållbar utveckling, BHU*. *Regionutvecklingsnämnden* och *kollektivtrafiknämnden* har löpande informerats under processen. Kommunalförbunden har haft politisk beredning i respektive direktion/ förbundsstyrelse.

Samrådsremiss av förslaget till regional infrastrukturplan 2022-2033 genomförs mellan 20 oktober 2021 och 31 januari 2022. Slutlig version av planen beslutas av *regionfullmäktige* efter ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling* och *regionstyrelsen*. Den antagna versionen skickas sedan till regeringen för fastställelse, som en del av den nationella infrastrukturplanen.

2 Förutsättningar

Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet samt klimatmålet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen* är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



Figur 2. De transportpolitiska målen.

Agenda 2030
FN:s agenda 2030 och dess 17 globala mål (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på regional nivå är centralt.

Klimatlagen
Klimatlagen är en av tre delar inom ett klimatpolitiskt ramverk som trädde i kraft i januari 2018. De andra delarna är nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatmålet innebär att Sverige år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Nollvisionen
Nollvisionen innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Visionen är ledstjärnan för Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete.

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, det vill säga 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.

Ett etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Enligt Sveriges etappmål för trafiksäkerhet så ska antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken halveras till år 2030 jämfört med åren 2017-2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030 enligt regeringens etappmål.

Regionala mål och strategier

De globala målen för hållbar utveckling och *Vision Västra Götaland* utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus - socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal strategier och måldokument som ligger till grund för utformningen av planen. *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030* är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle till år 2030. *Klimat 2030* och *Trafikförsörjningsprogrammet* är regionövergripande styrdokument som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är *Godstransportstrategin, Strategi för ökad cykling* och *Målbild Tåg 2035*.

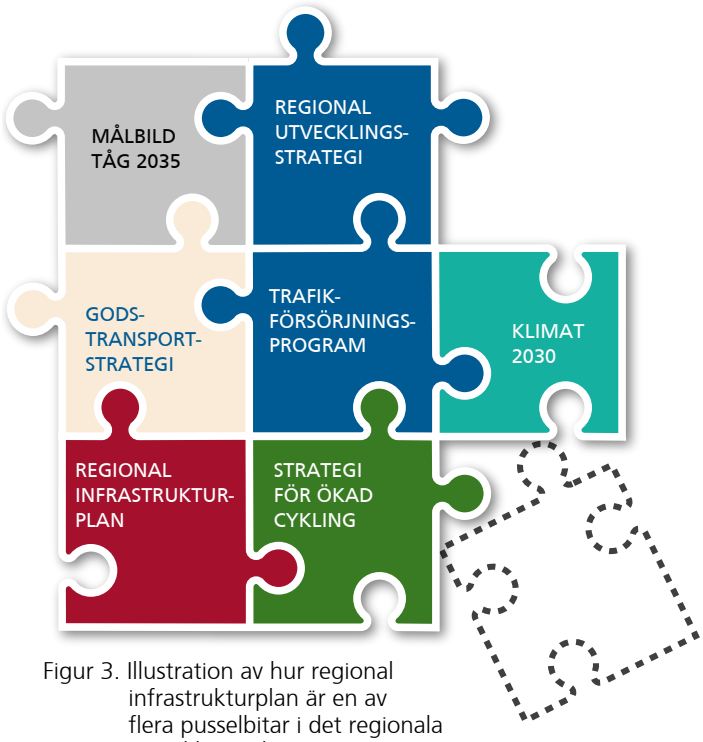
Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen.

Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet.

Miljö- och hållbarhetsbedömning

En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

Västra Götalandsregionen har valt att genomföra en bredare hållbarhetsbedömning som, vid sidan av den miljömässiga hållbarheten, även beaktar sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån *Agenda 2030*. Arbetet sker integrerat med framtagandet av planen. Strategiska vägval och åtgärder beskrivs i hållbarhetskonsekvens-beskrivningen som är en del av den regionala infrastrukturplanen. Slutsatser sammanfattas i kapitlet Bedömning av effekter.



Figur 3. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.

Innehåll och ekonomi

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. De grundläggande målsättningarna och utgångspunkterna är gemensamma.

Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs såväl större om- eller nybyggnationer som mindre trimningsåtgärder på de statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Trimningsåtgärderna består av förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, investeringar i cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät kan medfinansieras av planen. Västra Götalandsregionen har även valt att avsätta medel till att samfinansiera järnvägsåtgärder i nationell infrastrukturplan. Drift och underhåll av hela det statliga vägnätet finansieras via nationell infrastrukturplan.

Åtgärder med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Fortsättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

Västra Götalandsregionen har tilldelats en ekonomisk ram av regeringen att prioritera till olika åtgärder. De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag. Investeringar i cykelvägar längs statligt vägnät finansieras med 50 procent från planen och 50 procent via kommunal medfinansiering. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativfinansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan. För samtliga namngivna åtgärder som har med- eller samfinansiering träffas det särskilda avsiktsförklaringar eller avtal.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Först då regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

Planmedlen fördelas till de utpekade åtgärdsområdena under en tolvårsperiod. Genomförandet delas upp i fyraårsperioder och Trafikverket arbetar för att förbrukningen inom aktuell fyraårsperiod ska överensstämma med planens ram och fördelning.

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) och förordningen om statlig medfinans (2009:237) styr vilka åtgärder som får ingå i infrastrukturplanen.

3 Inriktning

Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: *Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Ambitionen är att verka för en bättre helhet genom att eftersträva synergieffekter.

Västra Götalands varierade geografiska och demografiska förutsättningar innebär att behovet av åtgärder skiljer sig åt inom regionen. För att nå en hög måluppfyllelse utifrån mål och principer i inriktningsunderlaget behöver åtgärder i infrastrukturen prioriteras med hänsyn till de skilda förutsättningarna och potentialerna.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan ett verktyg för att möjliggöra andra värden. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av person- och godstransporter i Västra Götaland. Ambitionen är att infrastrukturen ska bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Det övergripande målet för den regionala infrastrukturplaneringen är:
”Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd - förbättrad tillgänglighet”. Transportslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska målen. Västra Götaland ska vara en hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet och andelen hållbara resor ska öka. Klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet har lyfts fram som tre prioriterade fokusområden. Av figur 4 framgår hur målen i inriktningsunderlaget har formulerats.



Figur 4. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

Det regionala inriktningsunderlaget med tillhörande analyser och underlag finns på www.vgregion.se/regionalplan

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Regeringens planeringsdirektiv anger tillsammans med det regionala inriktningsunderlaget förutsättningarna för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. Generella utgångspunkter för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet samt etappmålen för trafiksäkerhet och klimat ska nås. I direktivet framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av planen beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter samt att målsynergier ska eftersträvas.

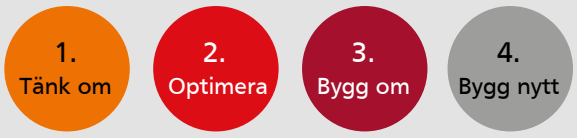
Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Medlen ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärdsobjekt med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges. Byggstartade men ännu ej avslutade objekt från tidigare plan bör finnas med i det nya planförslaget.

Prioriteringarna bakom förslagen samt eventuella osäkerheter avseende planens effekter ska enligt direktivet beskrivas. Det ska även framgå hur *Fyrstegsprincipen* har tillämpats samt på vilket sätt och i vilken utsträckning den regionala infrastrukturplanen bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

Regeringen pekar i planeringsdirektivet på vikten av att väga in behov kopplat till bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar i framtagandet av planen. Effekter på bostadsbyggandet ska beskrivas. De föreslagna åtgärderna bör även bidra till att andelen kollektivtrafikresande ökar.

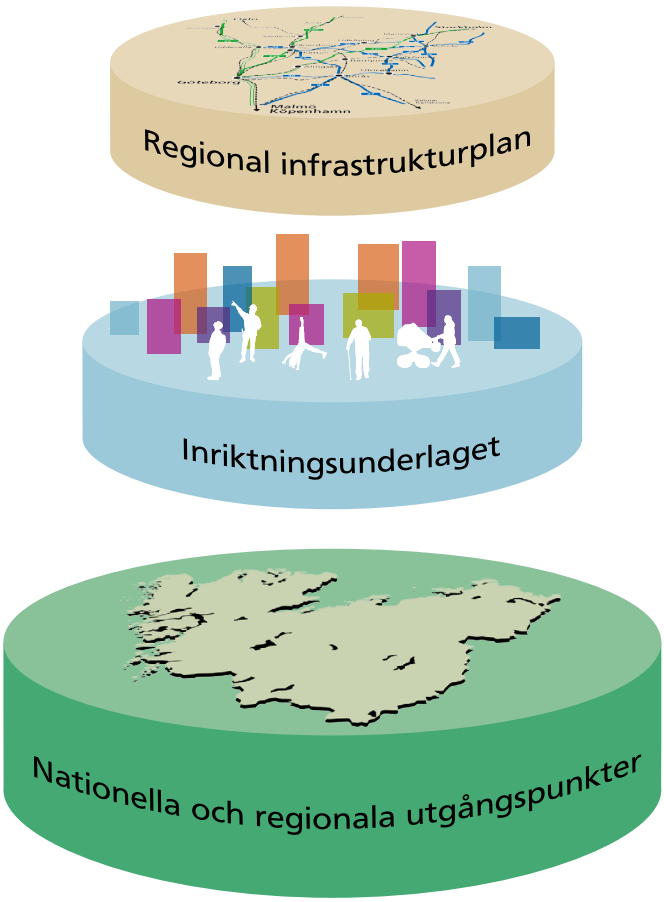
Trafikverket ska inom ramen för den nationella infrastrukturplanen samfinansiera de regionala infrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansiering ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras, till exempel mittseparering. Trafikverket ska också föreslå medel till samfinansiering av cykelåtgärder på regional vägnät. Omfattning och hur medel ska fördelas kommer att redovisas i den nationella infrastrukturplanen.

Fyrstegsprincipen
Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.



Ramverk för infrastrukturplanen

Regional infrastrukturplan är en investeringsplan för en mångfald av infrastrukturåtgärder. Planen utformas inom ramen för inriktningsunderlaget som är en konkretisering av nationella och regionala mål och strategier. Inriktningsunderlaget är regionens viljeriktning för utveckling av transportinfrastrukturen. Förhållandet mellan den regionala infrastrukturplanen, inriktningsunderlaget och nationella och regionala utgångspunkterna visualiseras i figur 5.



Den översta plattformen representerar den regionala infrastrukturplanen och dess syfte i form av förbättrad tillgänglighet.

I den mittersta plattformen redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportsystemet - det regionala inriktningsunderlaget.

I basen finns nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier.

Figur 5. Illustration över hur den regionala infrastrukturplanen förhåller sig till inriktningsunderlaget och regionala samt nationella utgångspunkter.

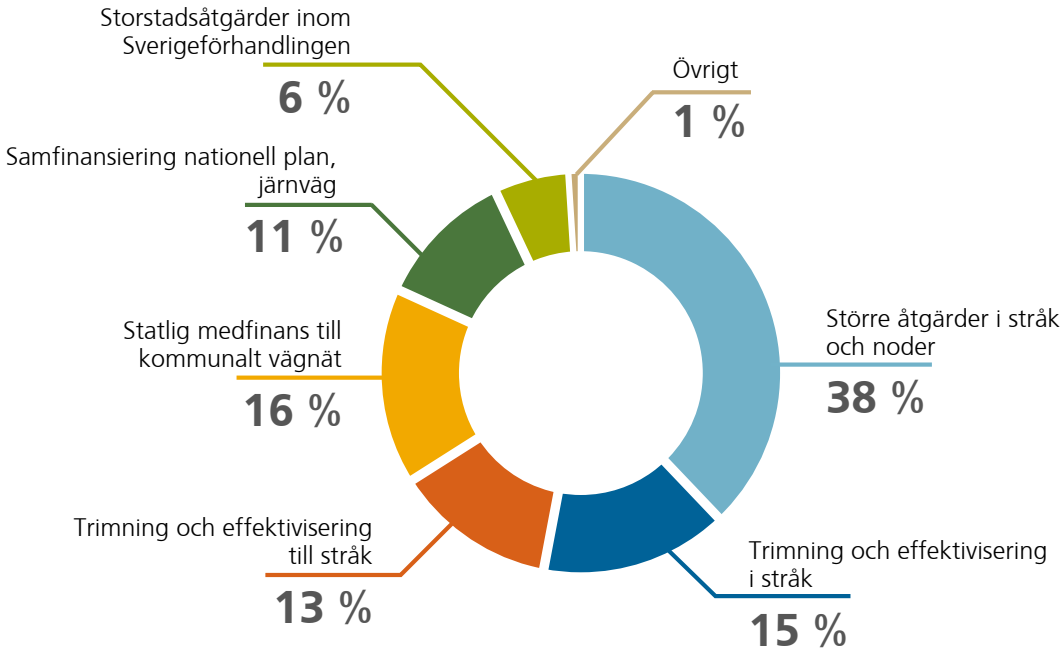
4 Fördelning av medel 2022-2033

Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sju åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport- och reskedjan ska fungera behöver åtgärder prioriteras över hela regionen och i olika delar av transportsystemet. De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, stärka näringslivets konkurrenskraft och uppfylla de transportpolitiska målen. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Sammantaget ska åtgärderna leda till en förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och genomföras i linje med det beslutade inriktningsunderlaget.

Större investeringsåtgärder på statligt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet *Större åtgärder i stråk och noder*. De tre åtgärdsområdena *Trimning och effektivisering i stråk*, *Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät* innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Det statliga vägnätets omfattning i Västra Götaland framgår av bilaga 2.

Inom åtgärdsområdet *Samfinansiering nationell plan, järnväg* avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. *Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen* innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet *Övrigt* innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder samt driftbidrag till flygplats.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Det regionala inriktningsunderlaget har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 6. Fördelning av medel till åtgärdsområden i planen, totalt 7 655 miljoner kronor.

En stor del av planens åtgärder beslutas löpande under planperioden. Genomförandet ska beakta de skilda geografiska förutsättningarna och säkerställa att det regionala inriktningsunderlaget genomsyrar både valen av åtgärder och deras utformning. Synergieffekter ska eftersträvas för bättre måluppfyllelse. För ett effektivt genomförande kan medel från olika potter och åtgärdsområden kombineras där det finns förutsättningar. Åtgärderna ska ha en geografisk spridning över regionen och anpassas utifrån konkreta behov och bedömt bidrag till måluppfyllelse.

I den politiska prioriteringen av åtgärder och fördelning av medel har de skilda förutsättningarna och behoven inom Västra Götaland lyfts fram.

Vid eventuell samfinansiering från nationell infrastrukturplan för trafiksäkerhets- och cykelåtgärder frigörs medel i regional infrastrukturplan. De frigjorda medlen föreslås investeras i andra åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på regionalt vägnät.

För att framdriften av åtgärderna ska vara god behöver genomförandet kontinuerligt följas upp och anpassas. På kort sikt kan underförbrukning i en del av planen behöva kompenseras genom en snabbare genomförandetakt i en annan del. I bilaga 1 finns en detaljerad beskrivning av hur medel fördelas till olika åtgärder.

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 7 655 miljoner kronor.

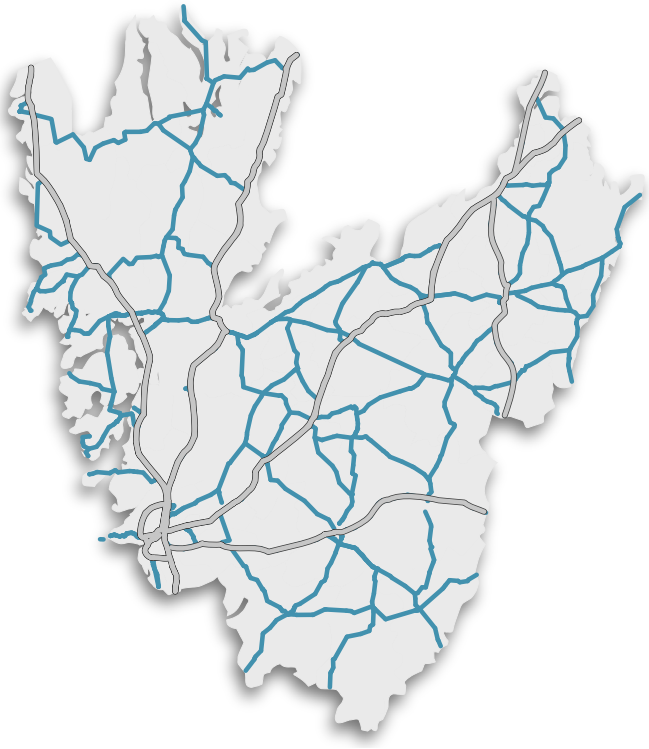
Fördelning av medel till åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Större åtgärder i stråk och noder	69	240	602	346	744	929	**2 930**
Trimning och effektivisering i stråk	101	196	153	132	347	209	**1 138**
Trimning och effektivisering till stråk	91	105	102	97	317	248	**960**
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	91	98	98	119	437	389	**1 232**
Samfinansiering nationell plan, järnväg	15	63	36	70	353	303	**840**
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	13	35	40	25	64	295	**472**
Övrigt	8	9	7	7	26	26	**83**
Summa	**388**	**746**	**1038**	**796**	**2288**	**2399**	**7 655**

Större åtgärder i stråk och noder

Stråken kopplar samman regionen. Genom att genomföra större åtgärder i stråk och noder förbättras tillgängligheten och trafiksäkerheten för såväl person- som godstransporter. Flera av de namngivna åtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kommunerna.

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 50 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

Större åtgärder kräver en lång planeringshorisont och omfattande förarbeten innan byggnation kan inledas. De flesta åtgärder i planen har beslutats i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. Tidplaner och kostnadsbild har förändrats över tid och kan behöva justeras även framöver.



Figur 7. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 2. Fördelning av medel för större åtgärder i stråk och noder.

Större åtgärder i stråk och noder	Medel i plan, mnkr
Större namngivna vägåtgärder	**2 400**
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	**530**
Summa	**2 930**

Större namngivna vägåtgärder

De större vägåtgärderna stärker befintliga stråk genom att förbättra trafiksäkerheten och höja standarden på de större regionala vägarna. Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

Åtgärder som är planerade för genomförande i den tidigare delen av planperioden bör vara väl utredda avseende sträckning och utformning. Det är en förutsättning för att trygga ett effektivt genomförande av planen.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har två nya större vägåtgärder prioriterats. Större åtgärder på statligt vägnät som finansieras helt av extern part behöver namnges i planen, följa det regionala inriktningsunderlaget och ingå som en del av miljöbedömningen. I denna plan finns en sådan åtgärd, *Väg 156 Förbifart Skene*.

En fördjupad beskrivning av större vägåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 4.

Tabell 3. Fördelning av medel för större namngivna vägåtgärder. Total kostnad inkluderar sam- och medfinansiering.

Större namngivna vägåtgärder	Genomförande			Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr
	2022-2025	2026-2029	2030-2033		
Väg 168 Ekelöv - Kareby *Val av korridor pågår*	X	X		**344 (233)**	**560 (440)**
Väg 161 Rotvik - Bäcken		X	X	**270**	**270**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	X	X	X	**138**	**318**
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	X			**218**	**218**
Väg 49 Axvall - Varnhem	X			**290**	**290**
Väg 41 Fritsla - Kråkered	X			**80**	**80**
Väg 49 Skövde - Igelstorp	X			**201**	**213**
Väg 168 Tjuvkil	X			**24**	**111**
Väg 678 Grohed - Bratteröd	X			**122**	**122**
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				**0**	**268**
Väg 49 Varnhem - Storekullen			X	**281**	**281**
Väg 156 Backadal - Bonared			X	**256**	**256**
Obundna medel			X	**176**	
Summa				**2 400**	

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

De större kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande genom åtgärder som ger förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och attraktivitet. Investeringar prioriteras i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*. Västtrafik har i uppdrag att sammanställa kollektivtrafikens behov och tar fram ett förslag på prioritering i dialog med berörda kommuner, kommunalförbund och Trafikverket.

Merparten av åtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från planen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen. Större kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har fyra nya större kollektivtrafikåtgärder prioriterats.

De flesta kollektivtrafikåtgärderna är nära knutna till andra investeringar, såsom järnvägsåtgärder och andra infrastrukturåtgärder. Tidplanerna för genomförandet behöver därför anpassas utifrån dessa förutsättningar.

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 4.

Tabell 4. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	Genomförande			Medel i plan 2022-2033, mnkr	Bidrags-berättigad kostnad
	2022-2025	2026-2029	2030-2033		
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	X			10	84
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Resecentrum Stenungsund	X			86	171
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	X	X		82	164
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	20	60
Resecentrum Lerum		X		63	125
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Elfärja, Marstrand	(X)	X		25	50
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1		X		30	60
Obundna medel			X	75	
Summa				**530**	

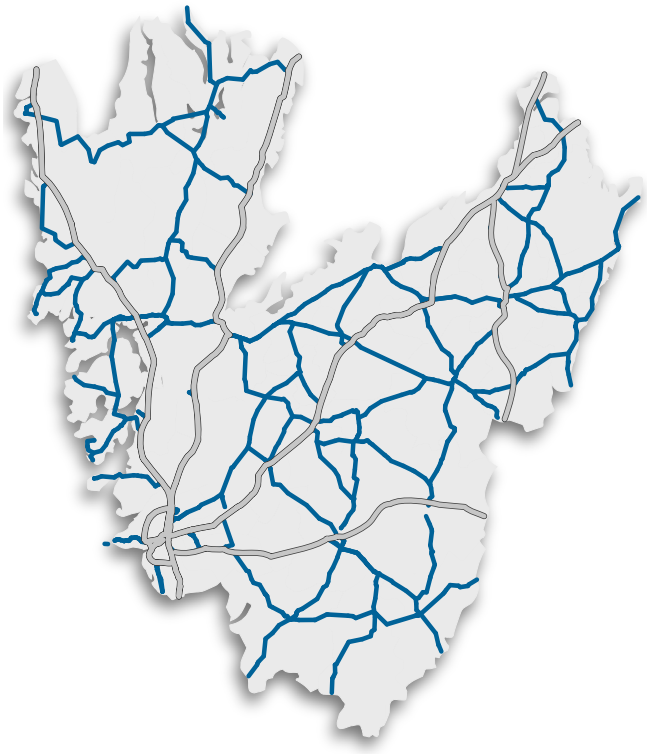
Trimning och effektivisering i stråk

Stråken kopplar samman regionen. Genom att trimma och effektivisera infrastrukturen i stråken förbättras förutsättningarna för såväl person- som godstransporter.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.

Mindre åtgärder i stråk som har beslutats inom tidigare plan kommer att genomföras. Detta inkluderar även tidigare beslutade mindre vägåtgärder med en bedömd kostnad på över 25 miljoner kronor. Dessa är: *Grästorp (förbifart väg 47), Härskogsvägen (väg 523), Härsängen (väg 172), Long (väg 47/187) och Myggenäs korsväg (väg 160). Nordby, Strömstad (väg 1040)* är ytterligare en åtgärd som ska genomföras, med full extern finansiering.



Figur 8. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	209
Cykelåtgärder	122
Mindre vägåtgärder	512
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	295
Summa	**1 138**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns fem förstärkta satsningar i stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar specifika åtgärder och pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder, såsom busskörfält eller signalprioritering. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar.

Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkt satsning i stråk.

Förstärkt satsning i stråk	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	50
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25
Göteborgsregionen, Obundna medel	100
Fyrbodal, Väg 161 Cykelåtgärder	40
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder	40
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro	40

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering i stråk.

Vägledande principer – Trimning och effektivisering i stråk	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i stråken • Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar • Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

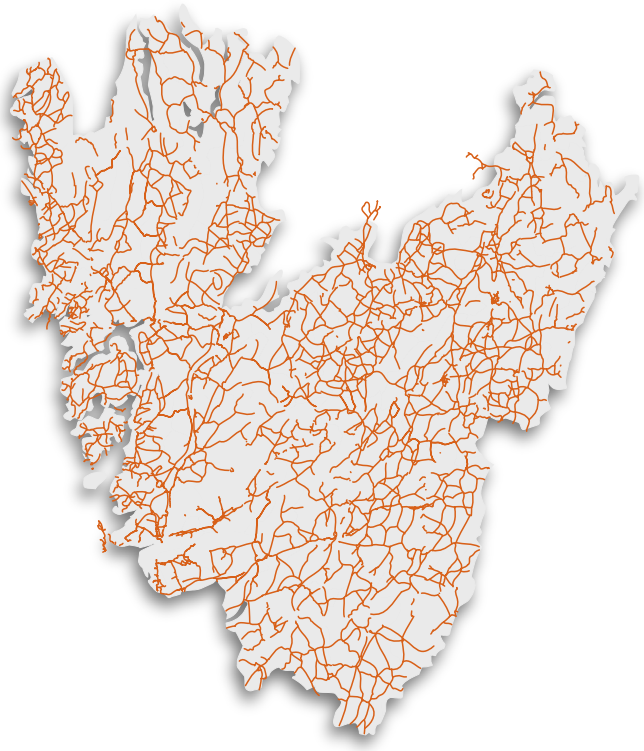
Trimning och effektivisering till stråk

Det statliga vägnätet är omfattande och de flesta resorna i regionen startar eller slutar utanför de regionala stråken. För att hela resan ska fungera och vara säker behöver åtgärder genomföras på de mindre vägarna som matar till stråken. En stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Genom att trimma och effektivisera förbindelserna till stråken så förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela regionen.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.





Figur 9. Karta över statliga vägar som inte ingår i stråken.

Tabell 8. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	32
Cykelåtgärder	234
Mindre vägåtgärder	574
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	120
Summa	**960**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns en förstärkt satsning till stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningen innefattar pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och att bytespunkter fungerar för kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar. Cykelåtgärder i den lokala trafikmiljön är av betydelse för barn och ungas självständighet i trafiken. På sikt är ambitionen att koppla samman det lokala cykelnätet till större stråk. Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 9. Fördelning av medel för förstärkt satsning till stråk.

Förstärkt satsning till stråk	Medel i plan, mnkr
Fyrbodal, Mindre åtgärder	120

Tabell 10. Vägledande principer för trimning och effektivisering till stråk.

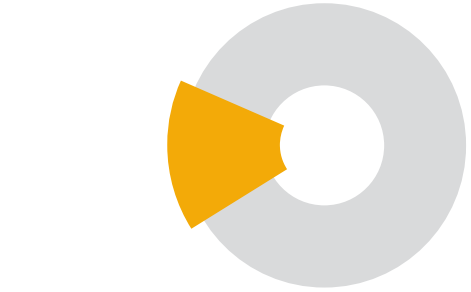
Vägledande principer – Trimning och effektivisering till stråk	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga • Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

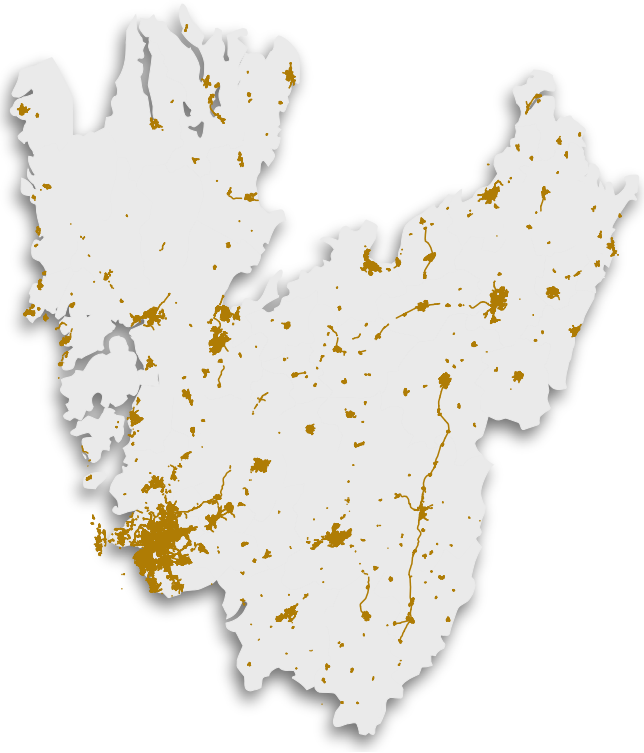
Statlig medfinans till kommunalt vägnät

På det kommunala vägnätet finns det goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Befolkning, arbetsplatser och service är koncentrerat till tätorterna och resorna är ofta korta. Det är också på det kommunala vägnätet som flest olyckor med gående och cyklister inträffar. Genom att medfinansiera åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik skapas förutsättningar för stadsutveckling och ett transporteffektivt samhälle.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna.

Kommunerna ansöker årligen om statlig medfinans till åtgärder som de avser genomföra på kommunalt vägnät. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ansöker om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Medfinansieringen från planen uppgår till 50 procent av den totala kostnaden.





Figur 10. Karta över kommunala vägar i Västra Götaland.

Tabell 11. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	499
Cykelåtgärder	446
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	222
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	65
Summa	**1 232**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns två förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional infrastrukturplan via Västtrafik. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. För att öka trafiksäkerheten och det hållbara resandet behöver cykelvägar byggas ut för att koppla ihop lokala målpunkter. För att främja barnens självständighet i trafiken är de kortväga cykelresorna i tätorter av stor betydelse. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig och det i högre utsträckning finns problem med buller och luftkvalitet. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.

Tabell 12. Fördelning av medel för förstärkt satsning kommunalt vägnät.

Förstärkt satsning kommunalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	40
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25

Tabell 13. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

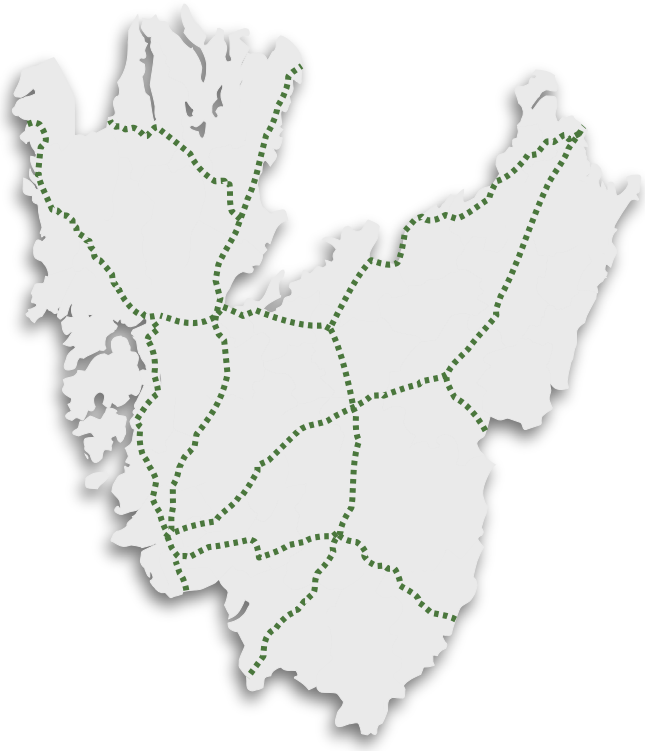
Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Planen finansierar 50 procent av kostnaden
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Utbyggnad av cykelvägar av trafiksäkerhetsskäl där överflyttningspotentialen är relativt stor utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som ger förbättrad lokal miljökvalitet, till exempel minskat buller • Prioritera anslutningar till kollektivtrafik

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för att uppnå miljö- och klimatmålen, för omställningen till ett transporteffektivt samhälle samt för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Västra Götalandsregionen har högt uppsatta mål för utvecklad persontågstrafik och har därför i de senaste planomgångarna anslagit medel från den regionala infrastrukturplanen för samfinansiering av järnvägsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen.

Inom åtgärdsområdet fördelas medel till de olika regionala järnvägsstråken. Medlen avsätts inte till specifika åtgärder men det finns en inriktning för åtgärdsvalen på varje bana, se bilaga 5. De vägledande principerna, inklusive *Målbild Tåg 2035*, ska ligga till grund för valet av åtgärder på berörda järnvägar.



Figur 11. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Tabell 14. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinnekullebanan	75
Norra Bohusbanan	80
Södra Bohusbanan	105
Viskadalsbanan	95
Älvsborgsbanan	200
Obundna medel	285
Summa	**840**

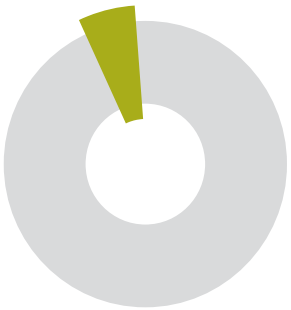
Ambitionen är att medel från potten i så stor utsträckning som möjligt ska förstärka planerade investeringar av Trafikverket för att nå uppsatta resandemål. Exempel på viktiga åtgärder för regionaltrafiken är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan. Omfördelning av medel från potten beslutas i *regionstyrelsen* via *beredningen för hållbar utveckling (BHU)*.

Tabell 15. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg
• Åtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035, inklusive delmål 2028
• Fokus på systempåverkande åtgärder
• Prioritera åtgärder som höjer och återupprättar standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken
• Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen



Sverigeförhandlingen är en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. Enligt den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad ska sex kollektivtrafikåtgärder i Göteborg medfinansieras av den regionala transport-infrastrukturplanen. Överenskommelsen innehåller även ett flertal andra åtaganden, som inte berör planen. Göteborgs stad åtar sig exempelvis att bygga cirka 45 000 bostäder.

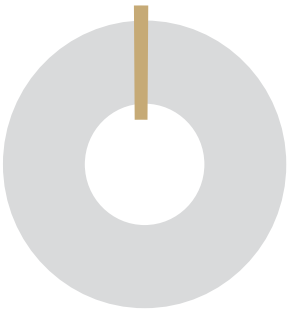
Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor, varav 472 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2022-2033. Sedan överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen träffades har åtgärden *Linbana Järntorget-Lindholmen-Lundby-Wieselgrensplatsen* stoppats och förhandling pågår. Åtgärden saknas därmed i listan nedan.

De avtalade investeringarna ligger i linje med *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland* och *Målbild Koll2035*.

Tabell 16. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	
Spårväg Norra Älvstranden, Frihamnen - Lindholmen	
Spårväg Norra Älvstranden, Lindholmen - Linnéplatsen	
Spårväg Norra Älvstranden, Hjalmar Brantingsplatsen - Brunnsbo	
Citybuss BRT Backastråket	
Citybuss BRT Norra Älvstranden, Nordvästra och västra delen	
Summa	**472**

Övrigt



Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter samt innefattar bidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Oförutsedda mindre utgifter kan exempelvis vara akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar av betydelse för näringslivet. Driftbidraget till Trollhättan-Vänersborgs flygplats ska bidra till nationell tillgänglighet inom hela regionen och utbetalas årligen.

Tabell 17. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	Medel i plan, mnkr
Oförutsedda mindre utgifter	52
Driftbidrag Trollhättan-Vänersborg flygplats	31
Summa	**83**

5 Bedömning av effekter

Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, beslutat inriktningsunderlag för transport-infrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens inriktningsunderlag som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och *Agenda 2030*. Den ekonomiska fördelningen och innehållet bedöms som helhet att vara i linje med ovannämnda utgångspunkter. Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Det är de olika funktionerna i samklang med varandra som skapar transportsystemet i Västra Götaland. Strukturen med åtgärdsområden utifrån funktion möjliggör en god spridning av åtgärder i regionen samtidigt som medel kan användas utifrån olika geografiska förutsättningar. Strukturen är anpassad för att skapa en bättre helhet vid genomförandet genom att medel från olika potter och åtgärdsområden kan kombineras. Regional infrastrukturplan har god potential att bidra till hållbarhetsaspekten tillgänglighet i perspektiven; näringslivets transporter, stad, landsbygd, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Sammantaget bidrar åtgärderna till de transportpolitiska målen (det övergripande målet och funktionsmålet) samt till regionens övergripande mål i inriktningsunderlaget ”Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – förbättrad tillgänglighet”.

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och järnväg. För godstransporter är målet i inriktningsunderlaget att utveckla intermodalitet, vilket innebär en överflyttning av lastbilstransporter till järnväg och sjöfart. Viktiga åtgärder för att åstadkomma detta ligger främst i nationell infrastrukturplan, men regional infrastrukturplan spelar en viktig roll när det gäller att utveckla det kapillära vägnätet för att godstransporter ska kunna ta sig till stråk och noder för omlastning. De flesta större vägåtgärderna består av flera olika delar bland annat mötesseparering, trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter samt anpassningar för kollektivtrafik och cykel.

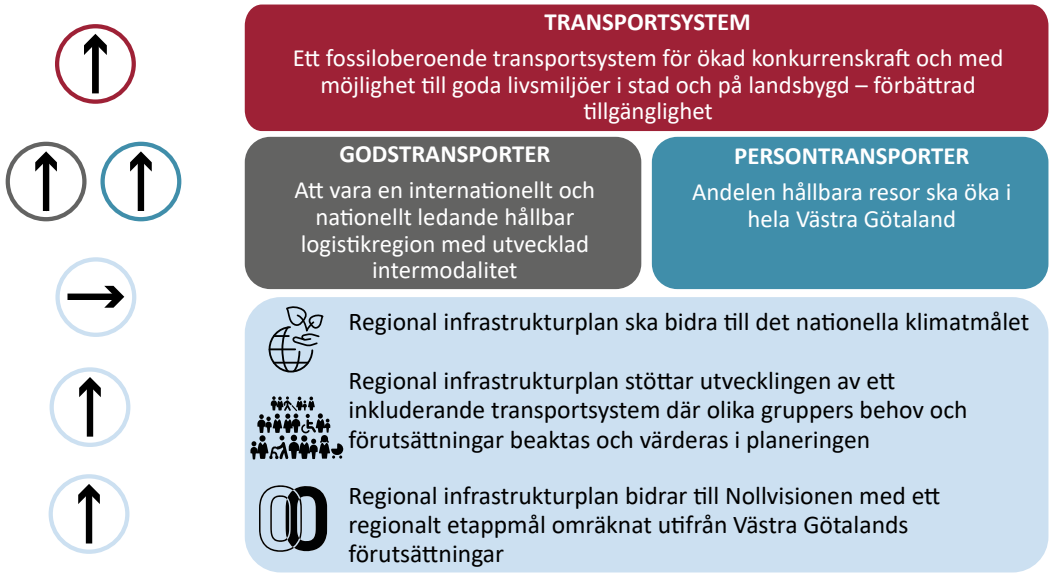
Regional infrastrukturplan bedöms i sin helhet inte medföra några betydande negativa miljöeffekter. De beräkningar och bedömningar som gjorts avseende klimatmålet visar att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat.

Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturplanens effekter och finns publicerat på www.vgregion.se/regionalplan

Regional infrastrukturplan ger goda möjligheter att bidra till klimatmålet främst via åtgärder som leder till utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Gällande biologisk mångfald är den samlade bedömningen att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafiksäkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikantgrupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för trafiksäkerhetsåtgärder på det mindre vägnätet samt till åtgärder med fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhet är ett utpekat fokusområde i inriktningsunderlaget. Infrastrukturplanen går i linje med inriktningsunderlaget och medför ett positiv bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet och Nollvisionens etappmål för trafiksäkerhet.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bedöms stödja flera grupper i samhället. I planeringsprinciperna lyfts vikten av barriärminskande åtgärder, ett bättre samspel mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt större fokus på barn och ungas behov i trafiken. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.



Figur 12. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån inriktningsunderlagets mål. Uppåtgående pil indikerar att planförslaget är i linje med inriktningsunderlaget och bidrar positivt till målen. Högergående pil indikerar att planen varken bidrar eller motverkar tydligt.

Medskick till genomförandet från hållbarhetsbedömningen

- För att säkerställa att genomförandet av den regionala infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de vägledande principerna för åtgärdsområden och inriktningsunderlagets tre fokusområden följas upp.

- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan den regionala infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekter stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.

- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

- Om det görs betydande ändringar i den regionala infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras en hållbarhets- och miljöeffektbedömning.

Effekter på bostadsbyggande

Den regionala infrastrukturplanen bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i Västra Götaland. I dialog med kommuner framkommer det att flertalet av de namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna är av stor betydelse för kommunernas tillväxt och bostadsplanering.

Direkta effekter är de 45 000 bostäder i Göteborg som ingår i storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen samt cirka 4 000 bostäder kopplat till de namngivna vägåtgärderna, E20/Rv40 Tvärförbindelse och väg 156.

Flertalet åtgärder bidrar till samhällsutveckling både lokalt och regionalt och ökar därmed möjligheterna till bostadsbyggande. Speciellt satsningarna på förbättrad regiontrafik på järnväg, åtgärder för kollektivtrafik och cykel bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i linje med ett transporteffektivt samhälle.

6 Genomförande och uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna är i linje med infrastrukturplanens avsikter och det beslutade inriktningsunderlag behöver genomförandet följas upp årligen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

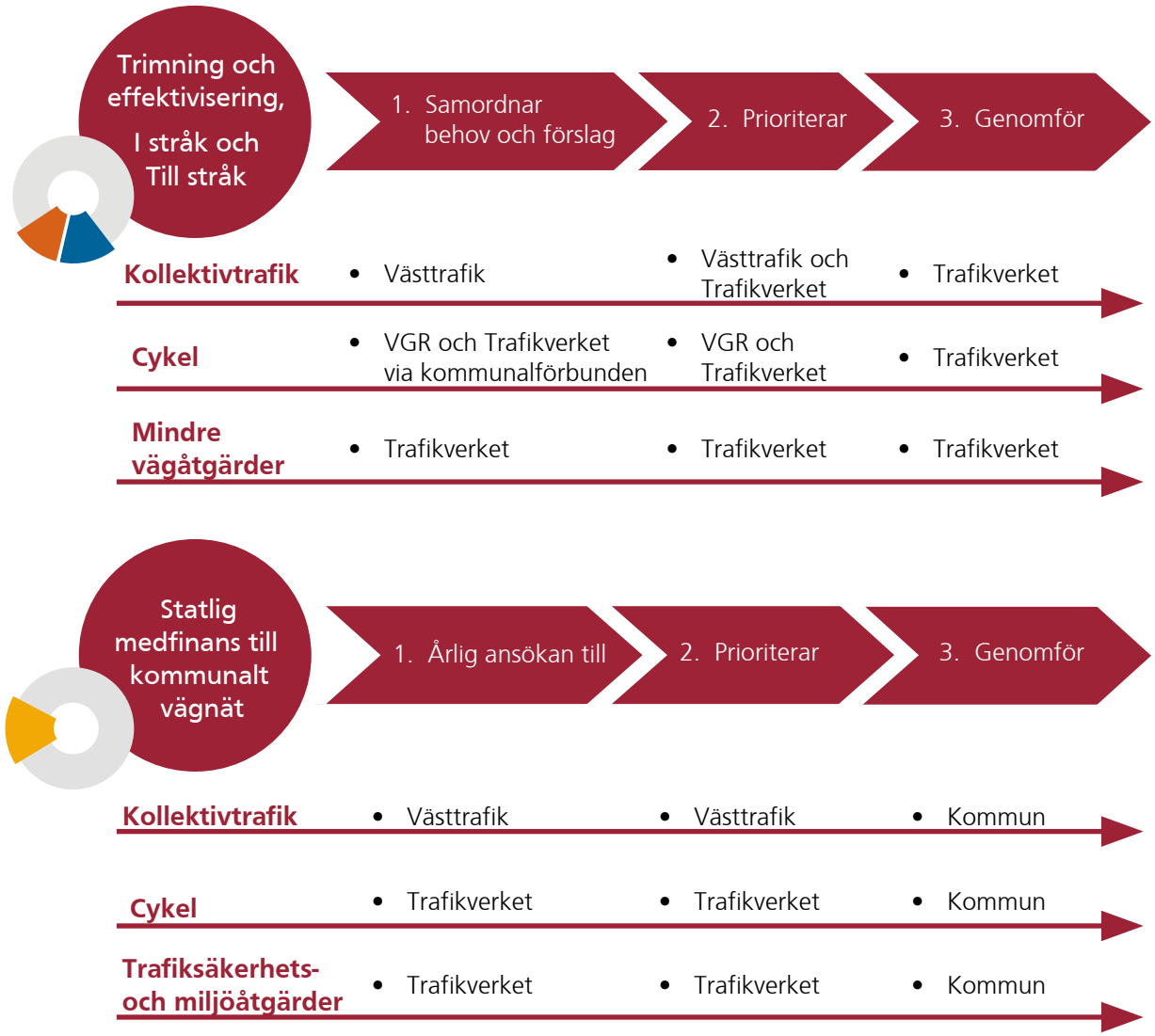
Den regionala infrastrukturplanen består av sju åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till konkreta åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom tre åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: *Trimning och effektivisering i stråk*, *Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät*. Inom dessa tre områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån inriktningsunderlaget, hållbarhets-bedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle med hänsyn till olika geografiska förutsättningar. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt *Fyrstegsprincipen*.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder.

Åtgärder med en kostnad på över 50 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan. Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras olika beroende av hur stor kostnad som belastar planen.

- Åtgärder under 15 miljoner kronor prioriteras av Trafikverket/Västtrafik i samråd med berörda kommuner.
- Åtgärder med en kostnad över 15 miljoner kronor stäms av årligen mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och kommunalförbunden.
- Åtgärder med en kostnad som belastar planen med mellan 25 och 50 miljoner kronor hanteras politiskt via *beredningen för hållbar utveckling (BHU)* och beslut i *regionstyrelsen.*
- Processer för hur medel inom förstärkta satsningar ska användas tas fram under remisstiden i dialog med berörda kommunalförbund.



Figur 13. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder under 25 miljoner kronor inom Trimning och effektivisering i stråk, till stråk och Statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Bilaga 1 – Planram i detalj

Tabell 18. Fördelning av medel för större namngivna vägåtgärder.

Större namngivna vägåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv - Kareby *Val av korridor pågår*	1	5	10	10	318		**344 (233)**
Väg 161 Rotvik - Bäcken					170	100	**270**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	29	5	1	36	34	33	**138**
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	5	93	120				**218**
Väg 49 Axvall - Varnhem		41	125	124			**290**
Väg 41 Fritsla - Kråkered	6	26	24	24			**80**
Väg 49 Skövde - Igelstorp	8	2	132	59			**201**
Väg 168 Tjuvkil	2	8	7	7			**24**
Väg 678 Grohed - Bratteröd	3	30	89				**122**
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							**0**
Väg 49 Varnhem - Storekullen						281	**281**
Väg 156 Backadal - Bonared						256	**256**
Obundna medel						176	**176**
Summa	**54**	**210**	**508**	**260**	**522**	**846**	**2 400**

Tabell 19. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	10						**10**
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035		17	12	4	4		**37**
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035			13	14	15		**42**
Resecentrum Stenungsund	5	13	52	16			**86**
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035			15	50	17		**82**
Elfärja, hyra, Öckerö			2	2	8	8	**20**
Resecentrum Lerum					63		**63**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd					60		**60**
Elfärja, Marstrand					25		**25**
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1					30		**30**
Obundna medel						75	**75**
Summa	**15**	**30**	**94**	**86**	**222**	**83**	**530**

Tabell 20. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	24	17	17	17	67	67	**209**
Cykelåtgärder	17	24	21	21	25	14	**122**
Mindre vägåtgärder	60	150	100	64	70	68	**512**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	40		**50**
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				5	20		**25**
Göteborgsregionen, Obundna medel					50	50	**100**
Fyrbodal, Väg 161 Cykelvägar		5	5	5	25		**40**
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder			5	5	30		**40**
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro,			5	5	20	10	**40**
Summa	**101**	**196**	**153**	**132**	**347**	**209**	**1 138**

Tabell 21. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	4	4	4	4	8	8	**32**
Cykelåtgärder	13	21	23	23	100	54	**234**
Mindre vägåtgärder	74	80	75	50	149	146	**574**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:							
Fyrbodal, Mindre åtgärder				20	60	40	**120**
Summa	**91**	**105**	**102**	**97**	**317**	**248**	**960**

Tabell 22. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	41	41	42	42	167	166	**499**
Cykelåtgärder	33	38	38	38	150	149	**446**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	17	19	18	19	75	74	**222**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	30		**40**
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				10	15		**25**
Summa	**91**	**98**	**98**	**119**	**437**	**389**	**1 232**

Tabell 23. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**15**	**63**	**36**	**70**	**353**	**303**	**840**

Tabell 24. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**13**	**35**	**40**	**25**	**64**	**295**	**472**

Tabell 25. Fördelning av medel för övrigt.

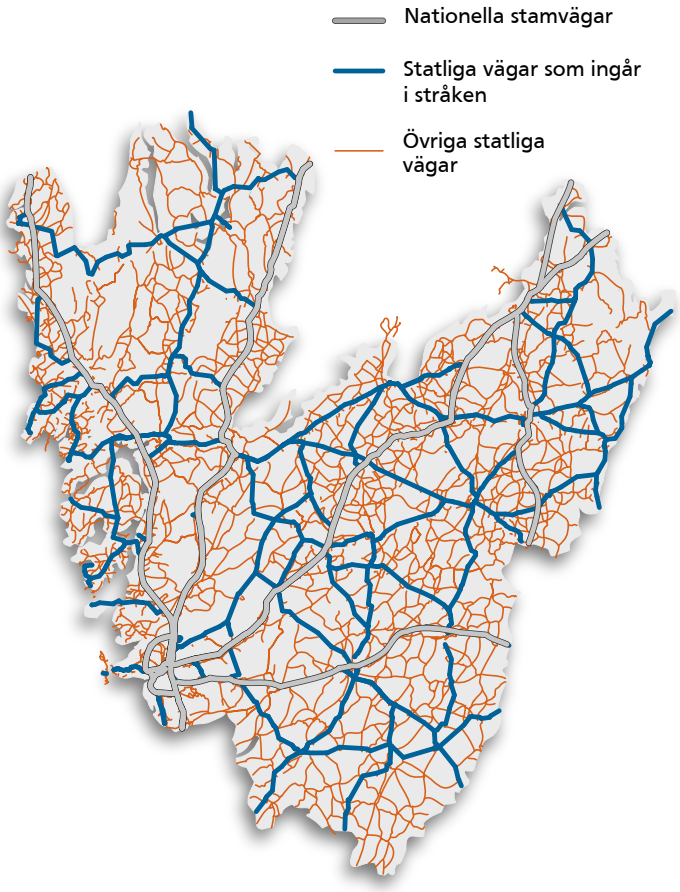
Övrigt	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**8**	**9**	**7**	**7**	**26**	**26**	**83**

Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland

I den regionala infrastrukturplanen prioriteras åtgärder i stråk och till stråk. Stråken definieras av Västra Götalandsregionens *trafikförsörjningsprogram* och *godstransportstrategi* samt Trafikverkets *funktionellt prioriterade vägnät* (FPV). FPV innefattar vägar med viktiga funktioner för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Fem vägar som ingår i FPV är en del av det nationella stamvägnätet och hanteras inte i regional infrastrukturplan: E6, E20, E45 samt väg 26 och 40. Stråken knyter samman Västra Götaland med viktiga målpunkter på kort såväl som långt avstånd. I stråken finns även betydelsefulla regionala och interregionala transportflöden. Övriga statliga vägar klassas som vägar till stråk.

Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

Den regionala infrastrukturplanen ska innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning, enligt förordningen om länsplaner. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I *trafikförsörjningsprogrammet* finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Prioriterade hållplatser är de med flest påstigande längs regionala stråk och inom kommunalt vägnät samt utpekade viktiga målpunkter. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet är en del av *trafikförsörjningsprogrammet* och finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras löpande.



Figur 14. Statliga vägar i Västra Götaland.

Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning finns på

www.vgregion.se/kollektivtrafik

Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av större åtgärder. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder och vissa kollektivtrafikåtgärder. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 26. Större vägåtgärder.

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 168, Ekelöv - Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv och E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	344 (233) mnkr Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	560 (440) mnkr Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	Nationell infrastrukturplan, Kungälvs kommun
Väg 161, Rotvik - Bäcken	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Lysekils kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	270 mnkr	270 mnkr	

Större vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
E20 / Riksväg 40, Tvärförbindelse	Väg 535, Landvettervägen-Partillevägen, förbinder väg 40 i söder med E20 i norr. Vägen är viktig för både lokala och regionala resor och godstransporter samt för kollektivtrafiken i östra Storgöteborg. Vägen är tillåten för dispens- och farligt godstransporter samt är av Trafikverket utpekad som omledningsväg. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Det finns behov av att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för personbilar, lastbilar och kollektivtrafiken samt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter. På den södra delen finns behov av en ny viltpassage för att minska barräreffekten och gynna biologisk mångfald.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	138 mnkr	318 mnkr	Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun
Väg 41, Sundholmen - Björketorp	Ingår i den så kallade ”inre halvcirkeln” som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås. Vägen ligger i ett skredrisk-område som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	218 mnkr	218 mnkr	
Väg 49, Axvall - Varnhem	Vägen är en viktig kommunikationsled och utpekad som ett riksintresse. Vägen har partier med närliggande bebyggelse och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden och i västra delen täta korsningsavstånd.	Behov av att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och vägstandarden men även miljöförhållandena för boende utmed vägen.	Mötesfri väg och GC-väg.	290 mnkr	290 mnkr	

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 41, Fritsla - Kråkered	Väg 41, mellan Varberg och Borås, är ett viktigt komplement till det nationella vägnätet för såväl godstransporter som pendlare. Sett till dess funktion så har vägen en lägre standard och det saknas sammanhängande GC-väg i anslutning till väg 41. Den utpekade sträckan berör den norra delen av väg 41 närmare Borås.	Behov av att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i ett viktigt stråk mellan Borås och Varberg.	Mötesfri väg.	80 mnkr	80 mnkr	
Väg 49, Skövde - Igelstorp	Vägen används för regionala godstransporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	201 mnkr	213 mnkr	Skövde kommun
Väg 168, Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälvs kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafiksäkerhets-höjande åtgärder.	24 mnkr	111 mnkr	Kungälvs kommun

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 678, Grohed - Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	122 mnkr	122 mnkr	
Väg 156, Förbifart Skene, Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafiksäkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr	268 mnkr	Marks kommun

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 49 Varnhem - Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket är kopplingen mellan Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde. Sträckan saknar tågförbindelse.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till busshållplatser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafiksäkerhets-höjande åtgärder samt GC-väg.	281 mnkr	281 mnkr	
Väg 156, Backadal-Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med riksväg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafiksäkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	256 mnkr	256 mnkr	

Tabell 27. Större kollektivtrafikåtgärder.

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse över det centrala älvsnittet i Göteborg.	Ökande resandebehov över älven och i staden. Kapacitetsproblem i tunga kollektivtrafikstråk i City, vilka behöver avlastas enligt Målbild Koll2035.	Ny eldriven färja i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	10 mnkr	84 mnkr	Västtrafik
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/ spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/ spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Resecentrum Stenungsund	Bytespunkt buss och tåg.	Samla kollektivtrafikresandet till en centralt belägen, attraktiv bytespunkt för att öka andelen hållbara resor.	Ett nytt resecentrum med tillhörande väginfrastruktur i direkt koppling till Stenungsunds centrum.	86 mnkr	171 mnkr	Västfastigheter, Stenungsunds kommun Innefattar även åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen, vilka huvudsakligen finansieras av Stenungsunds kommun.

Större kollektivtrafikåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033	Bidrags-berättigad kostnad	Övrig finansiering
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal - Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	82 mnkr	164 mnkr	Mölndals Stad
Elfärja, hyra, Öckerö	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till norra skärgården.	Möjliggöra för boende i norra skärgården att ta sig till knutpunkter som har förbindelse med fastlandet.	Hyra av ett hybrid-/ elfartyg, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	20 mnkr	60 mnkr	Västtrafik, Regional infrastrukturplan 2026-2037
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Elfärja, Marstrand	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till Marstrand.	Kungälvs kommun har befogenhet att ingå avtal om allmän kollektivtrafik mellan Koön och Marstrandsön. Kungälvs kommun ska ersätta befintlig färja med en eldriven senast år 2030.	Ny eldriven färja, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	25 mnkr	50 mnkr	Kungälvs kommun
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	Bytespunkt buss/ spårvagn och färja.	Utveckling av bytespunkten med ökad kapacitet, förbättrade flöden samtidigt som tillgänglighetskraven tillgodoses.	Ny flytbrygga inklusive anpassning av intilliggande infrastruktur.	30 mnkr	60 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad

Bilaga 4 – Högst prioriterade brister

Vid sidan av de större åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2022-2033 finns prioriterade brister som kan bli aktuella till kommande planrevideringar. För bristerna i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar. För de flesta prioriterade brister i planen har åtgärdsvalsstudier redan genomförts, men ett fåtal återstår och kommer att genomföras. Åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part behöver de utredas i nära samverkan mellan Västtrafik och aktuell kommun.

Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2022-2033 har inga nya vägbrister prioriterats in för åtgärdsvalsstudier, då de flesta brister från planen 2018-2029 kvarstår. Ytterligare åtgärdsvalsstudier kan, vid behov av omprioritering, lyftas för beslut under planens genomförande.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av planens åtgärdsområden.

Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo - Grohed. En avsiktsförklaring har tecknats mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Orust kommun om att genomföra en åtgärdsvalsstudie för en ny förbindelse mellan Orust och fastlandet. Åtgärdsvalsstudien finansieras av STO-kommunerna och ambitionen är att bygga en eventuell fast förbindelse genom finansiering utanför ordinarie nationell- och regional infrastrukturplan.

Högst prioriterade brister, väg

Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalstudier har genomförts/påbörjats

Väg 158, till Hallands länsgräns

Väg 41, till Hallands länsgräns

Väg 156, mellan Rv 40 - Jönköpings län

Väg 49, Varnhem - Skövde

Väg 155, Torslanda - Öckerö

Väg 161, Bäcken - Skår

Väg 172, Stora Bön - Skällsäter

Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns

Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616

Väg 171, Gläborg - Kungshamn

Väg 180, Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås

Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping – Grästorp

Väg 49, Genom Skövde

Väg 173, Färgelanda - Frändefors

E6 / Rv 40, Brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket

Högst prioriterade brister, kollektivtrafik

Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Bytespunkt Mölndal

Bytespunkt Linnéplatsen

Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående tre från tidigare plan

Utpekade stråk för Citybuss

Elfärja: Älvutredning Göteborg

Färjehållplatser, Älvutredningen

Andra kvarstående brister från tidigare plan

Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Bytespunkt Saltholmen, etapp 2

Resecentrum Uddevalla

Resecentrum Alingsås

Brister som kräver åtgärdsvalsstudie

Väg 44 Uddevalla, busskörfält

Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana

I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, men som har lägre prioritet nationellt.

I *Målbild Tåg 2035* beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågstrafiken. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna.

Kinnekullebanan

Tidigare har det beslutats att investera i spårupprustning på Kinnekullebanan för 45 miljoner kronor. En teststräcka genomfördes år 2019 för drygt 15 miljoner kronor men resultatet gav inte önskad effekt samtidigt som medel avsattes inom nationell infrastrukturplan för spårbyte på hela sträckan.

Avsatta medel för Kinnekullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårbyte i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Utöver spårupprustningen har Trafikverket utrett stationsmiljöerna längs Kinnekullebanan och plankorsningarna som begränsar hastigheten på sträckan.

Norra Bohusbanan

Från tidigare beslut fanns det 30 miljoner kronor avsatta för ett spårbyte på norra Bohusbanan. Spåren är i dåligt skick och är i behov av upprustning. Det nya regelverket kring plankorsningar medför att även om spåret byts ut så krävs det att plankorsningarna åtgärdas för att det ska vara möjligt att höja hastigheten. Avsatta medel för norra Bohusbanan har därför fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla-Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att trafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

Södra Bohusbanan

I Grohed färdigställdes ett nytt mötesspår år 2020, vilket samfinansierades via regional infrastrukturplan 2018-2029.Mötesspåret möjliggör att hela södra Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla får kapacitet för att köra halvtimmestrafik. Från tidigare beslut finns även medel avsatta för en ny station vid Brunnsbo. Efter uppräkning till 2020 års prisnivå samt hantering av en kostnadsökning har 74 miljoner kronor avsatts för ny station vid Brunnsbo. I övrigt reserveras medel för att öka måluppfyllelsen genom exempelvis stations-, kapacitets- eller hastighetsåtgärder. 20 miljoner kronor av dessa avsätts till plattformsåtgärder i samband med Stenungsunds flytt av stationen till nya resecentrum.

Viskadalsbanan

Tidigare avsatta medel för Viskadalsbanan ersattes delvis av två nationella projekt i form av nytt spår samt ett arbete med att åtgärda plankorsningar för att kunna återta tidigare hastigheter på sträckan. Fokus för de avsatta medlen ligger därför på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att erbjuda attraktiva och säkra stationer för resenärerna.

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet, samt signal-åtgärder för att förbättra kapacitet och robusthet i riktning mot Göteborg. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för Älvsborgsbanan där flera viktiga åtgärder identifierats. För att förbättra trafiken är det viktigt att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

www.vgregion.se



HÅLLBARHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION
OKTOBER 2021

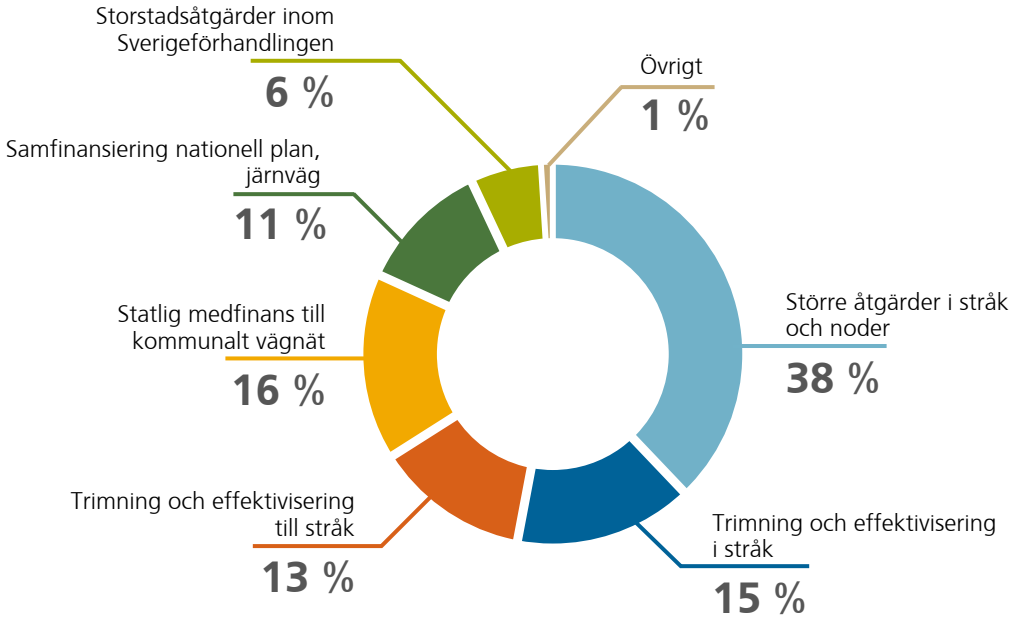
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen, VGR, är länsplaneupprättare med ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan. Infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare är infrastrukturplanen ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Framtagen regional infrastrukturplan innehåller flera olika åtgärdsområden (se figur nedan). Åtgärder på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät är det huvudsakliga innehållet. Infrastrukturplanens innehåll presenteras mer ingående i plandokumentet.

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras, vilken redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*. Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med relevanta aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning, vilken redovisas i denna *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*. HKB:n innehåller både en hållbarhetsbedömning och en miljöeffektsbedömning av de betydande miljöaspekterna.



Den samlade bedömningen är att Regional infrastrukturplan 2022-2033 har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

I nedanstående tabell framgår hur infrastrukturplanen har bedömts. De sex första aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken. Sammantaget bedöms planen varken medföra positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

	Större namngivna åtgärder								
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder	Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0

Regional infrastrukturplan 2022-2033 sammanvägt är ett steg i en mer hållbar riktning jämfört med infrastrukturplanen 2018-2029. Följande ändringar har stor betydelse för den utvecklingen:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i planen som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag ska komplettera varandra och möjliggöra intermodala transporter både för männsikor och gods.
- Vissa redan beslutade större åtgärder har fått ändrad inriktning.
- Planen innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Planen innehåller vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel.
- En tydligare strävan efter balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av åtgärder i stråk lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd.
- Barnperspektivet har inkluderats i framtagningen, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Barns målpunkter och utsatthet i trafiken har lyfts i relevanta delar av planen.

Regional infrastrukturplan 2022-2033 bedöms sammantaget medföra positiva miljö- och hälsoeffekter avseende framförallt trafiksäkerhet, men också avseende frisk luft, buller och aktivt resande. De positiva effekterna bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Infrastrukturplanen bedöms sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende klimat och biologisk mångfald. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Vissa enskilda större vägåtgärder bedöms medföra negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden. klimat och i enstaka fall frisk luft, men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande.

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av den regionala infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångpunkt.
- Vid fördelning av medel från potterna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden som finns i *plandokumentet* samt inriktningsunderlagets mål.
- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekterna stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.
- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 2

1 Inledning 7
- Bakgrund 7
- Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning 8
- Hållbarhetsmål och inriktning 9
- Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför? 10

2 Samråd och avgränsningar 12
- Samråd 12
- Avgränsningar 13

3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning 16
- Integrering av hållbarhetsbedömning 16
- Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning 19

4 Hållbarhetskonsekvensbeskrivning 24
- Samlad bedömning 24
- Större namngivna vägåtgärder 32
- Större namngivna kollektivtrafikåtgärder 34
- Trimning och effektivisering i stråk 36
- Trimning och effektivisering till stråk 38
- Statlig medfinans till kommunalt vägnät 40
- Samfinansiering nationell plan, järnväg 42
- Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen 43
- Övrigt 44

5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ . 45

6 Särskilda överväganden 47

7 Slutsatser och medskick till genomförandet 48
- Slutsatser 48
- Uppföljning av hållbarhetsaspekter 49
- Medskick till genomförandet 49

8 Referenser 50

Bilagor **52**

Bilaga 1 – Nuläge och trender 52
Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter 61
Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden 65
Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning 68
Bilaga 5 – Känslighetsanalys 70
Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar 82

Processledning: Västra Götalandsregionen
Sara Eriksson, Aako Raoofi

Konsult: Sweco
Inger Poveda Björklund
Karolina Koch
Andreas Larsson

1 Inledning

Bakgrund

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet, samt klimatmålet, ska kunna nås behöver *funktionsmålet* i huvudsak utvecklas inom ramen för *hänsynsmålet*.

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, det vill säga 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.

Transportpolitikens nationella nivå anger därigenom den huvudsakliga inriktningen för all transportplanering i landet, och samspelar med den regionala infrastrukturplaneringen. Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter. Likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen), som blev svensk lag i januari 2020.

Västra Götalandsregionen, VGR, har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Trafikverket ska bistå regionen när infrastrukturplanen upprättas och Västra Götalandsregionen ska samverka med kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra berörda myndigheter. Infrastrukturplanen är ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle och främjar en hållbar regional utveckling. Den innehåller både åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet och statlig medfinans till åtgärder på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för infrastrukturplanens genomförande.

Syftet med infrastrukturplanen är att långsiktigt tillgodose invånarnas, företagens och andra organisationers grundläggande behov av transportkommunikationer. Infrastrukturplanen ska prioritera en hållbar och förbättrad tillgänglighet där regionen knyts samman, i enlighet med inriktningsunderlaget och den regionala utvecklingsstrategin.

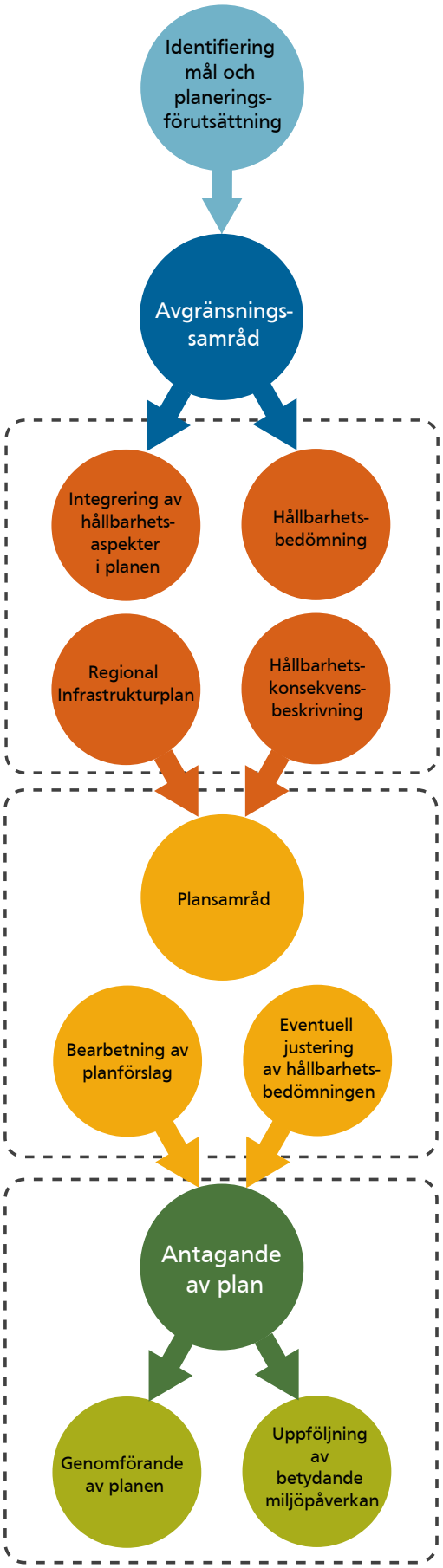
Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning

Enligt 6 kap 3§ miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*.

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Västra Götalandsregionen ska därför göra en strategisk miljöbedömning för infrastrukturplanen.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (SFS, 1998:808). Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning som utöver miljöperspektivet även omfattar det sociala och ekonomiska perspektivet. Hållbarhetsbedömningen görs för att säkerställa att infrastrukturplanen beaktar globala, nationella och regionala hållbarhetsmål. Denna rapport innehåller därmed en bedömning av hur relevanta hållbarhetsaspekter påverkas av infrastrukturplanen och rapporten benämns därför *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*.

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska den strategiska miljöbedömningen identifiera, beskriva och bedöma effekterna av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen kan antas medföra på de olika aspekter som listas i 6 kap. 2 § med en rimlig omfattning och detaljeringsgrad. Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak (se vidare i kapitel *Samråd och avgränsningar*) genomförs miljöeffektsbedömning för de hållbarhetsaspekter som handlar om miljö. Dessa hållbarhetsaspekter är klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, trafiksäkerhet och aktivt resande.



Figur 1. Process för hållbarhetsbedömningen relaterat till planarbetet.

I figur 1 på föregående sida anges den övergripande processen för hållbarhetsbedömningens olika steg relaterat till infrastrukturplanarbetet.

I det senaste beslutet om revidering av infrastrukturplaner (juni 2020)[1] tydliggör regeringen att hållbarhetsaspekter ska integreras i framtagandet av nya infrastrukturplaner. Miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter ska beaktas, och målsynergier ska eftersträvas. Regeringen tydliggör också att det ska belysas och förklaras hur hållbarhetsaspekter har integrerats i framtagningsprocessen.

Hållbarhetsmål och inriktning

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling (Figur 2). Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen.

Trafikverkets målbild 2030 som utgångspunkt

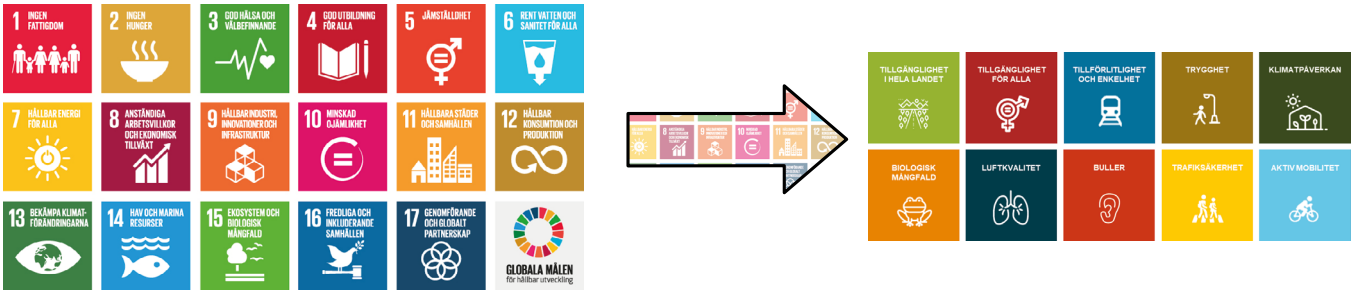
Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 (Figur 2).

Målbilden är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

Denna HKB utgår från Trafikverkets *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Några av målformuleringarna, som utgör bedömningskriterier i denna HKB, har anpassats till förutsättningarna i Västra Götaland. Hållbarhetsaspekterna och bedömningskriterierna framgår av tabell 1 och tabell 2 i avsnitt *Avgränsning i sak*.

Västra Götalandsregionens inriktning för transportinfrastrukturen

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tagit fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i regionen (Västra Götalandsregionen, 2020a) som har legat till grund för infrastrukturplanen. Den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen tar avstamp i de nationella transportpolitiska målen. I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Förslaget till inriktningsunderlag hållbarhetsbedömdes, vilket gav ett antal medskick som arbetades in i slutversionen (se även avsnitt *Integrering av hållbarhetsbedömning*).



Figur 2. Vänster: Huvudmål 1–17 av FN:s globala hållbarhetsmål. Till varje huvudmål finns ett antal delmål och indikatorer. Höger: Hållbarhetsmål i Trafikverkets målbild 2030

1 https://www.regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf

Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför?

Världen vi lever i förändras ständigt. Den regionala infrastrukturplanen har ett regionalt perspektiv, men är beroende av förutsättningar och trender på global, nationell, regional och ibland även lokal nivå. Likaså kan den regionala infrastrukturplanen bidra till att påverka samhället och miljön i det stora och lilla perspektivet.

Nedan anges kortfattat hur nuläget ser ut och vilka trender som kan urskiljas inom de områden som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen. Kompletterande information om nuläge och trender för respektive hållbarhetsaspekt finns i Bilaga 1.

- Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.

- I Sverige har utsläppen av växthusgaser minskat jämfört med 2010, vilket i huvudsak beror på inblandning av biobränsle medan påverkan från den snabbt ökande andelen laddbara fordon ännu är marginell. Det krävs ytterligare åtgärder för att målet om 70 procents minskning ska nås till 2030. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är dock väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs vilket innebär att det krävs en snabb ökning av laddbara fordon. Samtidigt behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen.

- FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Inför arbetet med infrastrukturplanen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i infrastrukturplanen.

- Läget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och utvecklas i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. Ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden är fragmentering av landskapet genom barriärer. Påverkan på den gröna infrastrukturen behöver därför ses i ett regionalt perspektiv, där delar av infrastrukturen samspelar med varandra.

- Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Med nuvarande utveckling kan en minskning med 70 procent fram till 2030 var svår att uppnå beroende på hur snabb tillväxten är för laddbara fordon.

- I Sverige exponeras cirka 1 miljon människor för bullernivåer som överstiger 55 dB från trafiken på statliga vägar, vilket innebär att det finns ett kvarstående behov av bullerdämpande åtgärder. Det finns ett fortsatt behov av att inom samhällsplaneringen arbeta med att minska bullerstörningar och även se över om nuvarande styrmedel och åtgärder är tillräckliga. Särskilt med mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället.

- Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2020 uppnåddes nollvisionens etappmål men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidraget till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare. Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. För framgång i trafiksäkerhetsarbetet krävs insatser från alla aktörer och ett större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.

- Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdsätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik och är av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga hälsa. Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att minska. Vuxna som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport har också minskat.

- Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. Tillgängligheten för näringslivet har betydelse för konkurrenskraften. I glesare geografier är tillgängligheten generellt sett mer begränsad i förhållande till områden med tätare strukturer och större befolkning. I städer behöver prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen göras framöver med tanke på en ökad trängsel och begränsad infrastruktur. Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning varierar mellan storstadsregioner och landsbygd. Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning vilket innebär att mångfalden av tillgänglighetsbehov behöver beaktas i planeringen.

- Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle som tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Enligt den nationella trygghetsundersökningen är det en betydligt större andel kvinnor än män som ofta har valt att ta en annan väg eller ett annat färdsätt och som ofta avstått från någon aktivitet på grund av oro. Barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga vilket framförallt beror på trafiken där vägar behöver korsas. Bristande trygghet kan medföra att människor avstår från att gå ut eller att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället.

2 Samråd och avgränsningar

Samråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 9§ miljöbalken, två typer av samråd genomföras;

- Samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i miljökonsekvensbeskrivningen, så kallat *avgränsningssamråd*.

- Ge tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till infrastrukturplanen i ett remissförfarande.

Föreliggande hållbarhetskonsekvensbeskrivning genomgår de två samrådsstegen, vilka kortfattat beskrivs nedan.

Avgränsningssamråd

Enligt 6 kap 10 § miljöbalken ska avgränsningssamråd ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen.

Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen Västra Götaland vid tre tillfällen, juni 2020, oktober 2020 och februari 2021. Kommunalförbunden i Västra Götaland har i en särskild dialogprocess under juni-augusti 2020 kring infrastrukturplanen haft möjlighet att lämna synpunkter. Inga andra myndigheter har bedömts behöva bli involverade i detta övergripande skede.

I samråd med länsstyrelsen bedömdes det i tidigt skede finnas risk att infrastrukturplanen medför betydande miljöpåverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, aktivt resande och trafiksäkerhet. Det innebär att en miljöeffektsbedömning görs för dessa hållbarhetsaspekter.

På samrådet lyftes särskilt nedanstående punkter:

- Landskap, hälsa och klimat är viktiga områden att ta hänsyn till. Landskap, hälsa och klimat täcks in i flera av de 12 hållbarhetsaspekterna och bedöms vara fortsatt viktiga att lyfta.

- Hållbarhetsloggen utgör lämpligtvis underlag till ”Särskild handling” i MKB, enligt 6 kap 16§ miljöbalken.

- Hållbarhetsbedömningen ska utformas så att beslutsfattaren/läsaren/allmänheten förstår och så att det är enkelt att följa alla delar av framtagningen av infrastrukturplanen och dess konsekvenser, vilka alternativ som funnits och på vilka grunder som beslut fattats. Viktigt också att få med de förändringar som skett i omvärlden sedan Regional infrastrukturplan 2018-2029 beslutades.

- *Regional handlingsplan för grön infrastruktur* för regionen bör användas som underlag.

- Biologisk mångfald i miljöbalken innefattar även ekosystemtjänster och bör läggas till i bedömningsaspekterna.

- Miljöbalken innefattar miljörelaterad hälsa som också är en del av den sociala dimensionen. Det ska tydliggöras vem i befolkningen som påverkas mest av infrastrukturplanen med avseende på hälsa, både positivt och negativt. Barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall, och i andra fall andra grupper.

Avgränsningar

Infrastrukturplan och hållbarhetskonsekvensbeskrivning på remiss

För att ge tillfälle till synpunkter på infrastrukturplanen och hållbarhets-konsekvensbeskrivning genomförs ett remissförfarande till länsstyrelsen, till andra berörda regioner och de kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra myndigheter som berörs.

När infrastrukturplanen har beslutats kommer en särskild handling upprättas enligt 6 kap 16 § miljöbalken, för att göra resultatet av bedömningsförfarandet tillgängligt för allmänheten och dem som deltagit i processen.

Handlingen kommer redovisa följande:

- hur miljöaspekterna har integrerats i infrastrukturplanen,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att infrastrukturplanen har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp eventuell betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Särskilda överväganden som redovisas i kapitel *Särskilda överväganden* är en viktig del av handlingen. Den särskilda sammanställningen ska finnas tillgänglig på Västra Götalandsregionens hemsida.

Avgränsning i sak

Hållbarhetsbedömningen har avgränsats i sak med utgångspunkt i avgränsningssamrådet med länsstyrelsen (*Samråd*) till de hållbarhetsaspekter som redovisas i tabell 1 och tabell 2 på nästa sida. Hållbarhetsaspekterna utgår från Trafikverkets målbild 2030 med vissa anpassningar.

I Bilaga 2 finns en mer utförlig beskrivning av hållbarhetsaspekterna. I avgränsningssamrådet med länsstyrelsen lyftes landskap, hälsa och klimat som viktiga områden att ta hänsyn till i hållbarhetsbedömningen.

Tabell 1. Bedömningskriterier för hållbarhetsaspekter avseende miljö.

Hållbarhetsaspekter - miljö	Bedömningskriterier
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010 och senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO_2 i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 % jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena.
Trafiksäkerhet	Minst 50 % färre dödas och minst 25 % färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med 2020.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Tabell 2. Bedömningskriterier för övriga hållbarhetsaspekter.

Hållbarhetsaspekter - övriga	Bedömningskriterier
Tillgänglighet i hela regionen - näringslivet	Stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och tillförlitliga transportlösningar. Möjliggöra ett effektivt samutnyttjande av trafikslag.
Tillgänglighet i hela regionen – landsbygd	I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.
Tillgänglighet i hela regionen – städer	Tillgängligheten i städer tillgodoses i första hand genom aktiva, hållbara, samordnade och delade transportlösningar med hög tillförlitlighet, vilket också möjliggjort attraktivare stadsmiljöer.
Tillgänglighet för alla – grundläggande tillgänglighet	Alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.
Tillgänglighet för alla – funktionsnedsättning	Personer med funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter som övriga grupper i samhället att resa, oavsett bostadsort och resmål.
Trygghet	Transportsystemet upplevs tryggt att använda och vistas i.

Avgränsning i tid

Planperioden är år 2022-2033. Hållbarhetsbedömningen omfattar åtgärder som genomförs under planperioden.

I hållbarhetsbedömningen görs en utblick mot år 2040, enligt Trafikverkets gällande basprognos[2] (2020-06-15). Med utblicken fångas mer långsiktiga effekter och konsekvenser av planen och inte endast planens genomförande.

Avgränsning i rum

Utgångspunkten i den regionala infrastrukturplanen är åtgärder som genomförs i Västra Götaland.

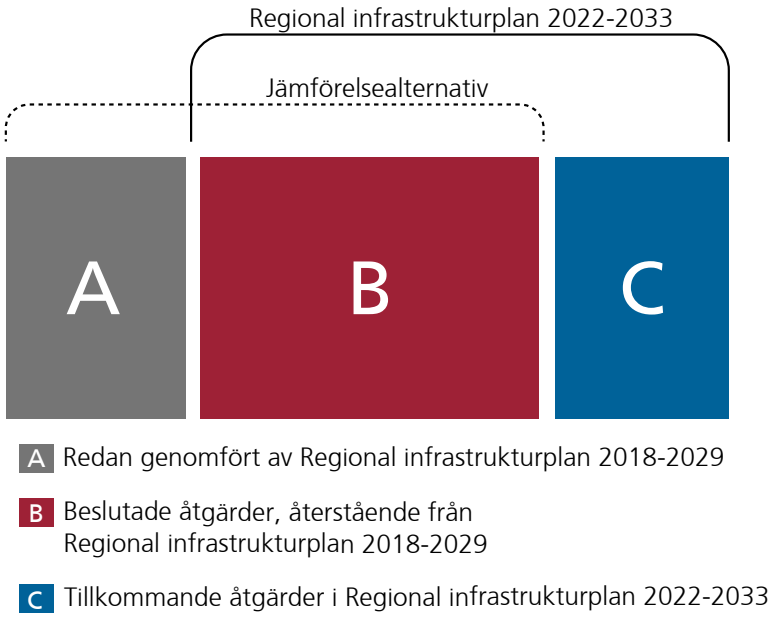
Hållbarhetsbedömningen omfattar i huvudsak effekter och konsekvenser inom Västra Götaland. Den rumsliga avgränsningen varierar dock beroende på vilken aspekt som behandlas då flera miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter inte är styrda av geografiska gränser.

Valt jämförelsealternativ

I HKB:n finns förutom Regional infrastrukturplan 2022-2033 även ett jämförelsealternativ. Jämförelsealternativet motsvarar det som i miljöbedömningar vanligen benämns *nollalternativ*.

Jämförelsealternativet ska motsvara en rimlig utveckling av transportsystemet och transporterna om inte infrastrukturplanen genomförs. I denna HKB utgörs jämförelsealternativet av Regional infrastrukturplan 2018-2029. I kapitel *Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ* görs en övergripande jämförelse mellan infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet, ur hållbarhetssynpunkt.

Som en följd av den långa planeringstiden för infrastrukturplaner har de flesta namngivna åtgärderna i infrastrukturplanen 2022-2033 samt mindre pottåtgärder redan beslutats i tidigare planomgångar, men har inte genomförts än. I figur 3 nedan framgår hur jämförelsealternativet förhåller sig till infrastrukturplanen 2022–2033.



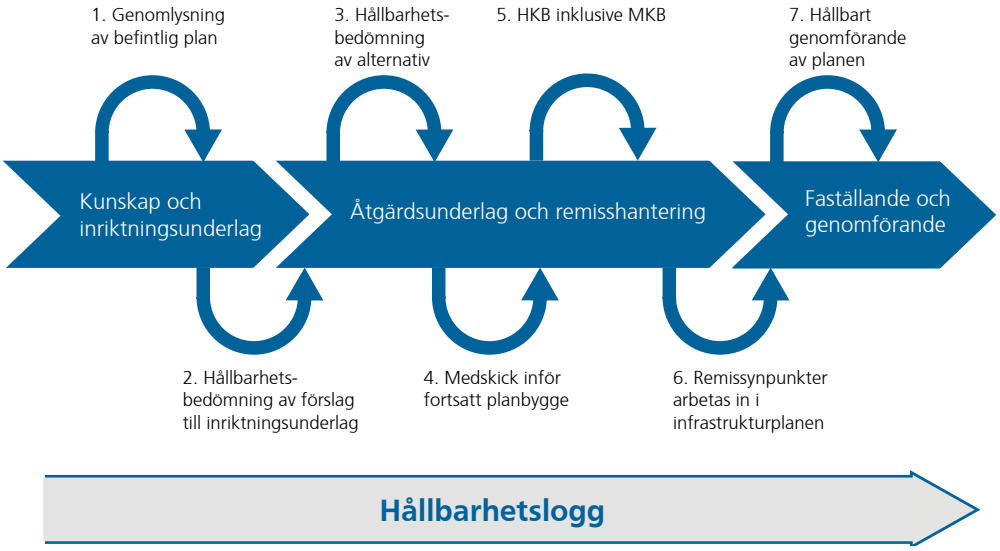
Figur 3. Schematiskt stapeldiagram som visar hur jämförelsealternativet och Regional infrastrukturplan 2022–2033 förhåller sig till genomförda åtgärder i Regional infrastrukturplan 2018–2029

2 Trafikverket tillhandahåller trafikprognoser (så kallade basprognoser) för alla transportslag inom persontrafiks- och godstransportsektorn. Gällande basprognoser är från 2021-06-15.

3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning

Integrering av hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen har skett integrerat och kontinuerligt samt anpassats till de olika stegen i infrastrukturplanens framtagningsprocess. I illustrationen nedan (Figur 4) visas schematiskt hur integreringen har gått till och fortsatt kommer att ske. I tidiga skeden har bedömningen varit mer övergripande, för att i senare skeden bli något mer konkret. Under hela framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. Hållbarhetsloggen finns redovisad i Bilaga 3.



Figur 4. Övergripande illustration av processen för att integrera hållbarhetsbedömningen i arbetet med revidering av den regionala infrastrukturplanen.

Nedan beskrivs på ett övergripande sätt de sju steg som arbetet med hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen omfattar:

Steg 1. Genomlysning av befintlig infrastrukturplan:
Inför revideringen, som inledningsvis handlade om en komplettering av Regional infrastrukturplan 2018-2029, gjordes en första övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur och infrastrukturplanen gentemot Trafikverkets målbild 2030, *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Syftet var att få en ökad tydlighet av de aspekter som särskilt behövde lyftas i inriktningsplaneringen. Utifrån genomlysningen togs särskilda kunskapsunderlag fram för social hållbarhet och trafiksäkerhet. En utgångspunkt var även att få med barns självständiga mobilitet tidigt i arbetet. Dessa kunskapsunderlag, tillsammans med ett särskilt fokus på klimatet, arbetades in i det första förslaget till inriktningsunderlag.

Steg 2. Hållbarhetsbedömning av förslag till inriktningsunderlag:

Trafikverkets hållbarhetsaspekter, bearbetade utifrån regionala förutsättningar (se tabell 1 och tabell 2), användes för att göra en bedömning av inriktningsunderlaget. Bedömningen gjordes av huruvida de olika kriterierna var beaktade eller ej och ledde till ett antal medskick som arbetades in i det slutliga förslaget till inriktningsunderlag. Förslaget inklusive bilaga med hållbarhetsbedömningsrapporten togs upp för ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling (BHU)*. Inriktningsunderlaget anger riktningen för det fortsatta arbetet med att revidera infrastrukturplanen. Målbilden för transportsystemets utveckling i Västra Götaland, enligt inriktningsunderlaget, illustreras i figur 5 nedan. De övergripande målen för Västra Götaland är formulerade utifrån kategorierna: *Transportsystem, Godstransporter och Persontransporter.*



Figur 5. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

Steg 3. Hållbarhetsbedömning av alternativ:

Utifrån inriktningsunderlaget utvecklades tre alternativa förslag på utformning av Regional infrastrukturplan: Större åtgärder, Intermodalitet och Flexibilitet (se Bilaga 4). Skillnaden mellan alternativen är i huvudsak hur stor andel av medlen som avsätts till större respektive mindre åtgärder. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig i viss mån åt mellan alternativen. Intermodalitet med viss betoning på hela-resan-perspektivet och flexibilitet med något mer fokus på mindre åtgärder över hela geografin. Större åtgärder hade mer fokus på större objekt och därmed något begränsat utrymme för mindre åtgärder.

Samtliga tre alternativ bedömdes avseende potential till positiv respektive risk för negativ påverkan utifrån hållbarhetsaspekterna. Det bedömdes att samtliga alternativ hade potential att bidra positivt till de flesta hållbarhets-aspekterna men att de riskerade att bidra negativt till biologisk mångfald. Alternativ Större åtgärder innebar risk för negativ påverkan på klimatet. Alternativen inklusive hållbarhetsbedömningen lyftes för vägledande ställningstagande i BHU. BHU valde att gå vidare med två av alternativen: Större åtgärder och Intermodalitet[3] med den uttalade förutsättningen att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.

3 Protokoll, tjänsteutlåtande samt Hållbarhetsbedömning återfinns på: https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012

Steg 4. Medskick inför det fortsatta bygget av infrastrukturplanen:
För att minimera riskerna för negativ påverkan och förverkliga den positiva potentialen utifrån de olika hållbarhetsaspekterna togs ett antal medskick fram och arbetades in i det slutliga förslaget till Regional infrastrukturplan 2022-2033. I medskicken föreslogs åtgärder som kan genomföras för att bidra till respektive hållbarhetsaspekt tabell 1 och tabell 2. I samband med detta gjordes en prövning och analys av barnets bästa.

Steg 5. Hållbarhetsbedömning av planförslaget samt sammanställning i HKB:
Det slutliga förslaget av infrastrukturplanen har bedömts med avseende på hållbarhetsaspekterna. Resultatet av bedömningen finns i kapitel *Hållbarhetskonsekvensbeskrivning*.

Steg 6. Remissynpunkter arbetas in i infrastrukturplanen:
Förslaget av infrastrukturplanen inklusive HKB skickas på remiss. Remissinstansernas synpunkter, som rör miljö- och hållbarhetsaspekter, arbetas in i infrastrukturplanen och HKB:n uppdateras med utgångspunkt från reviderad infrastrukturplan.

Steg 7. Hållbart genomförande av infrastrukturplanen:
Vid genomförandet ska åtgärdernas inriktning bevakas i syfte att se till att infrastrukturplanen går i en fortsatt hållbar riktning utifrån hållbarhetsaspekterna (se vidare under avsnitt *Medskick till genomförandet)*.

Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning

Eftersom denna HKB både ska uppfylla kraven på en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken och har vidgats med det sociala och ekonomiska perspektivet så görs både en **hållbarhetsbedömning** och en **miljöeffektsbedömning.**

I nästa avsnitt finns en kort allmän beskrivning av begreppen påverkan, effekt och konsekvens, eftersom de används flitigt i såväl metodbeskrivningen som i resultatet av bedömningarna (kapitel *Hållbarhetskonsekvensbeskrivning*).

Påverkan, effekt och konsekvens

I dagligt tal kan begreppen påverkan, effekt och konsekvens i princip användas som synonymer. Inom ramen för strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) brukar de tre begreppens betydelse skiljas åt. Begreppen kan förklaras på följande sätt (Naturvårdsverket, 2020a):

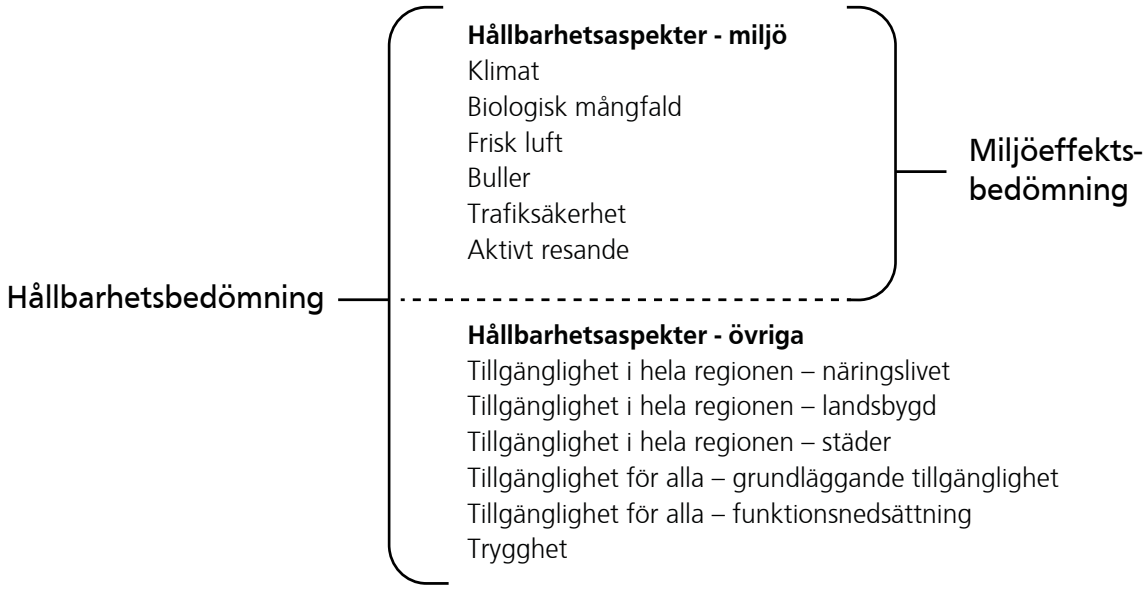
- Påverkan: den fysiska åtgärden i sig,
- Effekt: den förändring som uppkommer i omgivningen,
- Konsekvens: betydelsen av förändringen.

Enligt miljöbalken är det *effekter* på människors hälsa och miljön som ska identifieras, beskrivas och bedömas i en strategisk miljöbedömning och redovisas i en MKB.

Metodbeskrivning

Som nämndes ovan omfattar HKB:n både **hållbarhetsbedömning** och **miljöeffektsbedömning**. De förhåller sig till varandra på följande sätt (se även figur 6):

Hållbarhetsbedömningen har gjorts för samtliga tolv hållbarhetsaspekter (varav sex hållbarhetsaspekter handlar om miljö och övriga sex hållbarhetsaspekter handlar om tillgänglighet och trygghet, men benämns *övriga hållbarhetsaspekter*). Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av *påverkan*. Den handlar om infrastrukturplanens påverkan på hållbarhetsaspekterna utifrån bestämda bedömningskriterier (se tabell 1 och tabell 2). I Bilaga 2 redovisas kortfattat hur respektive hållbarhetsaspekt definieras och hur den bedöms.



Figur 6. Schematisk översikt över vilka hållbarhetsaspekter som hållbarhetsbedömningen respektive miljöeffektsbedömningen omfattar.

Miljöeffektsbedömningen har gjorts för de sex hållbarhetsaspekter som handlar om miljö: klimat, biologisk mångfald, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande. Miljöeffektsbedömningen är en bedömning av *effekter*. Miljöeffektsbedömningen görs eftersom miljöbalken ställer krav på att man ska bedöma *effekter* av den *betydande miljöpåverkan* som planen kan medföra (såväl positiv som negativ betydande miljöpåverkan).

Hållbarhetsbedömning

Som nämndes ovan handlar hållbarhetsbedömningen om att bedöma infrastrukturplanens *påverkan* på hållbarhetsaspekterna (miljö och övriga) utifrån bestämda bedömningskriterier, se tabell 1 och tabell 2. I hållbarhetsbedömningen används en tregradig skala enligt tabell 3.

Initialt genomfördes hållbarhetsbedömning för varje åtgärdsområde i Regional infrastrukturplan 2022–2033 (för de större namngivna åtgärderna gjordes en bedömning för respektive åtgärd). Därefter gjordes en sammanvägd bedömning av infrastrukturplanen som helhet, i den mån det var möjligt.

Vid hållbarhetsbedömning av de större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna har Trafikverkets SEB:ar[4] använts som underlag. För vissa av de större namngivna åtgärderna har SEB:ar inte funnits tillgängliga. I dessa fall har hållbarhetsbedömningen utgått från liknande åtgärder.

För aspekterna klimat och biologisk mångfald skiljer sig metoden för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning något från övriga aspekter. För dessa aspekter saknas vedertagna miljökvalitetsnormer, bedömningsgrunder och liknande.

Tabell 3. Bedömningsskala i hållbarhetsbedömningen.

Bedömningsskala	Innebörd
(+) Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(0) Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen medför ingen eller en försumbar påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(–) Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen riskerar att påverka hållbarhetsaspekten negativt utifrån bedömningskriteriet.
(X) Ej möjligt att bedöma i detta skede	Det går inte att bedöma om åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har någon påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.

Klimatpåverkan är komplext att beräkna och bedöma, vilket det problematiseras kring i avsnitt Klimatpåverkan och *känslighetsanalys*. Påverkan på biologisk mångfald är starkt kopplad till var åtgärder vitas och huruvida åtgärderna innebär exploatering av mark. I avsnitt Biologisk mångfald och grön infrastruktur anges hur bedömning avseende biologisk mångfald gjorts för de större väg- och kollektivtrafikåtgärderna samt storstadsåtgärderna, utifrån den gröna infrastrukturen i Västra Götaland.

Miljöeffektsbedömning

Som nämndes ovan handlar miljöeffekt-bedömningen om att bedöma de betydande miljöeffekter som infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Miljöeffektsbedömningen har gjorts på en övergripande nivå eftersom infrastrukturplanen omfattar hela Västra Götaland och många av åtgärderna inte är specificerade vad gäller typ av åtgärd, utformning och exakt geografisk placering.

4 SEB står för samlad effektbedömning. SEB:arna utgår från Trafikverkets basprognos samt de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna. Basprognosen bygger i sin tur på en antagen trafik- och drivmedelsutveckling.

Principen för miljöeffektsbedömningen i HKB:n är:

Miljöeffektsbedömningen utgår från en bedömning av betydande miljöpåverkan och bedömning av de miljöeffekter som medförs. Bedömningen bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av bedömd miljöpåverkan och kan beskriva såväl positiva som negativa effekter, direkta eller indirekta, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa och kan uppstå på kort, medellång eller lång sikt (6 kap. 2§ miljöbalken).

Betydande negativa miljöeffekter innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor risk att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas av infrastrukturplanen så att värdena försvinner, eller det uppstår stor konflikt med eller skada på aktuellt intresse.
- stor risk för negativ påverkan på människors hälsa.
- stor risk för att hållbar utveckling motverkas.
- stor risk att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna inte uppnås

Betydande positiva miljöeffekter innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor potential att infrastrukturplanen medför att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas så att värdena stärks, och att det inte finns några konflikter med eller skada på aktuellt intresse.
- stor potential för positiv påverkan på människors hälsa.
- stor potential för att hållbar utveckling främjas.
- stor potential att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna uppnås.

Klimatpåverkan och känslighetsanalys

Som grund för beräkningar av klimatpåverkan från åtgärder i den regionala infrastrukturplanen används Trafikverkets basprognos. Basprognosen bygger på en rad antaganden om hur framtiden kommer att bli, bland annat:

- **Påskyndad elektrifieringstakt**
  År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.
- **Ökad användning av biodrivmedel**
  År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.
- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).
- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnadseffektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl också osäkerheter. För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Nedan har vi sammanfattningsvis beskrivit hur bedömningen av planens klimatpåverkan har gått till. Utförligare beskrivning finns i Bilaga 5.

Beräkning av infrastrukturplanens CO_2-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. De namngivna objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre, ej namngivna åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en indikation på infrastrukturplanens påverkan på klimatet användes schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans bränsleutveckling, vilket i sin tur påverkar trafikens emissionsfaktor[5].

Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel samt att tyngre och längre fordon för godstransporter förbättras. Att använda schabloner för beräkning av utsläppen av infrastrukturplanen i sin helhet utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt. Det innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder som leder till utsläppsminskningar i ett annat område. Samt att alla åtgärder inom en åtgärdskategori antas ha en likadan påverkan på klimatet. Schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Det har inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, med alternativa emissionsfaktorer, eftersom det bedömts vara för omfattande och komplext, vilket kan leda till ännu större osäkerheter. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppsökningar från de större objekten även med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara i stort sett oförändrad.

Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika satsningar. I utsläppsberäkningarna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från infrastrukturplanen. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eller ej. Den kvalitativa bedömningen innebär en bedömning av hur en åtgärd eller ett åtgärdsområde påverkar kollektivtrafikens och cykelns konkurrenskraft gentemot bilen samt huruvida åtgärderna bidrar till effektiva och intermodala godstransporter. Det vill säga om åtgärderna potentiellt kan bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta har lagts som grund för klimatbedömning av infrastrukturplanen. Regional infrastrukturplan kan bidra till klimatmålet främst genom åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Kraftiga satsningar på kollektivtrafik, cykel och intermodala transporter tillsammans med övriga styrmedel kan bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

5 Emissionsfaktorer anger hur stora utsläpp av respektive gas som förbränning av en viss mängd energi ger.

Biologisk mångfald och grön infrastruktur

Som nämnts tidigare har mer detaljerade bedömningar gjorts för aspekten biologisk mångfald. SEB:arnas bedömning har därmed kompletterats samt i vissa fall frångåtts.

Bedömningskriteriet för aspekten biologisk mångfald handlar om att *"den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts"*. I såväl hållbarhetsbedömningen som miljöeffektbedömnigen har ambitionen varit att göra bedömningen utifrån den faktiska gröna infrastruktur som finns i Västra Götaland. Principen för bedömning avseende biologisk mångfald har varit:

Hållbarhetsbedömning avseende biologisk mångfald har innefattat en bedömning av om åtgärden/åtgärdsområdet/planen har potential att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden.

Miljöeffektsbedömningen har även omfattat en bedömning av om det medför betydande negativa miljöeffekter.

De namngivna större väg- och kollektivtrafikåtgärderna samt storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen är avgränsade till specifika geografiska områden. Den geografiska avgränsningen gör det möjligt att göra en bedömning avseende biologisk mångfald utifrån den specifika platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

För att få en uppfattning om platsspecifika förutsättningar användes Länsstyrelsen Västra Götalands verktyg *WebbGIS för Grön Infrastruktur*. WebbGIS-verktyget innehåller geografiskt underlag som tillhör *Regional handlingsplan för Grön Infrastruktur, Västra Götaland*.

Underlaget i WebbGIS-verktyget är omfattande och urvalet har avgränsats till förekomst av vissa riksintressen samt utvalda delar av handlingsplanens insatsområden.

Följande underlag från handlingsplanen har inkluderats för kartläggning av platsspecifika förutsättningarna för platserna där åtgärderna är planerade:

- **Områdesskydd:** RI Naturmiljö, RI Kulturmiljövård, RI Friluftsliv.
- **Insatsområde marina miljöer:** Förekomst av samtliga värdetrakter inom insatsområdet (marina värdetrakter, värdetrakter blåmusslor, koraller, sjöpennor, svampdjur, ålgräs, strandängar).
- **Insatsområde sjöar och vattendrag:** Förekomst av samtliga värdekärnor inom insatsområdet (värdekärnor ekologiska kantzoner vattendrag).
- **Insatsområde odlingslandskap:** Förekomst av värdefulla gräsmarker, värdekärnor småvatten, värdeelement slåtteräng samt värdekärnor och värdeelement stäppartad torräng.
- **Insatsområde skog:** Förekomst av värdekärnor skog.
- **Insatsområde skyddsvärda lövträd:** Förekomst av skyddsvärda träd (som i WebbGIS-verktyget tillhör insatsområde odlingslandskap och insatsområde skog).

Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning för åtgärder med känd geografisk avgränsning gjordes därmed utifrån förutsättningarna på respektive plats (enligt avgränsningarna ovan) i kombination med åtgärdens innebörd (till exempel om åtgärden förutsätter markanspråk/intrång eller om den främst omfattar åtgärder inom befintliga vägar).

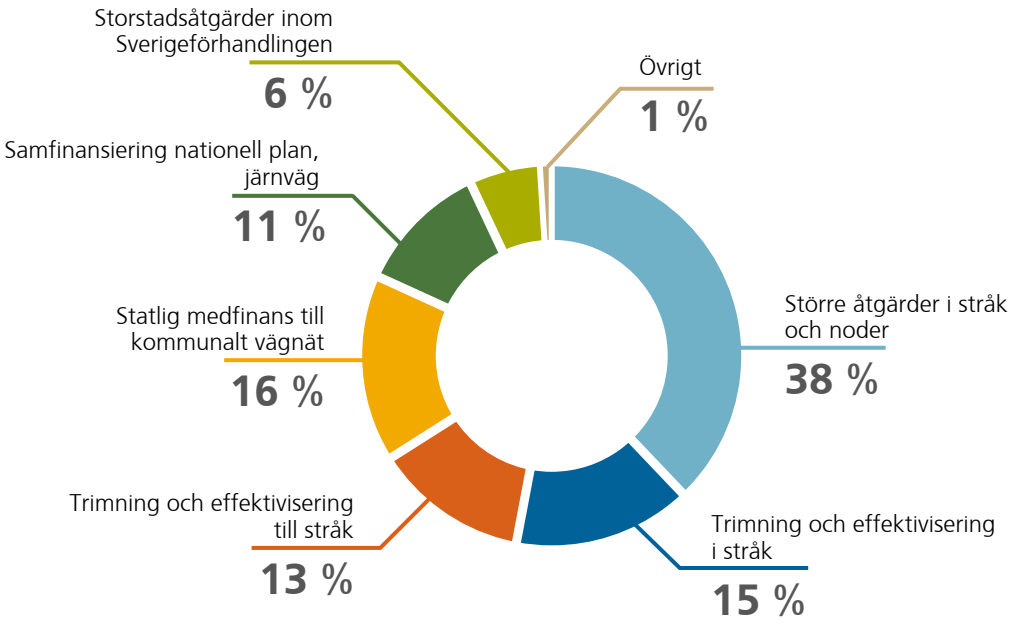
4 Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

I detta kapitel presenteras resultatet av hållbarhetsbedömningen av den regionala infrastrukturplanen.

Avsnitt *Samlad bedömning* innehåller en samlad hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen utifrån samtliga tolv hållbarhetsaspekter (se tabell 1 och tabell 2) samt samlad miljöeffektsbedömning för de sex hållbarhetsaspekterna som omfattar miljö. I avsnitten därefter presenteras hållbarhetsbedömning för respektive åtgärdsområde i infrastrukturplanen.

Samlad bedömning

Infrastrukturplanen innehåller flera olika åtgärdsområden. I figur 7 anges hur medlen i infrastrukturplanen är fördelade. Utförligare beskrivning av infrastrukturplanens innehåll finns i *plandokumentet*. Respektive åtgärdsområde beskrivs även kortfattat i avsnitt *Större namngivna vägåtgärder* till och med *Övrigt*.



Figur 7. Fördelning av medel över infrastrukturplanens åtgärdsområden.

Hållbarhetsbedömning

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Tabell 4. Teckenförklaring för tabell 5.

(+)	(0)	(-)	(X)
Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Tabell 5. Sammanfattning av hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Större namngivna åtgärder								
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder	Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0

Klimat

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Klimat. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle genom till exempel överflyttning från bilresande till andra färdsätt samt effektivare godstransporter.

SEB:arna och schablonberäkningarna (se avsnitt *Klimatpåverkan och känslighetsanalys* och Bilaga 5) som använts för att utvärdera infrastrukturplanens bidrag till CO_2-utsläpp, baseras på Trafikverkets basprognos, som utgår från en snabb utfasning av fossila bränslen. I basprognosen anges att koldioxidutsläppen per fordonskilometer sätts till 9 eller 12 gram för år 2040 för landsbygd- respektive tätortskörning, vilket bygger på en minskning på 90 procent jämfört med år 2010. Beräkningarna visar en minskning av infrastrukturplanens CO_2-utsläpp jämfört med regional infrastrukturplan 2018–2029, samt på små totaleffekter avseende CO_2 (cirka -300 till +100 ton CO_2/år). Detta med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Enligt beräkningarna ger inte åtgärder som infrastrukturplanen får finansiera någon större klimatnytta, men den negativa påverkan har begränsats. Eftersom det finns olika syn på hur realistisk basprognosen är hos forskare och myndigheter har en känslighetsbedömning gjorts med stöd av IVL (Svenska Miljöinstitutet) kring alternativ emissionsfaktor och överflyttningspotential. Känslighetsbedömningen visar på ett stabilt resultat om något minskade utsläpp, men nära noll.

På grund av de många osäkerheterna har infrastrukturplanens klimatpåverkan bedömts kvalitativt för respektive åtgärdsområde. Sammantaget bedöms det finnas möjligheter i infrastrukturplanen att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsätt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförande av infrastrukturplanen.

Åtgärder som utbyggnad av cykelvägar och bättre kollektivtrafikanslutningar har potential till överflyttning och därmed en minskad fordonstrafik, vilket resulterar i mindre utsläpp. Cykel- och kollektivtrafikåtgärder byggs där det finns en relativt stor överflyttningspotential och en majoritet av dessa åtgärder medfinansieras med 50 procent från berörda kommuner. Det innebär att de avsatta investeringsmedlen för kollektivtrafik och cykel i regional infrastrukturplan förstärkts med lika mycket medel från kommuner. Det leder till en mer omfattande utbyggnad av cykel- och kollektivtrafikåtgärder än vad som framgår av infrastrukturplanen. Det kan dock innebära att vissa kommuner prioriterar bort utbyggnad av regionala cykelvägar av ekonomiska skäl, vilket påverkar cykelmöjligheterna i dessa kommuner. Väginvesteringar kräver sällan extern medfinansiering. Emellertid medför flera av de större vägåtgärderna ökade hastigheter med effekter som ökad drivmedelsförbrukning, vilket ökar utsläppen av växthusgaser. De mindre vägåtgärderna däremot ger varken ökad eller minskad bil- och godstrafik och har därmed inte någon mätbar effekt på utsläppen.

Miljöeffektsbedömning Klimat
Infrastrukturplanen medför inte betydande positiva effekter i form av stora utsläppsminskningar av växthusgaser, men inte heller betydande negativa effekter i form av en stor ökning av utsläppen. På längre sikt bedöms dock infrastrukturplanens åtgärder skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, där fler reser hållbart med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Dessa förutsättningar har en positiv effekt ur klimatperspektiv.

Byggskedets effekter har inte tagits med i den samlade bedömningen av miljöeffekter. Byggnation, drift och underhåll av infrastruktur står dock för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energianvändning och klimatpåverkan. Sett över ett år motsvarar byggnation, drift och underhåll av vägar och järnvägar i Sverige 10 procent av transportsektorns (inrikes) utsläpp (Naturvårdsverket och Boverket, 2019). Oavsett vilken typ av åtgärder (kollektivtrafik-, cykel- eller vägåtgärder) som ingår i infrastrukturplanen, så kommer byggnationen av dem att medföra utsläpp av växthusgaser. Samtidigt behöver infrastrukturen utvecklas för att bidra till en omställning till hållbart resande.

Gällande godstransporter kan åtgärderna i regional plan på sikt bidra till bättre förutsättningar för längre och tyngre fordon samt intermodala transporter. Detta kan leda till effektivare transporter och minskade utsläpp.

Biologisk mångfald

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen varken medför positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Biologisk mångfald.

Större namngiva vägåtgärder är det enda åtgärdsområdet som bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att vissa av dessa åtgärder omfattar markanspråk som inte är försumbara och/eller genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden (som behöver beaktas i genomförandet). De större vägåtgärderna är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägåtgärderna i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, eller förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar att påverka den biologiska mångfalden negativt i lokalområdet. För att minska mortaliteten inkluderar många av de större namngivna vägåtgärderna viltstängsel och för att mildra barriäreffekter omfattar vissa åtgärder även faunapassager.

Övriga åtgärdsområden bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald, eftersom åtgärderna är av mindre karaktär och generellt sker inom redan befintlig infrastruktur eller i direkt anslutning till den.

Miljöeffektsbedömning Biologisk mångfald
Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende biologisk mångfald.

Vissa enskilda större vägåtgärder bedöms medföra lokala negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden, för den plats där åtgärden genomförs. Men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

På de platser där ianspråktagande av mark sker och barriärer skapas eller förstärks kan det medföras lokala negativa miljökonsekvenser för växt- och djurlivet. Åtgärder för att begränsa dessa lokala konsekvenser bör lämpligen vidtas i genomförandet.

Frisk luft

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Frisk luft.

Bedömningen baseras på att kollektivtrafikåtgärder bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, vilket kan bidra till överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik. Där cykelvägar byggs blir det bättre förutsättningar för cykling, vilket kan bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik. När åtgärderna görs på platser som innebär att de medför potential till minskad trafik genom samhällen eller i storstädernas gaturum, bidrar de till att luftkvaliteten förbättras. För övrigt bedöms de större namngivna vägåtgärderna medföra försumbara utsläpp av luftföroreningar enligt Trafikverkets SEB:ar.

Miljöeffektsbedömning Frisk luft
Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende frisk luft. Infrastrukturplanens påverkan på luftkvaliteten bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Den positiva effekten bedöms särskilt vara aktuell för städernas gaturum, vilket medför positiva effekter för hälsan.

I likhet med miljöeffektsbedömningen för klimat har byggskedets effekter inte tagits med i den samlade bedömningen avseende frisk luft. Byggskedet riskerar att medföra negativa effekter avseende luftkvalitet främst i stadsmiljöer, där lokalt förhöjda halter av luftföroreningar kan bidra till negativa hälsoeffekter. Eftersom barn är mer känsliga för luftföroreningar än vuxna, så finns det risk att barn som rör sig i närheten av byggområden kan påverkas negativt.

Buller

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen till viss del har potential att positivt påverka hållbarhetsaspekten Buller.

Bedömningen baseras på att flertalet större vägåtgärder har potential att bidra till att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder.

Överflyttningseffekter av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på både det kommunala och det regionala vägnätet kan medföra en minskning av biltrafiken, som i sin tur ger lägre bullernivåer. Däremot bedöms flygtrafiken fortsatt medföra fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen och därför riskerar att negativt påverka hållbarhetsaspekten.

Miljöeffektsbedömning Buller
Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende buller. Infrastrukturplanens påverkan avseende buller bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Vissa vägsträckor som idag ger upphov till höga bullernivåer för närboende, kan genom åtgärder i infrastrukturplanen, exempelvis bullerskydd och mindre trafik, få en minskad bullerpåverkan.

Minskad bullerpåverkan kan i sin tur bidra till minskade negativa hälsokonsekvenser, i form av till exempel dålig sömn, höjd hjärtfrekvens och tillfälligt förhöjt blodtryck beroende på höga bullernivåer. Bulleråtgärder beaktas vidare i genomförandet.

Trafiksäkerhet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Trafiksäkerhet.

Infrastrukturplanen har stort fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som bidrar till förbättringar. Flera av infrastrukturplanens åtgärdsområden innefattar vägåtgärder i det regionala vägnätet, som är särskilt prioriterat att åtgärda ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjligheten till förbättringar inom ramen för regional infrastrukturplan är genom investeringar. För att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder krävs också beslut i flera instanser, även teknik spelar stor roll. De åtgärder som genomförs i infrastrukturplanen har dock goda förutsättningar att leda till att trafiksäkerheten förbättras i flera led och på så vis bidra till att etappmålet 2030 uppnås.

De flesta av åtgärderna i infrastrukturplanen har potential att bidra till en ökad trafiksäkerhet. Infrastrukturplanen bedöms kunna bidra till ökad trafiksäkerhet på många platser i regionen. Exempel på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten på vägarna är mötesfria vägar, planskilda korsningar och korsningsåtgärder.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum bedöms kunna öka trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Därtill medför investeringar i cykelvägar, gång- och cykelpassager samt åtgärder som medför minskade barriärer inne i samhället potential till positiv utveckling av trafiksäkerheten. Detta gäller särskilt i de fall åtgärderna fokuserar på barn och ungas självständighet i trafiken.

Miljöeffektsbedömning Trafiksäkerhet
Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende trafiksäkerhet, då de flesta åtgärdsområden bedöms ha potential att bidra till positiva effekter för trafiksäkerheten.

Med utgångspunkten att genomförandet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder beslutas i olika instanser, där både investeringar och teknik spelar roll, är den försiktiga bedömningen att infrastrukturplanens åtgärder på längre sikt kan ha stor betydelse. I nuläget går det dock inte att bedöma om de positiva effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ökad trafiksäkerhet kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, i den mening att det kan bidra till att färre skadas eller dödas i trafiken.

Aktivt resande

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Aktivt resande.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Att det ska vara tryggt och säkert att använda aktiva transportmedel är viktigt inte minst för barn och unga, vars cyklade har minskat de senaste 20 åren. Det lyfts särskilt i infrastrukturplanen att åtgärder för att minska barriäreffekterna i samhällen behöver prioriteras. På sikt kan detta leda till minskade hinder för det aktiva resandet.

Satsningar på nya kollektivtrafiklinjer, busskörfält, utökad färjetrafik samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, och därmed främja aktivt resande. Upprustning och utbyggnad av det regionala järnvägsnätet har också potential att bidra

Tillgänglighet – Näringsliv

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Näringsliv.

Standardhöjning av större regionala vägar liksom mindre vägåtgärder gör att vägarnas funktion stärks eller upprätthålls. Vägåtgärder kan bidra till en säkrare trafikmiljö och bättre framkomlighet för exempelvis gods på vägarna. Upprustning av järnvägen kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter medan driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats har potential att bidra till ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Miljöeffektsbedömning Aktivt resande
Baserat på resonemanget ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende aktivt resande. Infrastrukturplanens påverkan på aktivt resande bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ett ökat aktivt resande kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, eftersom motion främjar hälsa och välmående.

Tillgänglighet – Landsbygd

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Landsbygd.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom åtgärder som standardhöjningar och trafiksäkerhetsåtgärder på vägar, mötesfria vägar samt kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Knutpunkter och resecentrum, inklusive pendlingsparkeringar, har potential att bidra till bättre pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik på landsbygderna. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice.

Tillgänglighet – Städer

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Städer.

Bedömningen baseras på att satsningar på kollektivtrafiken i städer (framförallt Göteborg) har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Citybusstråk samt nya eller förbättrade resecentrum kan bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Utöver att potential till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer har åtgärder i infrastrukturplanen även potential till positiv påverkan på tillgängligheten i städer för cyklister och fotgängare. Infrastrukturplanen bedöms även ha potential att bidra till ett bättre och säkrare samspel mellan olika transportslag i gaturummet, vilket är positivt för tillgängligheten i städer.

Tillgänglighet – Grundläggande tillgänglighet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Grundläggande tillgänglighet.

Infrastrukturplanen har potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga samt andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Cykelvägar kan bidra till ökad grundläggande tillgänglighet när de förbinder bostäder med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice. Åtgärder som innebär att kollektivtrafikens hållplatser, knutpunkter och resecentrum blir mer tillgänglighetsanpassade och tryggare bidrar också till grundläggande tillgänglighet. Nya kollektivtrafikförbindelser, så som citybusstråk, bidrar också till ökad grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafiken. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och som förbättrar olika transportslags samspel i vägrummet har potential att bidra positivt till grundläggande tillgänglighet.

Tillgänglighet – Funktionsnedsättning

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Funktionsnedsättning.

Infrastrukturplanen bidrar till att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning under förutsättning att funktionshindersanpassning görs vid ombyggnad av busshållplatser. Tillgänglighetsanpassningar av ny eller utökad kollektivtrafik, så som citybusstråk och nya knutpunkter och resecentrum, medför god användbarhet för personer med funktionsnedsättning. På så vis bidrar åtgärderna till människors mobilitet och möjlighet till delaktighet i samhället.

Trygghet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Trygghet. Hållbarhetsaspekten har dock inte kunnat bedömas i detta tidiga skede för samtliga åtgärdsområden, eftersom påverkan på trygghet till stor del beror på utformningen av åtgärderna.

Åtgärdsområdena Större namngivna kollektivtrafikåtgärder och Statlig medfinans till kommunalt vägnät bedöms ha potential att bidra till positivt till trygghet. Det beror särskilt på att byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer. Även utformningen av hållplatser för kollektivtrafiken samt utformningen av cykel- och gångvägar samt av gaturummet i städer och samhällen har potential att bidra positivt till tryggheten.

Större namngivna vägåtgärder



Åtgärdsområdet innehåller namngivna vägåtgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av de större namngivna vägåtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.

Tabell 6. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna vägåtgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Väg 168 Ekelöv-Kareby[6]	Väg 161 Rotvik-Bäcken	E20/Rv 40 Tvärförbindelse[7]	Väg 41 Sundholmen-Björketorp	Väg 49 Axvall-Varnhem	Väg 41 Fritsla-Kråkered	Väg 49 Skövde-Igelstorp	Väg 168 Tjuvkil	Väg 678 Grohed-Bratteröd[8]	Väg 156 Förbifart Skene, Extern finans.	Väg 49 Varnhem-Storekullen	Väg 156 Backadal-Bonared	**Sammantagen bedömning**
Klimat	0	-	0	-	-	-	-	0	-	+	-	-	-
Biologisk mångfald	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Frisk luft	+	-	0	+	-	0	-	0	0	+	-	+	0
Buller	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	0	+	0	-	+	0	0	0	0	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+	+	+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	0	+	+	+	0	+	0	-	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	0	+	+	+	+	0	0	+	+	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	+	0	0
Trygghet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6 Två alternativa korridorer. Val av åtgärd sker under remisstid. Vägvalet har en marginell påverkan på hållbarhetsbedömningen.

7 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikåtgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

8 SEB saknas i nuläget. Bedömning utgår från Väg 41 Fritsla-Kråkered, som är en liknande åtgärd.

De större namngivna vägåtgärderna innehåller en mångfald av åtgärder, bland annat mötesfria vägar, busskörfält och cykelvägar i anslutning till bilvägar. Samtliga objekt innebär standardhöjning av befintliga vägsträckor, med undantag för *väg 168 Ekelöv-Kareby, väg 161 Rotvik-Bäcken* och *väg 156 Förbifart Skene*. Enligt SEB:arna medför de större namngivna vägåtgärderna både positiv och negativ påverkan för klimatet, men sammantaget bedöms de bidra negativt till hållbarhetsaspekten klimat. Det beror i huvudsak på att anläggande av mötesfri väg medför att hastigheten ökar på vissa sträckor, vilket innebär ökad bränsleförbrukning samt ökad trafik på sikt, som i sin tur leder till ökade klimatutsläpp. I ett par fall medför åtgärderna även ökad risk för omvägar för lokaltrafiken.

Vissa av de större namngivna vägåtgärderna bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att de medför markanspråk som inte är försumbara eller att de genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden. Lokala naturmiljövärden behöver beaktas under genomförandet av åtgärderna, så att eventuell skada kan undvikas eller reduceras. De större vägåtgärderna är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad än i storstäderna. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägåtgärderna i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, alternativt förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar medföra negativ påverkan för den biologiska mångfalden i närområdet. För att mildra barriäreffekterna inkluderar några av de större namngivna vägåtgärderna så kallade faunapassager.

Vägåtgärderna innebär att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, vilket i sin tur medför att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, varpå många av åtgärderna bedöms ha potential till positiv påverkan avseende buller.

Vägåtgärderna omfattar bland annat mötesfria vägar, avlastning av vägar som går igenom samhällen, standardhöjning av vägar samt anläggande av nya gång- och cykelvägar. Detta är åtgärder som minskar risken för mötesolyckor för biltrafiken och ökar trafiksäkerheten.

Standardhöjning av de större regionala vägarna som binder samman regionen ger bättre förutsättningar för ett jämnt och tillförlitligt trafikflöde och förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader. På sikt kan det leda till att gods, liksom andra typer av trafik, kommer fram i tid. På så vis bedöms flera av de större namngivna vägåtgärderna främja tillgängligheten för näringslivet. De större namngivna vägåtgärderna görs generellt utanför storstäderna, antingen på landsbygderna eller i/vid mindre orter. Förutsättningarna för att använda kollektivtrafik, gång och cykel är sämre på landsbygderna än i städerna, varpå behovet respektive användandet av bil generellt är större på landsbygderna. Flera av de större namngivna vägåtgärderna har potential att bidra till en säkrare och bättre tillgänglighet på landsbygden.

De flesta större namngivna vägåtgärderna har fokus på biltrafik men innehåller ofta åtgärder även för cykel och kollektivtrafik. Några har fokus på kollektivtrafikens framkomlighet och/eller åtgärder som främjar säkert cyklande.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder



Åtgärdsområdet innehåller namngivna kollektivtrafikåtgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av åtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.

Tabell 7. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna kollektivtrafikåtgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Elfärja, fjärde Älvskyttel, Göteborg	Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Resecentrum Stenungsund	Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Elfärja Öckerö, hyra[9]	Resecentrum Lerum	E20/Rv40 Tvärförbindelse[10]	Elfärja Marstrand	Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	**Sammantagen bedömning**
Klimat	0	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	0	0	+	-	+	+	0	+	0	+
Buller	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0
Trafiksäkerhet	0	+	+	0	+	0	0	+	0	0	+
Aktivt resande	+	+	+	+	0	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+	+	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Trygghet	0	0	0	+	+	0	+	0	0	0	+

9 SEB saknas. Bedömning utgår från Elfärja, fjärde Älvskyttel, som är en liknande åtgärd (hänsyn har dock tagits till om elfärjorna ersätter fossildrivna färjor eller är nya linjer).

10 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikåtgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

Flera av de större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med biltrafik. Detta kan leda till överflyttning från biltrafik, vilket har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten klimat och utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Här skiljer sig dock bedömningen från Trafikverkets SEB:ar. De utgår från att överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik inte bidrar till minskade utsläpp i någon märkbar utsträckning. Motivet är att vägtrafiken (även personbilar) antas vara elektrifierad i större utsträckning i framtiden.

Till skillnad mot de större namngivna vägåtgärderna så bedöms samtliga större namngivna kollektivtrafikåtgärder medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Kollektivtrafikåtgärderna innebär generellt inte något omfattande ianspråktagande av mark, utan görs huvudsakligen på mark som redan är exploaterad eller i direkt anslutning till denna. Kollektivtrafikåtgärderna bedöms varken innebära att det skapas nya barriärer för grön infrastruktur eller att befintliga barriärer reduceras.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum inom åtgärdsområdet kan medföra en ökad trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder kan medföra en ökning av kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Exempelvis främjas resandet av nya kollektivtrafiklinjer samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter.

Kollektivtrafikåtgärder i eller i närheten av storstadsmiljöer kan bidra till en ökad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken, med cykel och för fotgängare. Bytespunkter eller resecentrum kan förenkla byten mellan kollektiva färdmedel och förbättra pendlingsmöjligheterna till och från Göteborg.

Kollektivtrafikåtgärder kan också förbättra tillgängligheten för alla grupper av människor eftersom åtgärden bidrar till att kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft ökar. Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ökar kollektivtrafiknätets användbarhet för personer med funktionsnedsättning och därmed också människors rörelse ute i samhället. Särskilt byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer vid väntan på byte mellan olika turer och trafikslag.

Trimning och effektivisering i stråk



Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet med syfte att stärka befintliga stråk över hela regionen, med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Stråken utgör de viktigaste kopplingarna mellan olika delar av regionen och innefattar de största transportflödena. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom två kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder inom vissa geografiska områden och har inkluderats i bedömningen nedan.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat* på grund av förbättrade förutsättningar för alternativ till biltrafik samt bättre förutsättningar för godstransporter. Åtgärdsområdet erbjuder möjligheter att bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsätt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförandet.

Tabell 8. Hållbarhetsbedömning av trimning och effektivisering i stråk. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	+
Buller	+	+	0	0
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	*Ej möjligt att bedöma i detta skede*			

Åtgärder som nya eller anpassade busshållplatser, busskörfält och bytespunkter med mera på de större regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft*. Åtgärderna har potential att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och busskörfälten ger förutsättningar för en förbättrad framkomlighet som kan konkurrera med biltrafiken. Detta i sin tur innebär mindre trafik på vägar och mindre utsläpp av luftföroreningar. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik i de regionala stråken. Dessa leder också till minskade bullernivåer.

Viktiga åtgärder i de regionala stråken som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre vägåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Investeringar på nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, trafiksäkerhetsåtgärder samt minskade barriärer i samhället bedöms ha betydelse för utvecklingen av trafiksäkerheten.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala stråken bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv* eftersom de mindre vägåtgärderna har betydelse för näringslivets transporter. Det beror på att de mindre vägåtgärderna medför standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning som på sikt förbättrar förutsättningarna för längre fordon och ger ett bättre flöde för godstransporter.

Åtgärder i de regionala stråken har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*. Infrastrukturinvesteringar på landsbygden kan bidra till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv vilket i sin tur kan leda till förbättrade möjligheter för pendling och en förbättrad tillgänglighet till relevanta målpunkter som till exempel arbeten, skola, offentlig och kommersiell service samt kultur i ett mer regionalt perspektiv. Cykelvägar ger ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter. Särskilt viktigt är att det finns cykelvägar till skola och förskola. Standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Åtgärderna i stråken har viss potential att förbättra tillgängligheten även inne i städerna. Det är framförallt åtgärder som främjar ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister som bedöms tillföra tillgänglighet i städerna. Kollektivtrafikåtgärder kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med exempelvis biltrafik. Om kollektivtrafiken i stråken stärks, så att fler väljer att resa in till städerna med kollektivtrafik än med bil, så kan det bidra till en bättre trafiksituation inne i städerna.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Åtgärdsområdet kan bidra till att öka kollektivtrafikens funktion och attraktivitet, vilket kan bidra till förbättrad tillgänglighet för exempelvis personer utan tillgång till bil. Cykelvägar kan bidra till ökad lokal tillgänglighet, särskilt för barn och unga i de fall åtgärdernas målpunkter är skolor, förskolor, idrottshallar och liknande. Vägåtgärder kan bidra positivt till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna. Utvecklingen av de regionala stråken behöver inte vara i konflikt med trafikmiljön i det lokala samhället, utan ibland kan åtgärder i de större stråken även gynna den lokala trafiksituationen i mindre samhällen, till följd av förbättring av korsningspunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken.

Trimning och effektivisering till stråk



Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet som medverkar till att bättre koppla upp det mindre vägnätet till stråken, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat*. Åtgärder i både kollektivtrafiken och i form av utbyggnad av gång- och cykelvägar på de mindre tätortsnära regionala vägarna möjliggör bättre förutsättningar för alternativ till biltrafiken. Åtgärder som exempelvis bättre kollektivtrafikanslutningar till städer genom pendelparkeringar, bidrar indirekt till minskning av utsläpp av växthusgaser och buller i städer på grund av minskad biltrafik. Detta eftersom åtgärden kan medföra en viss överflyttning från biltrafiken.

Tabell 9. Hållbarhetsbedömning av Trimning och effektivisering till stråk.
De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	0
Buller	0	+	0	+
Trafiksäkerhet	0	+	+	+
Aktivt resande	0	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	*Ej möjligt att bedöma i detta skede*			

Om kortare sträckor ersätts med cykel ökar möjligheten för att användandet av bil minskar vilket bidrar till att minska utsläppen av växthusgas samt buller. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken inte ökar. En förutsättning för att detta ska ske är att kollektivtrafik- och cykelåtgärder görs så att de leder till synergieffekter. Åtgärdsområdet bidrar på sikt till ett fungerande godstransportflöde med bättre möjligheter för längre fordon samt bättre anslutningar till de större regionala vägarna, vilka leder till bättre förutsättningar för intermodala godstransporter. I det fall mindre vägåtgärder leder till ökad trafik kan det finnas risk för marginell negativ påverkan.

Det finns en viss potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft* på grund av minskad trafik genom standardhöjning. I vissa fall innebär nybyggnation av bytespunkter (av till exempel pendelparkeringar) en mer attraktiv kollektivtrafiken som potentiellt bidrar till minskad trafik genom bebyggelse. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik på de regionala vägarna.

Olyckor på mindre regionala vägar står för en majoritet av alla allvarliga trafikolyckor i länet. Åtgärder i det regionala vägnätet som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Investeringar på nya cykelvägar, gång och cykelpassager och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mindre vägarna, med särskilt fokus på barn och ungas transportbehov, kan medföra en förbättrad trafikmiljö för trafikanter och därmed förbättrad trafiksäkerhet.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala vägarna bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

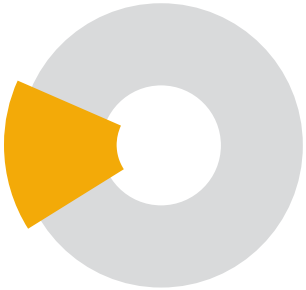
På de mindre regionala vägarna har de mindre vägåtgärderna betydelse för näringslivets transporter eftersom standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar förutsättningarna för längre fordon och bättre flöde för godstransporter på sikt. Åtgärdsområdet har därför potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv*.

Åtgärder på de mindre regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*. Förbättrade anslutningar till regionala stråk gör kollektivtrafiken något mer attraktiv. Cykelåtgärder medför ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter, särskilt viktigt att det finns cykelvägar till exempelvis skola och förskola. Det gäller både den lokala och regionala tillgängligheten. Standardhöjning av mindre vägar och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar tillgängligheten och ger ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna medför att anslutningen till de regionala stråken förbättras.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Cykelåtgärder bidrar till ökad tillgänglighet lokalt för särskilt barn och unga om åtgärden ökar tillgängligheten till skolor och förskolor. Mindre vägåtgärder kan bidra till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna, gäller både personbilar, färdtjänst och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder samt cykelåtgärder kan bidra till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, om exempelvis busshållplatser tillgänglighetsanpassas och gång- och cykelvägar utformas med hänsyn till exempelvis synskadade.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät



Åtgärdsområdet innehåller statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder, trafiksäkerhet- och miljöåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald och tillgänglighet för näringslivet, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan.

Tabell 10. Hållbarhetsbedömning av Statlig medfinans till kommunalt vägnät. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhet och miljö	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	+	+
Buller	+	+	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	+	+
Trygghet	+	+	+	+

Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet samt bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar, samt minskade bullernivåer.

Oskyddade trafikanter står för majoriteten av allvarliga trafikolyckor på kommunala vägar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, exempelvis utbyggnad av separerade cykelvägar i tätorter där många oskyddade trafikanter rör sig, bidrar till en säkrare trafikmiljö. Åtgärdsområdet har ett särskilt fokus på barn och ungas självständighet i trafiken, viket innebär satsningar för en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter samt för bättre samspel mellan olika trafikslag i gaturummet.

Åtgärderna har särskilt fokus på relevanta målpunkter (så som gång- och cykelvägar mellan bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice), så att många ska få nytta av satsningarna. På så vis bedöms åtgärdsområdet ha potential till ökat aktivt resande och till positivt bidrag till bland annat grundläggande tillgänglighet. Det är relevant inte minst för barn och unga, vars cyklande har minskat de senaste 20 åren.

Infrastrukturinvesteringar på landsbygden har potential att bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig, samt kan bidra till ökad tillgänglighet på landsbygden. Cykelåtgärder i mindre samhällen och på landsbygderna kan bidra till ökad tillgänglighet om åtgärderna binder ihop målpunkter (bostäder, arbetsplatser, skolor och liknande).

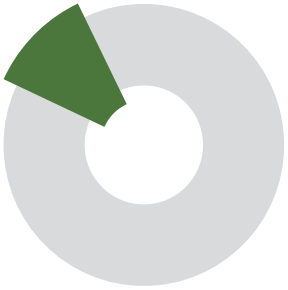
Åtgärder som görs i städer eller på vägar till städer har potential att bidra till ökad tillgänglighet i städerna. Framförallt handlar det om trafiksäkerhet och ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister.

Kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägar gynnar grupper utan tillgång till bil. För att åtgärderna ska bidra till tillgänglighet för alla är det viktigt att åtgärderna inte enbart fokuseras på arbetspendlare, utan att åtgärder även genomförs där det finns skolor, förskolor och annan samhällsservice, så att det lokala resandet underlättas.

Åtgärdsområdet har viss potential att bidra till förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, genom att exempelvis hållplatser i det kommunala vägnätet utformas eller anpassas så att de kan nyttjas av alla.

Åtgärdsområdets satsningar på kollektivtrafik och cykel kan bidra till att fler personer väljer aktiva transportslag, och därmed rör sig ute i gaturummet, vilket kan bidra till ökad trygghet. Utformningen av bland annat hållplatser för kollektivtrafiken och cykelvägar har potential att bidra positivt om utformningen görs med hänsyn till trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg



Åtgärdsområdet innehåller medel till samfinansiering av åtgärder i den nationella infrastrukturplanen. Medlen är avsatta för åtgärder på de regionala järnvägarna med syfte att höja och återupprätta standarden. Det kan handla till exempel om hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer, så som förlängning av plattformar.

Tabell 11. Hållbarhetsbedömning av Samfinansiering nationell plan, järnväg. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

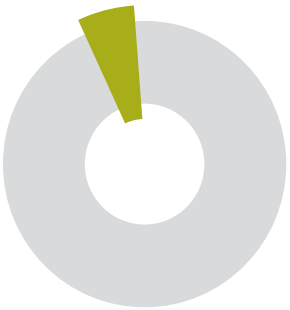
	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	+
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald, buller, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan. Trygghetsaspekten har inte varit möjlig att bedöma i detta skede.

Satsningar på de regionala järnvägarnas standard kan bidra till ökad kapacitet och tillförlitlighet för järnvägen och på så vis ökad attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med andra transportslag. Om fler väljer att resa med tåget istället för bilen och fler godstransporter sker med tåg istället för med lastbil har åtgärdsområdet potential att bidra till minskad vägtrafik, med mindre utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar (NOx och PM10) som följd. En överflyttning har också potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och aktivt resande.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till förbättrad tillgängligheten för näringslivet, på grund av att satsningarna kan medföra ökad kapacitet för godstransporter på järnväg. Satsningarna har potential att medföra kortare restider för tågpendlare, vilket i kombination med ökad tillförlitlighet kan ha en positiv påverkan för tillgängligheten på landsbygderna.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen



Åtgärdsområdet innefattar större infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som är avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärderna sam- och medfinansieras av flera parter, varför endast en mindre del av de totala kostnaderna finansieras genom den regionala infrastrukturplanen.

Tabell 12. Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

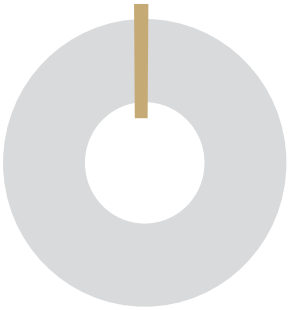
	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, frisk luft, aktivt resande, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan (trygghetsaspekten har dock inte varit möjlig att bedöma i detta skede).

Storstadsåtgärderna omfattar kollektivtrafikåtgärder i Göteborgsområdet i form av nya kollektivtrafiklinjer. Åtgärderna har potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, så att fler ska kunna och vilja åka kollektivt. Åtgärdsområdet har således potential att bidra till överflyttning till kollektivtrafik från biltrafik. Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det ger goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten kan förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet.

Storstadsåtgärderna bedöms bidra till ökad tillgänglighet i Göteborgsområdet. Invånarnas grundläggande tillgänglighet förbättras genom ett större kollektivtrafikutbud och troligen även kortare restider. De nya kollektivtrafiklinjerna bidrar till bättre förutsättningarna för aktivt resande. Nya spårvägs- och busstråk bidrar till att öka tillgängligheten i städer (i detta fall Göteborg) för resenärer utan tillgång till bil. Tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och knutpunkter bidrar till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Övrigt



Åtgärdsområdet innehåller medel till oförutsedda mindre utgifter och driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats.

Åtgärdsområdet bedöms ha varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat. Det beror på att flyg inte räknas in i klimatmålet för inrikes transporter, som är bedömningskriteriet för klimat.

Tabell 13. Hållbarhetsbedömning av Övrigt.De sex översta aspekterna tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	0
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	0
Buller	-
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	0
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	0

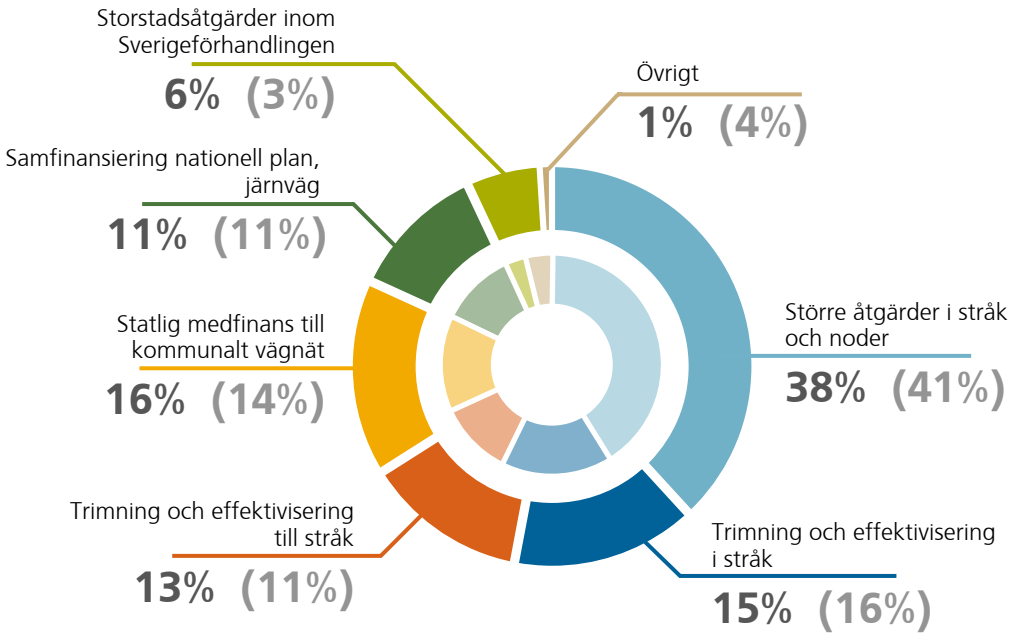
Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet – Näringsliv och Tillgänglighet – Landsbygd, men risk för negativ påverkan avseende buller. Dessa bedömningar baseras på att åtgärdsområdet bland annat innefattar driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats, vilket visserligen är viktigt för tillgängligheten för näringslivet samt landsbygderna kring flygplatsen, men även riskerar att medföra till fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan.

5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ

Som nämndes i avsnitt *Valt jämförelsealternativ* motsvarar jämförelsealternativet Regional infrastrukturplan 2018–2029. Det finns både likheter och skillnader mellan Regional infrastrukturplan 2022–2033 och jämförelsealternativet.

I infrastrukturplanen 2018–2029 är indelningen i åtgärdsområden i huvudsak gjord utifrån trafikslag. I Regional infrastrukturplan 2022-2033 är åtgärdsområden i huvudsak indelade efter funktion och vägnätets olika delar. För att kunna jämföra fördelningen av medel mellan infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet har åtgärderna i Regional infrastrukturplan 2018–2029 ”översatts” till åtgärdsområdena som används i Regional infrastrukturplan 2022-2033, se figur 8 nedan.

Fyra större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har färdigställts sedan infrastrukturplan 2018-2029 antogs och sex åtgärder har tillkommit i infrastrukturplan 2022-2033, varav en med extern finansiering. Ett fåtal namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har fått en ändrad inriktning i den nya planen. Fyra av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna i infrastrukturplan 2018–2029 har i infrastrukturplan 2022-2033 istället listats som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar. I Bilaga 6 anges vilka större namngivna åtgärder som har färdigställts, tillkommit och liknande.



Figur 8. Jämförelse mellan Regional infrastrukturplan 2022-2033 och Regional infrastrukturplan 2018-2029 (jämförelsealternativet). Fördelning av medel i infrastrukturplanen 2022–2033 anges i den yttre cirkeln och med mörka siffror. Motsvarande för infrastrukturplanen 2018–2029 anges i den inre cirkeln och med ljusare siffror i parenteser.

De huvudsakliga skillnaderna mellan Regional infrastrukturplan 2022-2033 och Regional infrastrukturplan 2018-2029 (jämförelsealternativet) är:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i infrastrukturplan 2022-2033, som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag kompletterar varandra, och möjliggör intermodala transporter både för gods och människor. Infrastrukturplanens struktur gör att medel lättare kan kombineras från olika potter för att genomföra helhetslösningar. Det finns avsatta medel för olika delar av vägnätet vilket gör det enklare att beakta de olika geografiska förutsättningarna i åtgärdsplaneringen.
- Vissa större åtgärder har fått ändrad inriktning. Exempelvis har E20 / Rv 40 Tvärförbindelse i infrastrukturplanen 2022-2033 blivit en kollektivtrafikåtgärd, som inkluderar såväl busskörfält som cykelväg och vägåtgärder, istället för fyrfilig bilväg.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur jämfört med jämförelsealternativet, samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller, till skillnad från jämförelsealternativet, vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel (se *plandokumentet*). De vägledande principerna syftar till att se till att infrastrukturplanen går i en mer hållbar riktning.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 strävar tydligare efter en balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av stråkåtgärder lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd i Infrastrukturplanen 2022-2033 än i jämförelsealternativet.

Hållbarhets- och miljöeffektsbedömning

Infrastrukturplanen 2022-2033:s fokus på funktion och olika trafikslags samspel medför att den i ännu större utsträckning än jämförelsealternativet bedöms medföra positiv påverkan avseende trafiksäkerhet samt olika tillgänglighetsaspekter och aktivt resande. Vidare bedöms infrastrukturplanens upplägg även bidra till att rätt typ av åtgärder väljs utifrån olika geografiska förutsättningar i en större utsträckning. Infrastrukturplanen 2022-2033 har inkluderat ett barnrättsperspektiv, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Att hänsyn har tagits till barns behov av självständig mobilitet samt utsatthet i trafiken har också bidragit till infrastrukturplanens positiva påverkan avseende framförallt hållbarhetsaspekten aktivt resande och vissa av tillgänglighetsaspekterna.

Både infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet innehåller större namngivna vägåtgärder. Dessas påverkan beror på hur de utformas och var de lokaliseras (det behöver inte innebära större påverkan för att det är fler större åtgärder). De större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms generellt medföra potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna, medan de större namngivna vägåtgärderna till viss del kan vara problematiska ur vissa hållbarhetsperspektiv. De bidrar visserligen till framförallt trafiksäkerhet med fokus på personbil och tung trafik och till vissa av tillgänglighetsaspekterna (främst på landsbygden och för näringslivet), men riskerar i vissa fall medföra negativ påverkan på aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Två av de redan beslutade namngivna objekten har fått ändrad omfattning i infrastrukturplanen 2022-2033. Åtgärden på väg 168 Tjuvkil består av en cykelväg. E20 / Rv 40 Tvärförbindelse har ändrat inriktning och den utgör en kollektivtrafikåtgärd och en vägåtgärd, istället för endast en vägåtgärd (som i jämförelsealternativet). Ur hållbarhetssynpunkt (framförallt klimatsynpunkt) är det således positivt att redan beslutade åtgärder omprövas och eventuellt aktualiseras.

6 Särskilda överväganden

Under arbetet med att revidera den regionala infrastrukturplanen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och för att kunna följa vad beslut längs vägen har för konsekvenser för en hållbar utveckling. De viktigaste övervägandena redovisas i punktform nedan:

- *Regionfullmäktiges* beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029. Ledde till en miljö-PM och rekommendation att tydligare integrera miljöaspekter i planprocessen.

- Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Samt att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.

- Ställningstagande i *BHU* om inriktningsunderlag för regionala infrastrukturplanen. Föregicks av hållbarhetsbedömning av förslaget och medskick inför fortsatt process. Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, och pekar tydligare på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala infrastrukturplanen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

- Tre alternativ för att bygga infrastrukturplanen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ.
  1. Alternativ Flexibilitet
  2. Alternativ Större åtgärder
  3. Alternativ Intermodalitet

  De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positiv till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebar en risk för negativ påverkan på klimatet.

- Politiskt ställningstagande i BHU om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet, med förutsättningen att det ska ske inom inriktningsunderlagets mål. Det vill säga att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.

- Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Skriftliga ställningstaganden om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.

7 Slutsatser och medskick till genomförandet

Slutsatser

I denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på tolv hållbarhetsaspekter bedömts. Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Den regionala infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Därtill har en lagstadgad miljöeffektsbedömning gjorts för utvalda miljöaspekter. Den sammantagna miljöeffektsbedömningen visar att den regionala infrastrukturplanen inte bedöms medföra några betydande miljöeffekter (positiva eller negativa). Bedömningarna är gjorda på en övergripande nivå och för de flesta åtgärdsområdena är bedömningarna baserade på de tänkta principerna för fördelningen av medel och innehåll. En slutsats är därför att det spelar roll hur genomförandet av infrastrukturplanen sker, så att fördelningen av medel och innehåll följer inriktningen i praktiken.

Vissa namngivna vägåtgärder bedöms riskera att medföra negativ påverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och i vissa fall även frisk luft.

I infrastrukturplanen bedöms det finnas möjligheter att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom åtgärder som gynnar cykel, gång och kollektivtrafik och kombinationer av dessa. En majoritet av dessa åtgärder medfinansieras från berörda kommuner, vilket innebär att investeringsmedlen förstärkts med lika mycket medel. Dessa typer av åtgärder gynnar många olika gruppers resande och bidrar positivt till människors hälsa. Det behövs dock mer kunskap om effektsambanden mellan olika typer av infrastrukturåtgärder och sociala aspekter av tillgänglighet.

Infrastrukturplanen syftar till effektiva och intermodala godstransporter. Detta görs genom att förbättra möjligheterna för godstransporter med längre fordon på de mindre regionala vägarna samt bättre anslutningar till kombiterminaler och hamnar utmed större regionala vägar. Därmed kan planen på sikt bidra till godstransportens intermodalitet.

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsfrågorna genom hela framtagningsprocessen. Det har lett till ett delvis ändrat arbetssätt. Fokus i transportplaneringen har flyttats från att enbart utgå från olika transportslag till att i högre grad utgå från vilket syfte och funktion olika åtgärder ska fylla. Att ge transporteffektivitet större tyngd har lett till en infrastrukturplan med sikte på ett framtida transportsystem där vi ska resa hållbart och där de olika trafikslagen kompletterar varandra. Mer medel till aktiva transportslag ger också synergieffekter i form av förbättrad folkhälsa, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

För att i kommande revideringsomgångar få ytterligare fokus på ett hållbart transportsystem för människor, miljö och näringsliv behöver planprocessen utvecklas kontinuerligt. Till exempel genom att från början göra en omprövning av redan beslutade åtgärder.

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp avseende på de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. Genom uppföljningen ges möjlighet att identifiera eventuella ytterligare betydande miljöeffekter, som inte tidigare identifierats. Vidare kan det identifieras nya behov av att vidta åtgärder för att förhindra eller dämpa negativ miljöpåverkan. Den regionala infrastrukturplanen bedöms inte medföra några betydande miljöeffekter. Trots att uppföljning inte måste göras är det ändå lämpligt att under genomförandet bevaka de hållbarhetaspekter som är av störst vikt.

Genomförandet kan delas in i två delar. En del som rör prioritering av åtgärder inom potter. Den andra delen rör detaljutformningen av beslutade åtgärder. För att realisera den bedömda positiva potentialen samt att mildra de negativa effekterna på hållbarhetsaspekterna behöver genomförandet följas upp med avseende på båda dessa delar.

Medskick till genomförandet

Som beskrivits i slutsatserna har den regionala infrastrukturplanen potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna. Medskicken från HKB:n är till för att realisera potentialen och se till att det blir ett hållbart genomförande av infrastrukturplanen.

Medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångpunkt.

- Vid fördelning av medel från potterna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden (som finns i *plandokumentet*) samt inriktningsunderlagets tre utpekade fokusområden. För att säkerställa att genomförandet av infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de principerna följas upp.

- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter kan mildras.

- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

8 Referenser

IPCC (2021). AR6 Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Daterad 2021-08-07.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2019). Regional handlingsplan för grön infrastruktur. Rapport 2019:21.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2020). Miljömålsbedömning 2020 Västra Götaland. Rapport 2020:30.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (2011). Barns och ungas säkerhet. Publikationsnummer MSB307.

Nationella emissionsdatabasen (2021). *Nationella emissionsdatabasen - rus (lansstyrelsen.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket och Boverket, 2019. Klimatscenarier för bygg- och fastighetssektorn – Förslag på metod för bättre beslutsunderlag. En samverkansåtgärd mellan Boverket och Naturvårdsverket inom ramen för Miljömålsrådets arbete.

Naturvårdsverket (2021a). Miljöeffekter. Hämtad från: *Vägledning som stöd när miljöeffekterna ska beskrivas och värderas utifrån olika miljöaspekterna inom den specifika miljöbedömningen - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-08.

Naturvårdsverket (2021b). Webbsida: *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-05-12.

Naturvårdsverket (2021c). Webbsida: *Arter och naturtyper – statusrapport i EU - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket (2021d). *Webbsida: Befolkning och hälsa, miljöbedömningar - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-04-22.

Regeringskansliet (2018). Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. Artikelnummer: N2018.21.

Trafikanalys (2018). Resvanor och funktionsnedsättningar – statistik ur resvaneundersökningen. Rapport 2018:16.

Trafikanalys (2019). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Rapport 2019:3.

Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Rapport 2021:6.

Trafikverket (2018a). Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller. Rapport 2018:196.

Trafikverket (2018b). Attitydundersökning. Barns skolvägar 2018. *https://www.trafikverket.se/contentassets/799dec75057b45069c9621f395ac39ee/rapport-barns-skolvagar-2018.pdf. Daterad 2018-12-14*.

Trafikverket (2019). Rapport Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030. Reviderad oktober 2019. Publikationsnummer: 2019:187.

Trafikverket (2021a). Rapport Samrådsunderlag avgränsningssamråd. Strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. 2021-06-01.

Trafikverket (2021b). Webbsida: Klimat - Trafikverket. Information inhämtad 2021-05-10.

Trafikverket (2021c). PM Vägtrafikens utsläpp 2020. 2021-02-04. Ärendenummer TRV 2021/21039. Hämtad från: *pm-vagtrafikens-utslapp-210224.pdf (trafikverket.se)*

Trafikverket (2021d). Webbsida: *Frisk luft - Trafikverket.* Information inhämtad 2021-04-29.

Trafikverket (2021e). Webbsida: *Aktivt resande – det ska vara enkelt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt - Trafikverket.* Information inhämtad 2021-04-29.

Transportstyrelsen (2021a). Webbsida*: Olycksstatistik vägtrafik - Transportstyrelsen.* Information inhämtad 2021-06-16.

Transportstyrelsen (2021b). Webbsida: *Få omkomna i vägtrafiken 2020 (transportstyrelsen.se).* Information inhämtad 2021-06-16.

Västra Götalandsregionen (2016). Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland Programperiod 2017–2020 med långsiktig utblick till 2035. Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016.

Västra Götalandsregionen (2018). Potentialstudie cykel – maj 2018.

Västra Götalandsregionen (2020a). Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. September 2020. Hämtad från: *https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/c6326f4d-e48a-4dfe-99fa-6e5b2a97072e/VGR%20Inriktningsplanering.pdf?a=false&guest=true*

Västra Götalandsregionen (2020b). Alternativgenerering för regional infrastrukturplan 2022-2033/2037. 2020-11-16.

Bilagor

Bilaga 1 – Nuläge och trender

Bakgrund

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga hållbarhetsaspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Under arbetet med den regionala planen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i planen.

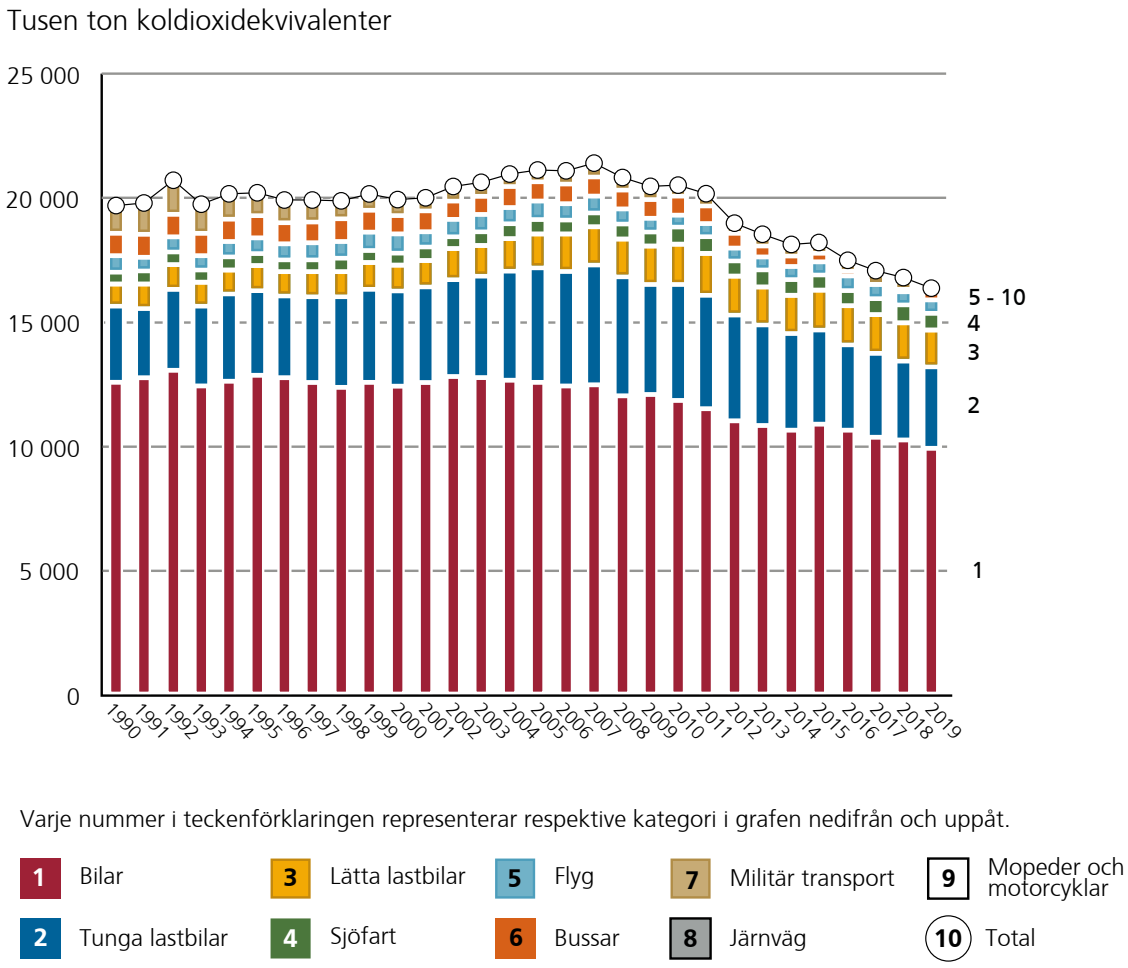
Klimat

Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.

Utsläpp av växthusgaser från transporter svarar för ungefär en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp (Trafikverket, 2021b). Utsläppen från inrikes transporter domineras av vägtrafiken och personbilarna står för majoriteten av vägtrafikens utsläpp, se figur 9. Utsläppen från inrikes transporter har hittills minskat med cirka 20 procent jämfört med 2010, i huvudsak beroende av inblandning av biobränsle.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Under pandemiåret 2020 har minskningen varit mycket påtaglig, kopplat till ett kraftigt minskat trafik- och transportarbete i flera trafikslag. Till minskningen bidrog även något minskade koldioxidutsläpp från nya bilar genom elektrifiering och energieffektivisering, vilket dock är en liten minskning i sammanhanget. Officiella siffror för år 2020 kommer att presenteras av Naturvårdsverket i slutet av år 2021.

Regeringen tydliggör att klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålet är en central utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen. Den svenska regeringen har som målsättning att Sverige ska bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna i världen. Flyg ingår inte i målet eftersom det ingår i det europeiska handelssystemet för utsläppsrätter, EU ETS. I jämförelse med många andra delar i samhället finns det stora möjligheter till omställning.



Figur 9. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, inklusive flyg. (Bild från Naturvårdsverket, 2021b.)

Utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010 vilket enligt Trafikverket kan göras med en kombination av styrmedel och åtgärder. Digitalisering, elektrifiering och delade tjänster är exempel på viktiga verktyg för effektivisering av transportsystemet. Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit bland andra verktyg som ska verka för klimatmålets uppfyllelse.

I Västra Götalands län var de totala utsläppen uttryckt i koldioxidekvivalenter 10,4 miljoner ton år 2018. Länets utsläpp av växthusgaser (Nationella emissionsdatabasen, 2021) minskade med drygt 118 000 ton sedan 2014. När det gäller transporter minskade utsläppen med drygt 232 000 ton.

Västra Götalandsregionen har genom att driva och ansluta sig till satsningen Klimat 2030 ambitionen att bli fossiloberoende till 2030. Inom fokusområdet hållbara transporter beskrivs att det är viktigt med effektivare vägfordon samt ökad andel förnybar energi och elektrifiering. Det tydligaste tecknet på fortsatt effektivisering är den snabbt ökande andelen laddbara fordon bland nybilsregistreringarna. Personbilsflottan är dock stor, så påverkan på hela trafikslagets energiintensitet är ännu marginell. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs. (Trafikanalys, 2021).

Utöver detta behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen. En förutsättning för detta är bland annat en förändrad stads- och infrastrukturplanering. Tillgängligheten behöver i större utsträckning lösas genom effektiv kollektivtrafik och förbättrade möjligheter att gå och cykla.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är variationsrikedomen bland levande organismer av alla ursprung, inklusive från bland annat landbaserade, marina och andra akvatiska ekosystem och de ekologiska komplex i vilka dessa organismer ingår; detta innefattar mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem. (Definition enligt FN:s konvention om biologisk mångfald.)

Det övergripande budskapet från den senaste statusrapporten till EU är att hälsoläget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och rör sig i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. I många fall förutspås också en fortsatt försämring av tillståndet och ytterligare insatser behövs för att vända trenden. (Naturvårdsverket, 2021c)

Biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster, vilka är en grund för vår välfärd och en hållbar samhällsutveckling (Trafikverket, 2021a).

Ett av de främsta hoten för biologisk mångfald är fragmentering av landskapet genom att barriärer för den gröna infrastrukturen skapas, det vill säga ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2019). Planering av infrastrukturen har en viktig roll för att bibehålla den gröna infrastrukturen. Redan i tidigt skede kan den gröna infrastrukturen beaktas genom att exempelvis, utforma och bibehålla artrika infrastrukturmiljöer, att möjliggöra passager för djur samt bekämpa invasiva arter som hotar artrika infrastrukturmiljöer. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. Enligt Trafikanalys (2021) finns ännu inte någon indikator som beskriver hur transportsystemets infrastruktur är anpassad till landskapet och naturmiljön men de uppgifter som föreligger tyder inte på att utvecklingen varit tillräcklig för att på något avgörande sätt ha förändrat tillståndet sedan målen antogs.

Enligt Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur (Länsstyrelsen, 2021) kan åtgärder som breddning eller viltstängsel på befintlig infrastruktur öka barriäreffekten men också minska den om nya faunapassager anläggs. Av större intresse för den gröna infrastrukturen är dock nya vägar eftersom de kan skapa nya barriärer av olika omfattning beroende på topografi.

I handlingsplanen lyfts också att påverkan på grön infrastruktur behöver ses i ett regionalt perspektiv där delar av infrastrukturen samspelar med varandra, till exempel att trafiken omfördelas om en ny väg ersätter en gammal och på så sätt minskar barriäreffekten vid befintlig väg.

Luftkvalitet

Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter (Trafikverket, 2021d). De luftföroreningar som är svårast att hantera och som har stor skada på luftorgan, hjärta och kärl är inandningsbara partiklar. PM2,5 är mindre partiklar och PM10 är större partiklar. De större partiklarna, PM10, bildas framförallt vid vägslitage. De mindre partiklarna, PM2,5, bildas framförallt vid förbränningsprocessen och utgör en stor del av utsläppen från bilars avgasrör.

Andra luftföroreningar vars gränsvärden är svåra att uppnå och som är skadliga för hälsan och som är indikatorer för skadliga avgasföroreningar, är kvävedioxid (NO_2). Kvävedioxid, NO_2, vilka bildas både direkt vid motorförbränning och vid oxidation av kväveoxidutsläpp (NO).

Trafikverket kartlägger områden med höga luftföroreningshalter längs med hela det statliga vägnätet, både med hjälp av beräkningar och mätningar (Trafikverket, 2021d). Norm- och miljömålsvärden för partiklar överskrids eller riskerar att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens vägslitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar.

Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Kvävedioxid (NO2) har följaktligen ökat och överskrider norm- och miljömålsvärden i Sveriges tätorter. Med strängare avgaskrav enligt EURO-standarder blir däremot fordonsparken med tiden renare. (Trafikverket, 2021d). Även för partiklar överskrids eller risker norm- och miljömålsvärden att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens vägslitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar (Trafikverket, 2021d).

Etappmålet att utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter (exklusive flyg) ska minska med 70 procent jämfört med 2010. Den utveckling som nu kan observeras sett över ett antal år räcker inte för att målet ska nås. Ytterligare initiativ och styrmedel kommer att krävas för att förändra denna bedömning. Något som ändå talar för att etappmålet kan nås är den snabba tillväxten för laddbara fordon i nybilsförsäljningen. (Trafikanalys, 2021).

I Västra Götaland har utvecklingen gått åt rätt håll under flera år vad gäller partiklar (PM 2,5 och PM10) och i dag klaras miljökvalitetsnormen (MKN) i länets tätorter. Trafiken ökar dock och på vissa trafikerade platser nås inte miljökvalitetsmålet.

Vad gäller kvävedioxid (NO_2) ligger uppmätta halter långt över miljökvalitetsmålet i trafikerade miljöer i de stora tätorterna. Under de senaste tio åren har halterna minskat i regional och urban bakgrundsluft. I trafikerade miljöer är utvecklingen mer osäker då den minskat på vissa mätplatser, men ökat på andra.

Buller

Enligt EU:s bullerdirektiv ska buller i större tätorter och vid större vägar, järnvägar och flygplatser kartläggas vart femte år och ett åtgärdsprogram tas fram. Enligt Trafikverket (Trafikverket, 2018a) exponerades 2016 cirka 1 miljon människor i Sverige för bullernivåer som överstiger 55 dB[11] från trafiken på statliga vägar med mer än 3 miljoner fordon och järnvägar med mer än 30 000 tåg. Antalet bullerutsatta har minskat under 2020 men är ändå på ungefär samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021).

För att prioritera åtgärder på längre sikt behöver hänsyn tas till samhällsutveckling, fordonsutveckling och användning av fordon (Trafikverket, 2018a). Det kan dock finnas kvar ett stort behov av bullerdämpande åtgärder (bullerskärmar eller bullervallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser samt tystare vägbeläggningar). Inom samhällsplaneringen omfattar arbetet för att minska bullerstörningar bland annat dialog mellan Trafikverket och kommuner i tidiga planeringsskeden och planeringsstöd i form av riktlinjer, regler, inventeringar och information om miljö- och hälsoeffekter.

I Västra Götaland är miljökvalitetsmålet för God bebyggd miljö inte uppnått och kommer inte kunna nås med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2020). I Göteborg klarar 90 procent av de boende nivåerna för att uppfylla målet för en god ljudmiljö men samtidigt nås inte målet i parker och på skolgårdar. Enligt miljömålsbedömningen kan nya åtgärder, bland annat ett regionalt bullernätverk, få positiv effekt men det finns risk att dessa inte är tillräckliga mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället, eller att goda intentioner inte blir verklighet. Styrmedel med negativa eller otillräckliga effekter väger tungt i helhetsbedömningen, främst kring infrastruktur och buller.

11 Riktvärde för trafikbuller utomhus vid fasad.

Trafiksäkerhet

Beslutet om Nollvisionen, som antogs av en enig riksdag 1997, har haft stor betydelse för utvecklingen och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder inom vägtransportsystemet. Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

År 2009 beslutade regeringen om ett nytt etappmål som innebär att antalet döda ska halveras till 2020. Det innebär att antalet omkomna i trafiken årligen då inte får överstiga 220 och svårt skadade inte ska överstiga 4100 personer. Enligt Transportstyrelsens statistik för år 2020 omkom 204 personer, varav 161 var skyddade trafikanter och 43 oskyddade, och 1645 personer skadades svårt (Transportstyrelsen, 2021a). Det innebär att nollvisionens etappmål har uppnåtts men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidraget till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare.

Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. Till 2030 har ett nytt etappmål bestämts som innebär att antalet omkomna i trafiken ska halveras från 2020 fram till dess. Enligt Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2021b) kräver framgång i trafiksäkerhetsarbetet insatser från alla aktörer. Större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som är en trafikantgrupp som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken eftersom de varken har den erfarenhet och förståelse som behövs för att klara sig i trafiken. Enligt en studie (Johansson & Leden, 2009) anser barn att dålig sikt, intensiv motortrafik och hög hastighet bidrar till en farlig trafikmiljö. Barn kan även tänkas ha sämre sikt än vuxna på grund av deras längd och eftersom synen inte är fullt utvecklad bland mindre barn. Barn har svårare än vuxna att bedöma avstånd och hastigheter samt att förutse andra människors beteenden. Även hinder som parkerade bilar, träd och byggnader gör det ofta svårt för barn att få en överblick över trafiken.

Generellt sett har antalet omkomna och svårt skadade barn i trafiken i åldern 0 – 17 år minskat från 2003 fram till 2020 med vissa variationer enligt Transportstyrelsens statistik. Redan 2011 rapporterades att trafikskadorna minskat markant genom bättre trafikplanering, separata gång- och cykelbanor, säkrare bilar och bättre säkerhetsutrustning i bilarna (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2011). Även det faktum att barns och ungas rörelsefrihet har minskat påverkar olycksstatistiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90 procent sedan 1950-talet.

Aktivt resande

Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdsätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik (Trafikverket, 2021e). I begreppet cykel inkluderas även elcykel och elscooter. Aktivt resande kan bidra till att minska klimatutsläppen, förbättra hälsan, öka tillgängligheten, gynna social inkludering och hantera trängsel i städer.

Daglig rörelse har visat sig vara av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga ohälsa och transportsystemet har stor potential att skapa goda förutsättningar att bidra till detta genom trygga, säkra och attraktiva färdmiljöer som stimulerar till aktivt resande (Trafikverket, 2019).

Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som når upp till WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att bli färre enligt uppföljning av de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2021). Vuxna som

uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport har också minskat.

Målet för aktivt resande är kopplat till målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram som har som övergripande mål att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021).

För att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland har potentialen för arbets- och skolpendling med gång, cykel och elcykel för befolkningen i regionen undersökts (Västra Götalandsregionen, 2018). Enligt undersökningen kan 37 procent av de arbetande i Västra Götaland cykla till arbetet inom 30 minuter.

Tillgänglighet

Hållbarhetsaspekterna med avseende på tillgänglighet är uppdelad i olika kategorier: Tillgängligheten för näringslivet, på landsbygden, i städer, grundläggande tillgänglighet för alla grupper av människor samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För enkelhetens skull redovisas tillgänglighet i ett och samma kapitel.

Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. (Trafikverket, 2019). För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. På grund av att tillgänglighet är mycket omfattande och mångfacetterat och många gånger ett rörligt mål som ständigt behöver förbättras saknas en distinkt definition och målnivå.

En väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bland annat jobb och bostäder i hela landet. En fungerande bostadsmarknad i hela landet är av väsentlig betydelse för att alla människor ska få tillgång till en bostad, och dagens bostadsbrist ska mötas med ett ökat bostadsbyggande. Även näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar till resten av världen. Det ställer krav på att transportsystemet planeras med beaktande av övrig samhällsplanering på såväl lokal och regional som statlig nivå[12].

Näringsliv

Godstransporterna är i hög grad koncentrerade till ett fåtal större stråk, där de huvudsakliga stråken, oavsett avstånd eller varugrupp, är väg E4, E6, E18 och E20 (Regeringskansliet, 2018). Det betyder att det ställs höga krav på kvalitet, särskilt bärighet, på dessa stråk vilket inte uppnås överallt idag. Transporter av gods sker också via järnväg, sjöfart och flyg.

Godstransporternas tillgänglighet bedöms med en extrapolering av äldre underlag befinna sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de mer aktuella nöjdkundundersökningarna med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare (Trafikanalys, 2021).

Under 2018 och 2019 har tillgängligheten för godstransporter på väg befunnit sig på ungefär samma nivå med avseende på utbredning och konnektivitet som då de transportpolitiska målen antogs, järnväg har ökat något (Trafikanalys, 2021). Inga beräkningar utfördes för 2020. När det gäller transportsystemets tillförlitlighet visar uppföljningen att godstågstrafiken har haft en positiv utveckling med avseende på punktlighet medan totalstoppens varaktighet i vägnätet har ökat de fem sista åren men inte är högre än 2009.

För basnäringen är transportkostnaden av stor betydelse för konkurrenskraften. Långa transportavstånd och begränsningar i bärigheten på det finmaskiga vägnätet samt begränsad kapacitet och standard på delar av

12 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

järnvägsnätet påverkar konkurrenskraften negativt för en näring som är mer och mer specialiserad och verkar på en global marknad.

För skogsnäringen är tyngre transporter en avgörande faktor för konkurrenskraften medan det för långväga godstransporter generellt i första hand handlar om möjlighet till att transportera större volymer genom längre fordon. Både längre och tyngre fordon har god samhällsekonomisk nytta, med lägre klimatpåverkan och bibehållen säkerhet.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för infrastrukturen för perioden 2018–2029 är näringslivets godstransporter ett av de områden som har prioriterats vilket innebär att åtgärder kommer att genomföras för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1 standard (Regeringskansliet, 2018).

Landsbygd

För medborgare och företag etablerade i landsbygderna handlar det, till skillnad från basnäringen, i mindre utsträckning om infrastrukturens standard utan framförallt om ett bristfälligt trafikutbud med få eller inga alternativ utöver den egna bilen. Färre boende och företag verksamma i landsbygderna leder också till mindre underlag för såväl offentlig som kommersiell service.

Att det finns ett bristfälligt trafikutbud visar också en studie av sambandet personaltäthet och kollektivtrafiktäthet i olika kommuner, av vilken det framgår att ett bilinnehav och utbud av kollektivtrafik inte samvarierar vare sig positivt eller negativt i landsbygdskommuner, förutom i de avlägset belägna kommunerna (Trafikanalys, 2021).

När det gäller den lokala tillgängligheten till livsmedelsbutik, grundskola, vårdcentral och arbetsplatser med persontransporter (bil och kollektivtrafik) visar regeringens måluppföljning sammantaget att tillgängligheten befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Måluppföljningen visar att en mindre andel av befolkningen i landsbygdskommunerna, jämfört med tätortskommuner eller kommuner nära tätorter, fortfarande bor på ett rimligt avstånd från service och arbetsplatser, särskilt i de avlägset belägna landsbygdskommunerna.

Uppföljningen visar att tillgängligheten till skolor och framför allt gymnasieskolor är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner än i storstäder men att den ökar. Tillgängligheten med cykel till livsmedelsbutik och grundskola anses generellt vara hög, i landsbygdskommuner (dock lägre än i städer) förutom för mycket avlägset belägna landsbygdskommuner. Trenden är dock fortsatt negativ generellt mot lägre tillgänglighet till närmaste dagligvaruhandel. Tillgängligheten till vårdcentraler följer samma mönster som handeln. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten generellt för persontransporter befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs.

För att kunna bo och verka i landsbygderna beskriver den parlamentariska landsbygdskommittén i sitt slutbetänkande att arbetstillfällen, välfärdstjänster, kommersiell service samt kultur är centrala faktorer för att landsbygderna ska kunna utvecklas och överleva på sikt.

Städer

Städernas förutsättningar med fortsatt befolkningstillväxt handlar i första hand om trängsel och hur en begränsad infrastruktur används på effektivaste sätt.

I de mest tätbefolkade kommungrupperna finns en negativ korrelation mellan utbud av kollektivtrafik och bilinnehav, vilket visar att högt kollektivtrafikutbud inte behöver innebära ett lägre bilinnehav. Tillgängligheten med kollektivtrafik till grundskola och gymnasium är högst i täta kommuner. Till dagligvaruhandel är tillgängligheten högst i städer, vilket också gäller livsmedelsbutiker som till skillnad från dagligvaruhandeln har ett komplett utbud året runt. Tillgängligheten till

livsmedelsbutiker har ökat något mellan 2019 och 2020. Tillgängligheten till vårdcentraler visar samma mönster.

Prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen blir därför nödvändig framöver, där mer hållbara färdsätt prioriteras och en hållbar varuförsörjning säkras. Det handlar bland annat om att fysiskt omdisponera stadens begränsade utrymme till förmån för gång-, cykel och kollektivtrafik exempelvis; att minimera gatuparkering på vissa gator för att skapa utrymme för cykelvägar samt bilfria zoner; förbättrade lastzoner utvecklas och godset samordnas bättre med färre antal leveranser; leveranser i lågtrafik eller nattetid med lågbullrande fordon; förbättrade bytespunkter i kollektivtrafiken med trygga cykelparkeringar.

Grundläggande tillgänglighet

Transportpolitiken har under lång tid haft särskilt fokus på oskyddade trafikanter, barn, äldre och funktionsnedsattas transportbehov, samt att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga i lika hög grad tillgodoser såväl kvinnors som mäns transportbehov. Grundläggande tillgänglighet innebär att alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Dessa kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar en större del av det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning (Trafikanalys, 2021). Enligt uppföljningen av de transportpolitiska målen är det tydligt att män under 2019 körde bil i större utsträckning än vad kvinnor gjorde medan kvinnor reste med bil som passagerare mer än män. Kvinnor reste fler kilometer med regional kollektivtrafik än vad män gjorde 2019.

Med de samhällsförändringar som skett de senaste åren är det nu angeläget att vidga begreppet till att omfatta andra relevanta aspekter av social hållbarhet. Med social hållbarhet menas att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Sedan införandet av FN:s barnkonvention i svensk lag och genom den prövning och analys i arbetet med den regionala planen säkerställs att hänsyn tas till barnets bästa.

Funktionsnedsättning

Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning som påverkar deras vardag. Det kan vara personer med nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada, nedsatt kognitiv förmåga, till exempel dyslexi, ADHD eller demens, eller personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk hälsa, till exempel kronisk värk, mag- och tarmbesvär, allergier, överkänslighet, stress, oro eller ångest. (Trafikanalys, 2019). En funktionsnedsättning kan innebära att en resenär är extra känslig för hinder av olika slag.

Uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning under 2019 visade på stora regionala variationer i tillgänglighetsarbetet. Storstadsregionerna lägger mer resurser och vidtar flera åtgärder än andra delar av landet. Att bo i glesbefolkade områden kan innebära dubbla tillgänglighetshinder för socio-ekonomiskt svaga grupper (Trafikanalys, 2021). Uppföljningen år 2020 visar på att coronapandemin har påverkat tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som ofta ingår i riskgrupper. Undersökningar, statistik och forskning har visat att personer med funktionsnedsättning i högre grad upplever hinder och därför avstår från att resa kollektivt (Trafikanalys, 2019). Dessa upplevda hinder sammanfaller inte nödvändigtvis med förändringar i kollektivtrafiksystemet utan kan handla om generella barriärer, men de kan också vara av organisatorisk natur.

Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning (Trafikanalys, 2018). Enligt Trafikanalys rapport tjänar kollektivtrafiken i första hand arbets- och skolresor. Personer med funktionsnedsättning nyttjar inte kollektivtrafiken i lika hög grad.

Tillgången till bil i hushållet är lägre för vuxna med funktionsnedsättningar, i synnerhet för personer med nedsatt rörelseförmåga, vilket tolkas som en indikation på för i kollektivtrafiken och att personer med funktionsnedsättningar föredrar bil (Trafikanalys, 2018).

Regelverket och ansvaret för kravställning på tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är trafikslagsberoende och präglas av enskilda fysiska och tekniska åtgärder i infrastruktur och i fordon, till exempel fysisk utformning av hållplatser och stationer, rullstolsplatser och audiovisuell information (Trafikanalys, 2019).

Enskilda regioner har successivt tagit steget mot en mer strategisk styrning och uppföljning av tillgänglighetsinsatser, dvs. en högre grad av integration av tillgänglighetsinsatser i såväl ett verksamhetsperspektiv som ett resenärsperspektiv, som exempelvis detaljerade riktlinjer för kravställning på den upphandlade kollektivtrafiken, inklusive tillgänglighetskrav på infrastruktur och fordon, service och information, utbildning och bemötande.

Enligt Trafikanalys (2019) behövs en mer mogen målstyrning som beaktar mångfalden av tillgänglighetsbehov, tillgänglighet som en allmän kvalitetsfråga. Utan ett helhetsperspektiv på service och information kvarstår osäkerhet om resandet för alla, och i synnerhet för personer med funktionsnedsättning. Deras tillit och tilltro till kollektivtrafik som färdmedel förutsätter aktuell, relevant och korrekt information och service i ett Hela-resan-perspektiv, dörr-till-dörr, hela dygnet, hela året.

Trygghet

Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle (Trafikverket, 2019). Trygghet tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Trygghet kan både vara en subjektiv känsla och vara kopplat till ett objektivt mått av risk och brottsstatistik.

Det finns tillfällen och situationer i transportsystemet när resan kan upplevas som otrygg, exempelvis att gå från busshållplatsen i mörker eller att befinna sig vid en större bytespunkt en sen kväll (Trafikverket, 2019). Bristande trygghet kan medföra att resenärer avstår från att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället. Trygghet är således en avgörande faktor för att skapa ett attraktivt och inkluderande samhälle som är jämställt och bidrar till god tillgänglighet för alla.

Enligt en undersökning av Trafikverket (2018b) är trenden över tid att barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga. Anledningen till otryggheten är framförallt trafiken. Orsakerna är främst att barnet måste korsa vägar, att vägarna är vältrafikerade och att hastigheterna upplevs vara höga. Barn som åker skolskjuts har däremot en betydligt tryggare resväg till skolan. Områden som har förbättrats över tid är påstigningsplatsen för de som har skolskjuts där hållplatsfickor och väderskydd som exempelvis väntkur förekommer i allt högre utsträckning.

Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter

Tabell 14. Avgränsning av hållbarhetsaspekter.

Fokusområde Klimat		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Klimatpåverkan	Klimatfrågan handlar om klimatpåverkan från trafik och infrastruktur. Frågan är också relevant för hur den regionala transportinfrastrukturen kan bidra till omställning och anpassning för att uppnå klimatmålen. Klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO_2e)[13], samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Aspekten avser utsläpp från trafik samt utsläpp från transportsektorns byggande, drift och underhåll. Åtgärder som bedöms leda till ökad trafikmängd och ökade hastigheter bedöms leda till ökade utsläpp-I bedömningen inkluderas inte utsläpp från byggskedet.	**Klimat**

13 Ett mått på utsläpp av växthusgaser från olika gaser som bidrar till växthuseffekten. Koldioxidekvivalenter anger hur mycket koldioxid respektive växthusgas motsvarar för att ge samma klimateffekt.

Fokusområde Landskap		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Landskap Naturmiljö Kulturmiljö	Transportinfrastrukturens påverkan på fokusområdet landskap inkluderar dess natur- och kulturvärden. I det ingår att bibehålla och stärka den biologiska mångfalden för att naturen ska kunna leverera de ekosystemtjänster vi lever av. Infrastrukturen har en viktig roll för den utvecklingen, till exempel som spridningsvägar för växter eller att möjliggöra passager för djur. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. (Trafikverket, 2019). Det finns områden som är av särskild betydelse för att upprätthålla den biologiska mångfalden (exempelvis Natura 2000 områden och andra skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken) och många arter i dessa områden är beroende av spridningsvägar för ett livskraftigt bestånd. Kulturmiljöaspekten definieras här som kulturvärden i infrastrukturen såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, samt landskapets kulturvärden. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och effekter på de olika aspekterna för de namngivna vägåtgärderna. För övriga åtgärdsområden blir bedömningen mer generell med utgångspunkt från ingående åtgärder. Som stöd i bedömningen används relevanta lager i verktyget Grön Infrastruktur, såsom riksintressen för natur- och kulturmiljövården, Natura 2000-områden. Miljöeffektsbedömningen avgränsas till att bedöma om det finns potential för åtgärden/åtgärdsområdet/planen att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden. Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning görs för åtgärder med känd geografisk avgränsning och platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.	Biologisk mångfald

Fokusområde Hälsa och livskvalitet		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Hälsa	I miljöbalken anges att effekter på människors hälsa ska bedömas och sättas i samband med de andra uppräknade delarna av miljön. WHO definition lyder: ”Hälsa är ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och ej endast frånvaron av sjukdom.” En miljöbedömningsprocess ska inte bara undvika faktiska negativa konsekvenser för människors hälsa utan också främja positiva effekter. Under aspekten hälsa ingår buller och vibrationer, fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det finns risk för negativa miljöeffekter från buller om boende på grund av infrastrukturplanen utsätts för buller från väg- eller järnvägstrafik med ljudnivåer överstigande de gällande riktvärdena och som riskerar påverka hälsan. Det finns potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att färre dödas och skadas allvarligt på grund av att trafiksäkerheten förbättras. Det finns också potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att det aktiva resandet ökar.	**Buller** **Aktivt resande** **Trafiksäkerhet**
Befolkning	Hälsa kan handla om alternativa lösningar som kan bidra till att det finns tillgång till bostadsnära natur, friluftsliv, goda ljudmiljöer, tillräckligt stora skolgårdar för barns utveckling, gång- och cykelvägar, frisk luft etcetera. (Naturvårdsverket, 2021d). Bedömning ska göras av konsekvenser för både enskilda människor och olika grupper i befolkningen. Exempelvis kan barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall och i andra fall andra grupper. Aspekten bedöms endast med avseende på hållbarhetskriteriet tillgänglighet.	**Tillgänglighet** **Trygghet**
Luft	Luft definieras här som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människans hälsa och/eller miljön, särskilt barn är känsliga för luftföroreningar. Luftföroreningsmarkörer är emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar samt halter av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10). Aspekten luft bedöms både med avseende på risker och konsekvenser och hållbarhetskriteriet frisk luft.	**Luftkvalitet**

Fokusområde Hushållning av resurser		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Mark	Med aspekten mark avses areella näringars markanvändning som avgränsas till transportinfrastrukturens påverkan på de areella näringarna jordbruk, skogsbruk sett till dess förmåga att producera material och föda. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma förutom där det berör aspekten biologisk mångfald.	**Till viss del biologisk mångfald**
Vatten	Med vatten menas här allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grundvatten och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och våtmarker. Avgränsas vid bedömningen till alla utpekade grundvattenförekomster, samt alla ytvatten som omfattas av vattenskyddsområde eller som innehåller allmän vattentäkt men som saknar vattenskyddsområde (VSO). Därutöver vattenförekomster med stora ekologiska värden avses utpekade ekologiskt skyddsvärda vatten. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och eventuella konsekvenser på de olika aspekterna för de namngivna vägåtgärderna. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	**Biologisk mångfald**
Hushållning med naturresurser	Aspekten omfattar hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, 7 kap. miljöbalken om skydd av områden, samt annan hushållning med material, råvaror och energi. Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet. Ekosystemtjänster och grön infrastruktur, vilket innebär påverkan på grön infrastruktur och naturens förmåga att leverera ekosystemtjänster. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	**Till viss del biologisk mångfald**
Jord	Aspekten jord utgörs av förekomst av antropogent förorenade områden och tillkommande föroreningar. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma.	

Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden

Under hela framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. I tabellen nedan listas de beslut och ställningstaganden som har fattats såväl på tjänstepersonnivå som politisk nivå och som har betydelse för hållbarhetsbedömningen. I kolumnen till höger beskrivs de bedömda konsekvenserna.

Tabell 15. Hållbarhetslogg med beslut och konsekvensbedömning

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Regionfullmäktiges beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029.	Framtagande av ett Miljö-PM 2019 med rekommendationer för integrering av miljöaspekter i planprocess. Ökad tydlighet om hur regionala planen kan bidra till klimatmålen.
Övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur gentemot Trafikverkets målbild 2030, Tillgänglighet i ett hållbart samhälle, som är Trafikverkets tolkning av Agenda 2030.	Ökad tydlighet om de aspekter som särskilt behöver lyftas i inriktningsplaneringen.
Politiskt ställningstagande om att Systemanalysen utgör grunden för transportinfrastrukturplanering.	Istället för att göra ett helt nytt omtag behålls den tidigare systemanalysen, som togs fram före Agenda 2030 antogs. Möjlighet att genomföra mindre justeringar av systemanalysen med utgångspunkt i nationella mål och nya kunskapsunderlag. Risk för komplexa målkonflikter mellan de nya kunskapsunderlagen och systemanalysen.
Politiskt ställningstagande om en mindre revidering (komplettering) av regional plan. Beslut på nationell nivå om revidering av nationell plan saknas i detta skede.	Möjlighet att introducera ett nytt "mindset" med tydligare ramverk utifrån tidigare analyser.
Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Och att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.	Säkerställa att inriktningsunderlaget går i riktning mot hållbar utveckling och att miljöaspekterna täcks in enligt miljöbalken. Säkerställer att sociala perspektiv vävs in tydligare i planen.

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Utveckling av tre principer som kompletterar systemanalysen: 1. Regional infrastrukturplans klimatpåverkan ska minimeras. 2. Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen. 3. Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar.	Konkreta och tydliga principer för att tydligare styra mot ett hållbart transportsystem och nå uppsatta hållbarhetsaspekter.
Användning av begreppet "transporteffektivt samhälle" i inriktningsunderlaget.	Förhållningsätt med syftet att planen ska bidra till transporteffektivitet.
Regeringsuppdrag om revidering av nationell plan, där det framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av förslaget till fördelning av ekonomisk ram beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter.	Från att ha varit en komplettering, blir det nu en revidering av den regionala planen. Det innebär att hållbarhetsbedömningen får större betydelse.
BHU ställer sig bakom inriktningsunderlaget, som beslutas i regionstyrelsen.	Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, som tydligare pekar på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala planen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.
Tre alternativ för att bygga planen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ. 1. Alternativ Flexibilitet 2. Alternativ Större åtgärder 3. Alternativ Intermodalitet	Tre olika sätt att bygga planen utvecklas. De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positiv till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebär en risk för negativ påverkan på klimatet.

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Politiskt ställningstagande i BHU om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet. Planen ska hålla sig inom inriktningsunderlaget.	De två alternativen kräver avvägningar för att kunna klara klimatmålet. Som beslutsunderlag finns hållbarhetsbedömning där det i medskicken synliggörs att för att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Större vägåtgärder innebär generellt sett större risk för ökad trafik, därmed risk för att motverka mål om minskad klimatpåverkan.
Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Tydligt ställningstagande om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.	Många av de namngivna objekten förväntas ge positiva effekter på näringslivets tillgänglighet, tillgänglighet till arbete för de som bor på landsbygden samt förbättrad trafiksäkerhet för vägtrafiken. De riskerar dock att motverka klimatmålet genom att de i flera fall riskerar leda till ökad trafik eller ökade hastigheter.
Prövning och analys av barnens bästa.	Slutsatser utifrån barnkonventionens relevanta artiklar blir medskick till det fortsatta planbygget.
Tjänstepersonsbeslut om att med hjälp av utomstående expertis göra känslighetsanalyser av klimatberäkningarna. Samt att dessa ska kompletteras med kvalitativa bedömningar enligt SEB-metodiken.	Både SEB:arna och schablonerna bygger på den nya basprognosen, som utgår från en väldigt hög elektrifieringstakt och snabb ökning av förnybara drivmedel, vilket har ifrågasatts från flera olika håll. Känslighetsanalysen visade att oavsett beräkningsmetod ligger planen runt noll i utsläpp. Ett sätt att göra det mindre sårbart är att komplettera med en kvalitativ bedömning av om de olika åtgärdsområdena leder i riktning mot ett transporteffektivt samhälle.
Medskick utifrån hållbarhetsaspekterna: vilka åtgärder leder till respektive motverkar aspekterna.	Medskicken används i bygget av planen för att säkerställa att planen går i en hållbar riktning.
BHU ställde sig bakom utkastet till förslag till remissversion av planen med hållbarhetsbarhetsbedömning	Hållbarhetsbedömningen visade att planen inte har några betydande negativa miljöeffekter. Planen bidrar positivt till de flesta hållbarhetsaspekter och har varken positiv eller negativ påverkan på klimat, biologisk mångfald och trygghet.

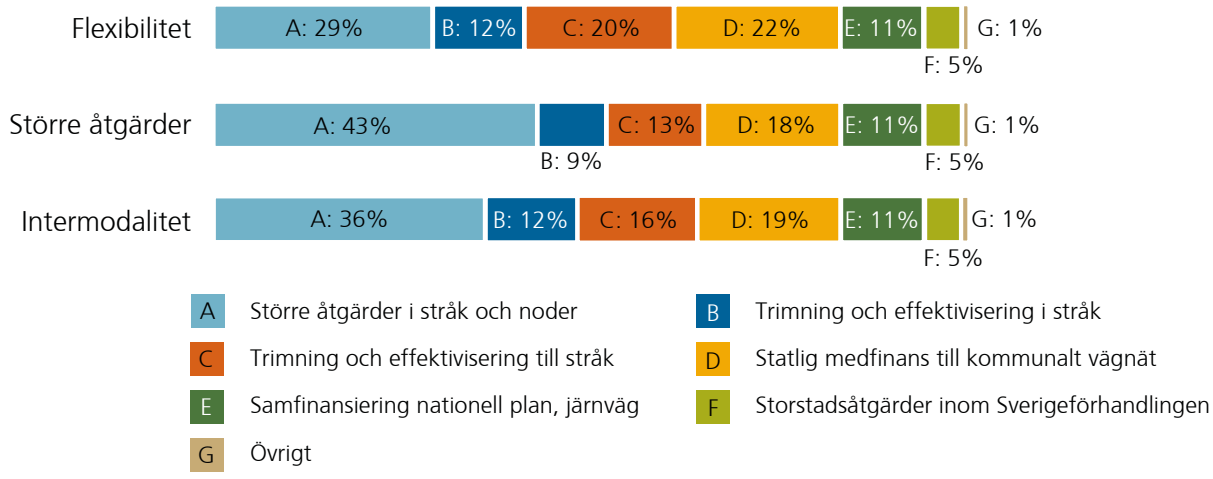
Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning

Tidigt i processen fanns tre alternativa förslag på utformning av infrastrukturplanen. Dessa togs fram för att undersöka olika möjligheter till utformning; alternativ *Flexibilitet*, alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet*. I samband med det gjordes även en hållbarhetsbedömning av alternativen.

Den stora skillnaden mellan alternativen var hur stor andel av medlen som avsattes till större respektive mindre åtgärder, se figur 10. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig åt mellan alternativen. Det fanns även olika stora satsningar på cykel, kollektivtrafik respektive mindre vägåtgärder inom åtgärdsområdena *trimning och effektivisering i stråk*, *trimning och effektivisering till stråk* samt *statlig medfinans till kommunalt vägnät*.

Alternativ *Flexibilitet* innebar ett fokus på mindre åtgärder med en god spridning över hela länet. Detta alternativ innebar att infrastrukturplanens medel genererar fler, men mindre, åtgärder och större geografisk spridning totalt sett. Särskilt prioriterat i detta alternativ var att stärka kopplingen till stråk genom åtgärder i det mindre vägnätet.

I alternativ Flexibilitet ingick inga nya större vägobjekt. Däremot ingick ökade satsningar på det mindre vägnätet, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder samt ökade satsningar på smärre åtgärder.



Figur 10.Fördelning av medel för de tre alternativa inriktningarna för infrastrukturplanen.

Alternativ *Större åtgärder* innebär ett fokus på att åtgärda högst prioriterade brister i infrastrukturplan 2018-2029 och de åtgärdsförslag som har lyfts fram i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav möjlighet för nya namngivna vägåtgärder men hade bara möjlighet att åtgärda en del av de många bristerna i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav en mindre geografisk spridning av åtgärderna i länet.

I alternativ Större åtgärder ingick möjlighet till flera nya större vägobjekt. Därtill ingick en något ökad satsning på cykelåtgärder och kollektivtrafik. Det ingick däremot inga ökade satsningar på det mindre vägnätet och inga ökade satsningar på smärre åtgärder.

Alternativ *Intermodalitet* är var en sorts mellanvariant av ovanstående alternativ, med fokus på att stärka bytesmöjligheter för person- och godstransporter. Alternativet gav möjlighet att genomföra ett fåtal nya namngivna vägåtgärder men även många mindre åtgärder.

I alternativ Intermodalitet ingick möjlighet till något/några nya större vägobjekt. Därtill ingick ökade satsningar på kollektivtrafik och en något ökad satsning på cykelåtgärder, det mindre vägnätet och smärre åtgärder.

Hållbarhetsbedömning av alternativen och beslut om fortsatt arbete

Hållbarhetsbedömningen, som finns sammanfattad i en rapport[14], visade att de tre alternativen hade potential för positiv påverkan på de flesta aspekterna. Däremot fanns risk för negativa effekter avseende aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Alternativ *Större åtgärder* var det alternativet med högst andel större vägobjekt och riskerade att motverka det nationella klimatmålet. *Alternativ Flexibilitet* och *Intermodalitet* möjliggjorde för bättre förutsättningar att bidra till klimatmålet, men även dessa förutsatte att åtgärder väljs som kunde ge förutsättningar för minskad klimatpåverkan.

Samtliga tre alternativ riskerade att medföra negativ påverkan på den biologiska mångfalden, till följd av markanspråk och barriäreffekter. För alternativ *Större åtgärder* bedömdes de negativa effekterna bli större än för de övriga två alternativen, men för alternativ *Flexibilitet* och *Intermodalitet* skedde markanspråken över en större geografisk yta.

Efter genomförande av hållbarhetsbedömning av alternativen ställde sig beredningen för hållbar utveckling (BHU) bakom ett förslag om att gå vidare med en fördjupning av alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet* för fortsatt åtgärdsplanering till infrastrukturplanen 2022-2033. Alternativ *Flexibilitet* utgick. Regional infrastrukturplan 2022-2033 har således arbetats fram utifrån en kombination av alternativ *Större åtgärder* och *Intermodalitet*.

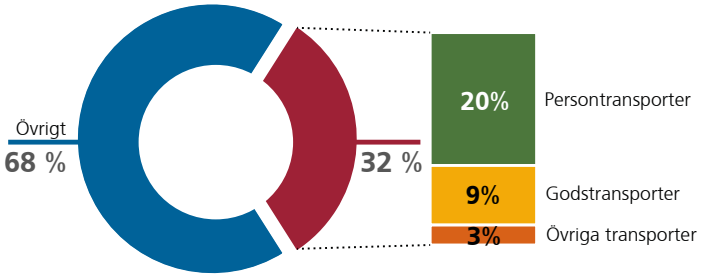
14 Rapporten återfinns i handlingarna till beredningen för hållbar utveckling 8 dec 2020. https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012

Bilaga 5 – Känslighetsanalys

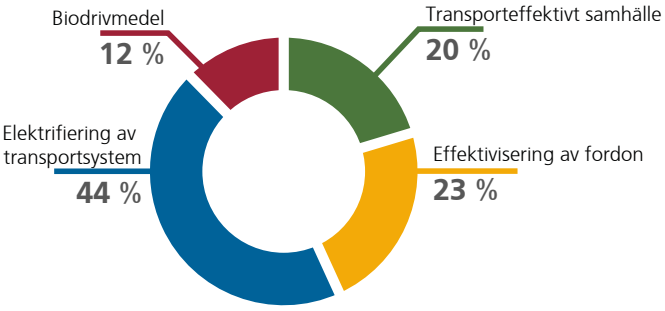
Transportsektorns bidrag till minskad klimatpåverkan

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av de totala CO_2-utsläppen i Sverige. Persontransporter bidrar till cirka 63 procent av dessa (20 procent av totala utsläppen), se figur 11. Sverige har som mål att senast år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter ha minskat med minst 70 procent jämfört med år 2010. Hittills har utsläppen minskat med 20 procent[15]. Inrikes flyg omfattas inte av detta mål, utan ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. De faktorer som påverkar utsläppen är mängden fordon och mil, hur vi reser, vilka bränsletyper vi använder och fordonens energieffektivitet. Utöver det påverkar byggandet av infrastrukturen utsläppen.

Enligt det klimatpolitiska rådet[16] ska utsläppen från transporter minskas genom förnybara drivmedel, förbättrad energieffektivitet och ett transporteffektivt samhälle. Elektrifiering av transporter beräknas stå för den största andelen av minskningen, cirka 44 procent, följt av åtgärder inom ramen för effektivare transporter och fordonsteknik, cirka 23 procent. Biodrivmedel beräknas stå för 12 procent av minskningen. Utöver teknikutvecklingen beräknas åtgärder inom ramen för ett transporteffektivt samhälle stå för cirka 20 procent av utsläppsminskningen, se figur 12. Med begreppet transporteffektivt samhälle avses ”ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Samtidigt som den samlade tillgängligheten (transportnyttan) upprätthålls”. Infrastrukturplaner är en pusselbit i utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.



Figur 11. Koldioxidutsläpp från Sverige.



Figur 12.Beräknat behov av utsläppsminskning från olika insatsområden.

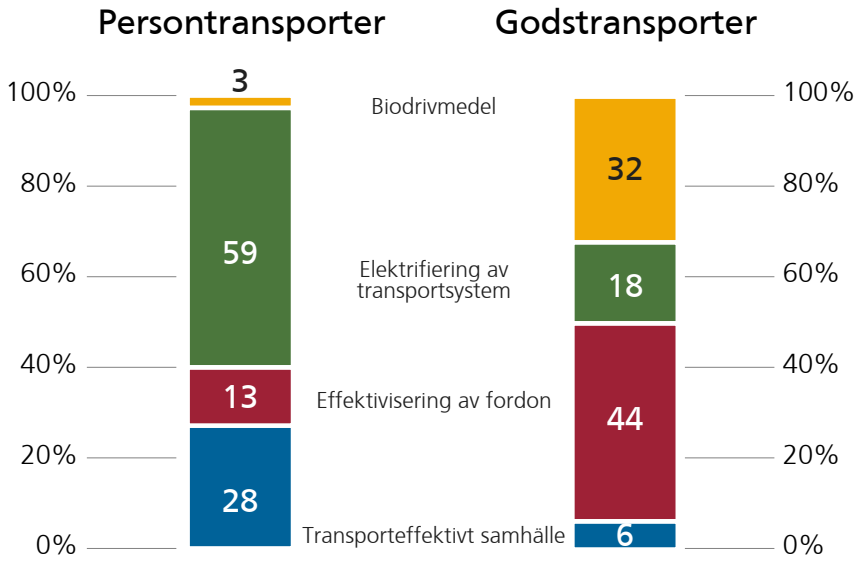
15 Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2020, Naturvårdsverket. https://www.naturvardsverket.se/978-91-620-6911-7/

16 Det klimatpolitiska rådet är ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av om den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska belysa effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen, både kort- och långsiktigt, kan nås på ett sätt som ger goda förutsättningar för kostnadseffektivitet, samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner (ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet) beaktas. Rådet består av medlemmar med hög vetenskaplig kompetens inom miljö, miljöpolitik, ekonomi, samhällsvetenskap och beteendevetenskap.

Även om elektrifiering av fordon beräknas bidra till den största delen av utsläppsminskningen från transporter räcker det inte för att nå klimatmålet i tid, se figur 13. Utöver teknikutveckling behövs det en kombination av investeringar i transportinfrastrukturen tillsammans med styrmedel som leder till ett transporteffektivt samhälle. Åtgärder som bland annat bidrar till ökad cykling, ökad kollektivtrafik, ökad överflyttning från väg till järnväg och minskad biltrafik är av stor betydelse för klimatmålets måluppfyllelse. Gällande godstransporter beräknas effektivisering av fordon, följt av biodrivmedel, stå för den största andelen av utsläppsminskningen.

transportområdet är beroende av utvecklingen av samhället i stort, till exempel till andra prognoser om ekonomisk utveckling och befolkningstillväxt.

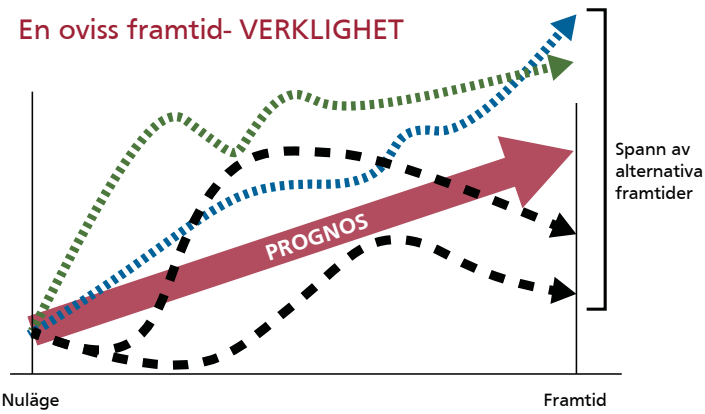
Basprognosen riskerar att leda till en tro att den prognostiserade framtiden är en verklighet. Däremot, vilket också nämns i Västra Götalandsregionens regionala utvecklingsstrategi, är framtiden förknippad med osäkerheter. Planeringen behöver därmed vara robust och kunna anpassas utifrån förutsägbara och oförutsägbara händelser i framtiden. Således finns det betydande risker med att planera utifrån en prognos. Därför är det av stor betydelse hur basprognosen tolkas och används.



Figur 13. Diagrammet redovisar hur de olika insatsområdena kan bidra till minskade utsläpp från transporter.

Prognos och känslighet

Trafikverket har regeringens uppdrag att löpande tillhandahålla prognoser för trafikutvecklingen. Trafikverkets basprognos speglar en möjlig trafikutveckling och ska utgå från beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastruktur samt beakta arbetet hos andra statliga aktörer. Basprognosen pekar på en framtid som är sannolik om inga andra åtgärder vidtas i framtiden och ligger till grund för samhällsekonomiska analyser samt klimatbedömningar. Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl osäkerheter kopplat till prognoser. Prognoser inom



Figur 14. En prognos visar en möjlig utveckling

För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Det vill säga att det inte finns en sannolik framtid utan att det finns ett spann av olika framtidsbilder, se figur 14.

I den senaste basprognosen som togs fram i juni 2020 fastslog Trafikverket att det klimatpolitiska ramverket ska betraktas som ”beslutad politik”, bland annat utifrån den så kallade Januariöverenskommelsen. Det klimatpolitiska ramverket är inte beslutat ännu, vilket ökar prognosens sårbarhet. Utifrån basprognosen konstaterar Trafikverket att Sverige når klimatmålets etappmål för transportsektorn för 2030. Detta görs genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel biodrivmedel och höjt bränslepris. Samtliga tre områden ligger utanför Trafikverkets och regionernas rådigheter gällande nationell och regional infrastrukturplan.

2020 års basprognos innehåller ett antal antaganden:

- **Påskyndad elektrifieringstakt.** År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.

- **Ökad användning av biodrivmedel.** År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.

- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).

- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnads-effektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Det finns osäkerheter kring utvecklingen beträffande behovet av en snabb elektrifiering. Till exempel finns farhågor om att det kan uppstå brist på viktiga ämnen, bland annat kobolt, om inte nya gruvor öppnas snabbt. Andra ämnen där efterfrågan tack vare elektrifieringen kommer att öka kraftigt är litium, mangan och nickel. En annan farhåga är att de nya gruvor som behövs kan etableras i miljöer där de orsakar lokala skador och möter lokalt motstånd. Det är omöjligt att bedöma om den förväntade exploateringsgraden av resurser till elfordon kan bli alltför hög i förhållande till framtida behov. Men det är inte osannolikt att nuvarande omsättningshastighet av vissa material är alldeles för hög för att vara uthållig i ett längre perspektiv[17]. Gällande tillgång på el verkar den största utmaningen vara att säkra elnätet och det ökande effektbehov som förväntas när befolkningen växer, stora industriprocesser som kommer att kräva mer el i kombination med elektrifieringen av transportsektorn. Till exempel anger Göteborg Energi att deras elnätskapacitet för närvarande är hårt belastad och att det är ett tydligt hinder för framtida investeringar och satsningar[18].

Ökningen av biodrivmedel enligt basprognosens antaganden innebär 70 procent mer biodrivmedel än det som används idag i transportsystemet. Att öka den svenska konsumtionen av biodrivmedel så mycket på relativt kort tid är dock inte problemfritt, eftersom det finns frågetecken om hur mycket biodrivmedel som kan produceras på ett hållbart sätt. Om denna ambitionsnivå med ökade biodrivmedel inte realiseras behöver antingen trafikarbetet minskas med cirka 30 procent genom fyrdubbling av bränslepriser eller så nås inte klimatmålet i tid.

I basprognosen antas bränslepriset öka med drygt 85 procent till 2040. Prisökningen beror på antaganden om högre bränsleskatt (2 procents årlig höjning), ökad inblandning av biodrivmedel samt ökade priser på både biobränslen och fossila bränslen. Ökade körkostnader för bilen ökar rimligtvis efterfrågan på alternativ till bilen som cykel, gång och kollektivtrafik.

Med antagandena i basprognosen beräknas biltrafiken växa med 27 procent till 2040. Tågresandet beräknas öka med drygt 50 procent i basprognosen. Det sammanlagda regionala kollektivresandet beräknas öka något långsammare än regionaltågsresandet.

För att minska riskerna med en eventuellt utebliven omfattande elektrifiering och ökat inslag av biodrivmedel samt för att inte behöva fyrdubbla bränslepriserna behöver trafikarbetets utveckling bromsas. Regional infrastrukturplan är en pusselbit som i samspel med övriga insatser i samhällsplaneringen kan bidra till ett minskat trafikarbete. En sådan minskad trafikutveckling på väg ger en ökad måluppfyllelse för aspekterna klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och aktivt resande. Enskilda infrastrukturåtgärder ger begränsade möjligheter till överflyttning från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Däremot har infrastrukturåtgärder i kombination med styrmedel och samhällsplanering en betydande potential att påverka överflyttningen.

Möjligheten att bidra till klimatmålet med insatser i den regionala transportinfrastrukturen är mindre vad gäller direkta utsläpp från fordon och därmed påverkan på klimat och luftkvalitet. Däremot har transportinfrastrukturen en förutsättningsskapande roll för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Ovannämnda åtgärdsområden – elektrifiering, effektivisering och transporteffektivt samhälle bidrar tillsammans till att klimatmålet kan nås. Huruvida utvecklingen går i en nödvändig takt så att målen nås i tid är osäkert. Därför behövs åtgärder inom alla tre områden.

17 Hållbar elektromobilitet, IVL 2020, Nr C 552

18 https://www.goteborgenergi.se/om-oss/press/pressmeddelanden/pressmeddelande/3081371/Pressmeddelande-Elnatskapaciteten-i-Goteborgsregionen-maste-framtidssakras

Beräkning av planens CO_2-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. Åtgärder av större karaktär är namngivna i planen och står för 38 procent av planens medel. Resterande medel är avsatta för åtgärder av mindre karaktär samt samfinansering av järnvägsåtgärder i nationell plan. De flesta av de mindre åtgärderna beslutas under genomförandet av planen.

De större objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en stor rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en bild av planens påverkan på klimatet används schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans utveckling. Scenarierna och de olika schablonerna redovisas i tabell 16 samt förklaras i texten nedan. Schablonerna visar beräkningar av hur många tons ökning eller minskning av CO_2-utsläpp en miljon kronor investering ger för respektive åtgärdstyp.

För respektive scenario har olika emissionsfaktorer använts. En emissionsfaktor anger hur mycket CO_2 som släpps ut per körd kilometer per fordon. Bensindrivna bilar, dieseldrivna bilar och elfordon ingår i schablonerna och räknas för år 2030 och 2040.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar (SEB) med en omfattande analys av CO_2-utsläppen utifrån antaganden i Trafikverkets basprognos. Att räkna om utsläppen från dessa objekt utifrån andra antaganden kräver djupare och tidskrävande analyser. Därför görs bara en kvalitativ känslighetsanalys av namngivna objekt i planen.

Tabell 16. Använda schablonvärden för fem olika scenarier inklusive regional plan 2018-2029. I samtliga scenarier används beräknade värden från SEB:ar för de namngivna objekten. Se avsnitt Beskrivningar av scenarier för utförligare information.

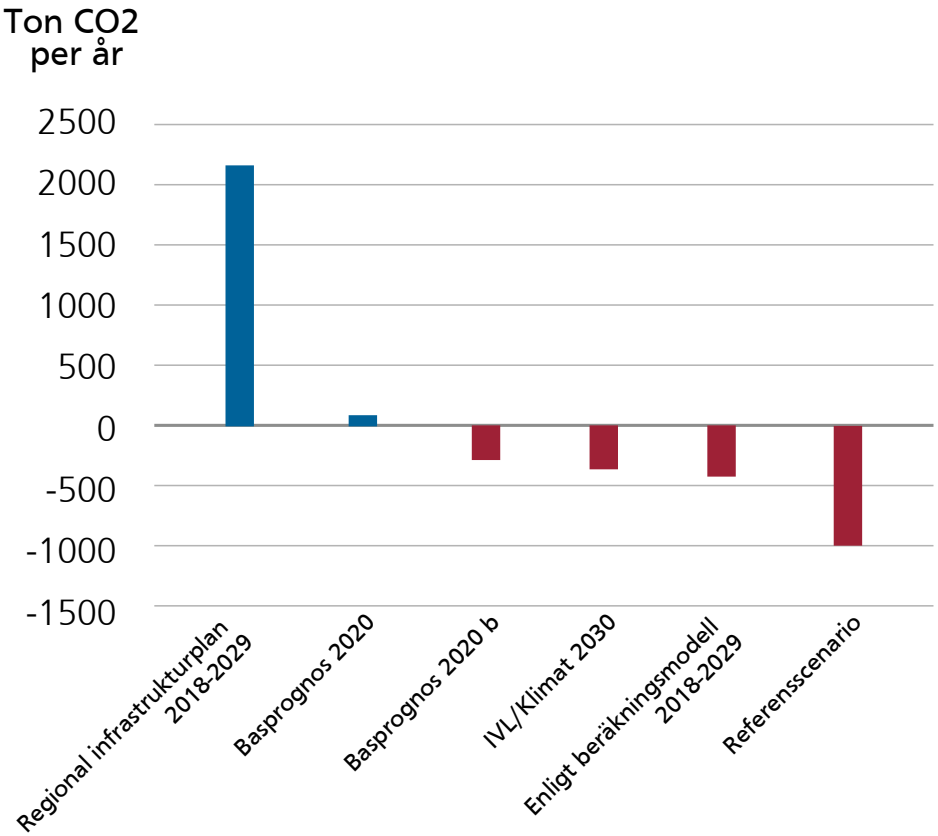
Scenario	Regional plan 2018-2029	Trafikverkets referens-scenario	Basprognos 2020	Basprognos 2020 b	Klimat 2030/IVL
År	**2030**	**2040**	**2030/2040**	**2030/2040**	**2030/2040**
Emissionsfaktor, g/km*	122	59	30/10,5	30/10,5	97
Namngivna objekt			Enligt SEB:ar*		
Mindre väg, ton CO_2/år	1,2	-	0	0	0
Kollektivtrafik, ton CO_2/år	- 0,7	- 0,5	0/- 0,1	- 0,26/- 0,1	- 0,85/- 0,22
Järnväg, ton CO_2/år	- 0,8	- 0,6	0	- 0,28/- 0,1	- 0,9/- 0,23
Cykel, ton CO_2/år	- 0,7	- 0,3	0	- 0,17/- 0,06	- 0,53/- 0,14
Trafiksäkerhet och miljö, ton CO_2/år	-	- 0,2	0	- 0,08/- 0,03	- 0,27/- 0,07
Sverige-förhandlingen (kollektivtrafik), ton CO_2/år	-	- 0,7	0	- 0,35/- 0,12	- 1,13/- 0,29

* Det tas inte fram några nya SEB:ar utifrån de alternativa emissionsfaktorerna förutom det som står i Trafikverkets basprognos.

Resultat av beräkningarna

Beräkningarna, se figur 15, visar en tydlig minskning av planens CO_2-utsläpp jämfört med regional plan 2018–2029 för år 2040, med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Samma beräkning för år 2030 innebär större utsläppsminskningar på grund av högre emissionsfaktorer.

Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel. De framtagna schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder resulteras av regional plan. Som tidigare nämnts, har det inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, eftersom det bedömts vara för resurskrävande. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppen från de större objekten även med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av ännu större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara minimal.



Figur 15. Beräknade koldioxidutsläpp för respektive scenario, ton CO_2 per år.

Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika infrastruktursatsningar. De utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt som innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder som leder till utsläppsminskningar i ett annat område samt att samtliga åtgärder inom en åtgärdskategori bedöms ha en likadan påverkan på klimatet. I schablonerna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från åtgärder och från planen i sin helhet. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.
Trafikverket menar att utsläppsminskningen från kollektivtrafik, gång och cykel är marginell eftersom biltrafiken står för den största andelen trafik i Sverige i förhållande till kollektivtrafik och cykel. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar däremot på styrkan i kombinerade och utifrån den specifika platsen/kontexten välsammansatta åtgärdspaket, vilket kan ha en

stor potential på överflyttning från bil till kollektivtrafik och cykel. Därmed en potential till positivt bidrag till klimatet.

Beskrivningar av de olika scenarierna

De olika scenarier som finns i tabell 16 redovisas här.

Regional plan 2018–2029

I regional plan 2018–2029 användes en emissionsfaktor som låg på 122 CO2 per fordonskilometer som ligger till grund för MKB 2018–2029[19]. Utifrån det togs fram schabloner som redovisas i tabell 16.

Trafikverkets referensscenario

I Trafikverkets referensscenario med enbart beslutade styrmedel ligger emissionsfaktorn för 2040 på 59 gram per fordonskilometer i genomsnitt, enligt *Effektsamband för transportsystemet*[20]. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Trafikverkets basprognos 2020

Emissionsfaktor för basprognos 2020 ligger på 10,5 gram per fordonskilometer för år 2040 i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer. Enligt detta scenario når Sverige klimatmålet både för 2030 och 2045. I detta scenario är utsläppsminskningen från överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och cykel marginell. Därmed ligger schablonerna på noll. Det vill säga inga utsläppsminskningar kan åstadkommas genom investeringar i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar med utgångspunkt i basprognos 2020.

Trafikverkets basprognos samt hänsyn till överflyttningspotential - Basprognos 2020 b

Detta scenario tar hänsyn till överflyttningspotentialer från bil till kollektivtrafik och cykel. Västra Götalandsregionen har här tagit fram egna schabloner med utgångspunkt från basprognos 2020 och överflyttningspotentialen. I detta scenario ligger emissionsfaktorerna på samma nivå som basprognosen, 10,5 gram per fordonskilometer 2040 gram per fordonskilometer i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer 2030. Det antas att investeringar i kollektivtrafik och cykel kunna minska CO_2 utsläpp från vägtrafiken. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Enligt Klimat2030/IVL

För Västra Götalandsregionens beräkningar har Klimat 2030/IVL tagit fram emissionsfaktorer för bilflottan 2030 respektive 2040 med hänsyn till externa klimateffekter (sekundära klimateffekter) samt deras bedömning av utvecklingen av elbilar och biodrivmedel. IVL:s beräkningar skiljer sig främst genom att det har räknats med en lägre andel biodrivmedel till 2030 samt även så kallade well to wheel-utsläpp från biodrivmedel vilket inte finns med i Trafikverkets kalkyler.

Enligt IVL är en emissionsfaktor på 24,4 gram CO_2 per fordonskilometer mer representativ för fordonsflottan 2040. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Beskrivning av schabloner

Här beskrivs vilka antaganden som ligger bakom schablonerna samt hur schablonerna togs fram. Beräkningarna är gjorda för ett scenario där emissionsfaktorn ligger på 10,5 gram per fordonskilometer. Beräkningar för övriga emissionsfaktorer görs enligt samma modell som redovisas här.

19 https://alfresco-offentlig.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/41b0bd5d-4281-48ad-84a3-9f6e45185e36/MKB_Regplan_Transport_VGR_2018-2029_11juni2018.pdf?a=false&guest=true. Bilaga 6.

20 https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/bygg-om/kapitel-7-miljo-210401.pdf

Klimatnyttan av olika åtgärder är en komplex fråga att belysa och kan bero på många faktorer. Det är svårt att peka på en generell nytta av vissa typer av åtgärder, inte minst är det en stor skillnad på var de genomförs. Exempelvis har utbyggnad av en cykelväg längs en högtrafikerad väg mellan två närbelägna orter i regel en betydligt större effekt än utbyggnad längs en väg där få resor sker. De schablonvärden som har tagits fram i denna rapport pekar på de effekter olika åtgärder kan få på utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, det vill säga en bedömd transportmässig klimatnytta av åtgärderna. Måttet som anges är omfattningen på minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon för åtgärderna, i syfte att kunna ge en indikation på planens totala effekt och hur klimateffektiva olika åtgärder är.

Schablonvärdena bygger på uppgifter om specifika åtgärder, resvanor, resandestatistik samt effektsamband. Exempelvis används elasticitetstal[21] från planeringshandboken Kol-TRAST, resandestatistik från Västtrafik, en resvaneundersökning (RVU) genomförd inom ramen för Västsvenska paketet och uppgifter och sammanställningar om planerade åtgärder i planen, bland annat kostnader. Beräkningsmetoden är i stort densamma för schablonerna, men typen av indata skiljer sig åt. Vidare utgår schablonerna för cykel- och mindre vägåtgärder från effekten av engenomsnittlig åtgärd, medan schablonerna för kollektivtrafik- och järnvägsåtgärder baseras på en specifik åtgärd som justerats för att motsvara en generell åtgärd i planen. Källorna för beräkningarna är bilagda i referenslistan. Utsläppsnivåerna som ligger till grund för värdena redovisas nedan.

Schablonerna innefattar inte klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll.

Schablon för cykelåtgärder

Cykelåtgärder innefattar utbyggnad av cykelvägar. Schablonen beräknas till 0,058 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om fem procents överflyttning av bilresor för en genomsnittlig cykelåtgärd: Trafikverkets pekar i sin rapport Effektsamband för cykling[22] på 5-15 procent överflyttning beroende på åtgärd, varav cirka hälften beräknas komma från bilresor. Naturvårdsverket räknar med 5 procent överflyttning från biltrafik inom Klimatklivet för cykelåtgärder, vilket baseras på tidigare ansökningar. 5 procent är därmed ett rimligt antagande.

Antagande om 100 000 överflyttade kilometer per år för en genomsnittlig cykelåtgärd: Årsdygnstrafiken (ÅDT) för motorfordon på vägarna där cykelvägar spelats in till planen är i snitt runt 2 000 fordon per dygn. Medelreslängden för cykelresor är cirka 4 kilometer i Västra Götaland, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017, och antalet cykeldagar beräknas till 250 dagar per år, i enlighet med Naturvårdsverket.

*5 % överflyttningseffekt * 2 000 ÅDT * 4 km/resa * 250 cykeldagar = 100 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,058 ton/år per investerad miljon: De cykelåtgärder som har spelats in till planen är i genomsnitt 2 kilometer långa och beräknas kosta 18 miljoner kronor styck (9 miljoner kronor per kilometer). Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*100 000 överflyttade km/år / 18 mnkr per åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 58 333 gram/år per miljon kronor = 0,058 ton/år per miljon kronor*

21 Elasticitetstalet mäter den procentuella förändringen i efterfrågan när den studerade faktorn ändras en procent. En restidselasticitet på 0,5 innebär alltså att en minskad restid på 10 procent ger ett ökat resande om 5 procent.

22 https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/ovrigt/effektsamband-cykling.pdf

Schablon för kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder innefattar exempelvis utbyggnad av bussgator och hållplatser. Beräkningen utgår ifrån en planerad bussgata i Toltorpsdalen som ligger med i planen, vilken därefter har justerats ned för att motsvara generella kollektivtrafikåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,092 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om sex procents överflyttning av bilresor vid byggnation av bussgata:
En studie från Trivector visar på 20 procent restidsvinst för kollektivtrafiken vid byggnation av en bussgata. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en restidselasticitet på 0,6 för kollektivtrafik. Ungefär hälften av överflyttning till kollektivtrafik väntas komma från biltrafik.

*20 % restidsvinst * 0,6 elasticitet * 50 % överflyttning från biltrafik = 6 % överflyttningseffekt*

Antagande om 2 040 000 överflyttade kilometer per år för bussgata i Toltorpsdalen:
Linje 25 mellan Mölndal och Göteborg är huvudlinje i det berörda stråket och där genomförs merparten av kollektivtrafikresorna. Resor på linjens södra halva berörs av åtgärden, uppskattningsvis 4 miljoner resor per år (hälften av linjens totala resande). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 8 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker inom stadstrafik där resorna är kortare så utgår beräkningen från halva medelreslängden, 8,5 kilometer, som ungefär motsvarar medianvärdet.

*6 % överflyttningseffekt * 4 miljoner resor * 8,5 km/resa = 2 040 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,092 ton/år per investerad miljon:
Kostnaden för åtgärden beräknas till 174 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av kollektivtrafikåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av restidsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Åtgärder på hållplatser och bytespunkter antas inte ge lika stor effekt som åtgärder som ger konkreta restidsvinster. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell kollektivtrafikåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*2 040 000 överflyttade km/år / 174 mnkr kostnad * 0,75 för generell åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 92 327 gram/år per miljon kronor = 0,092 ton/år per miljon kronor*

Schablon för järnvägsåtgärder

Järnvägsåtgärder innefattar exempelvis hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder på järnvägarna. Beräkningen utgår från de planerade plattformsförlängningarna på den södra delen av Bohusbanan, som därefter har justerats ned för att motsvara generella järnvägsåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,280 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om 11,25 procent överflyttning av bilresor vid plattformsförlängningar:
Med förlängda plattformar på den södra delen av Bohusbanan fördubblas fordonskapaciteten, genom att det blir möjligt att köra två tågset istället för ett. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en väntetidselasticitet på 0,3 för kollektivtrafik. Ökad fordonskapacitet är inte synonymt med minskad väntetid, men antas i denna beräkning ge halva effekten av minskad väntetid. På grund av järnvägstrafikens långa avstånd antas 3 av 4 överflyttade resor komma från biltrafik.

*100 % kapacitetsvinst * 0,15 elasticitet * 75 % överflyttning från biltrafik = 11,25 % överflyttningseffekt*

Antagande om 3 184 000 överflyttade kilometer per år för plattformsförlängningar på södra Bohusbanan:
Resor på den södra delen av Bohusbanan berörs av åtgärden, uppskattningsvis 1,5725 miljoner resor per år (85 procent av det totala resandet på hela Bohusbanan, enligt Västtrafiks uppskattning). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 9 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker med tåg där resorna är längre så utgår beräkningen från medelvärdet.

*11,25 % överflyttningseffekt * 1,5725 miljoner resor * 17 km/resa = 3 000 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,098 ton/år per investerad miljon:
Kostnaden för åtgärden beräknas till 242 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av järnvägsåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av kapacitetsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell järnvägsåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*3 000 000 överflyttade km/år / 242 mnkr kostnad * 0,75 för generell åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 97 865 gram/år per miljon kronor = 0,098 ton/år per miljon kronor*

Schablon för mindre vägåtgärder

Mindre vägåtgärder innefattar många olika typer av åtgärder med olika effekter på restiden. En minskad restid väntas ge ökad biltrafik och omvänt. Schablonen beräknas till 0 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan. Schablonen kompletteras med resultatet ifrån de SEB:ar som tagits fram för vissa mindre vägåtgärder.

Vissa mindre vägåtgärder väntas generera ökad biltrafik, andra minskad biltrafik och många åtgärder väntas inte ha någon påverkan på trafikmängden. En stor andel av åtgärderna är korsningsåtgärder, en del innefattar breddning/standardhöjning av vägar och en del innefattar hastighetsanpassning (hastigheten anpassas nedåt med hänsyn till omgivande miljö för ökad trafiksäkerhet). Breddning/standardhöjning av vägar samt vissa korsningsåtgärder ger på en systemnivå ett ökat bilresande, medan hastighetsanpassning och andra korsningsåtgärder på en systemnivå ger ett minskat bilresande.

Utifrån fördelningen av mindre vägåtgärder som genomförts de senaste åren i Västra Götaland går det inte att belägga att andelen åtgärder som ger ökat bilresande är fler än de som ger minskat bilresande, varför effekten av en generell mindre vägåtgärd bör ligga kring 0 ton/år. Med det sagt är det viktigt att följa upp vilka åtgärder som genomförs för att säkerställa en god total klimateffekt. Exempelvis kan flera mindre vägåtgärder med negativ klimateffekt sammantaget ge en betydande negativ klimatpåverkan.

För ett fåtal av de mindre vägåtgärderna har samlade effektbedömningar (SEB) tagits fram av Trafikverket. Resultatet av dessa inkluderas i bedömningen av planen.

Tabell 17. Räkneexempel av schabloner för år 2040 och emissionsfaktor 10,5 gram per fordonskilometer.

Åtgärdsområden och potter	Schablonvärden för år 2040 Minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon kronor	Kommentar
Större åtgärder i stråk och noder	Total effekt av SEB:ar	Total effekt av de större namngivna åtgärdernas bedömda klimatpåverkan
Cykelåtgärder Tre potter i planen	- 0,058 ton/år	Schablon för cykelåtgärder
Kollektivtrafikåtgärder Tre potter i planen	- 0,092 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder
Mindre vägåtgärder Två potter i planen	0 ton/år + SEB:ar	Schablon för mindre vägåtgärder samt effekten utifrån de SEB:ar som finns för ett fåtal åtgärder
Trafiksäkerhet och miljöåtgärder En pott i planen	- 0,029 ton/år	Medelvärde av schablon för cykelåtgärder och mindre vägåtgärder, då åtgärderna i stor utsträckning förbättrar infrastrukturen för oskyddade trafikanter inom tätorter
Samfinansiering nationell plan, järnväg	- 0,098 ton/år	Schablon för järnvägsåtgärder
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	-0,123 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder * 1,33 då samtliga storstadsåtgärder bedöms ha en stor resenärsnytta
Övrigt (driftbidrag till flygplats)	Ingen beräkning	Flygtransportarbetet berörs inte av klimatmålet, därtill är det en driftåtgärd som upprätthåller snarare än genererar trafik

Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar

Nedan anges färdigställda större namngivna åtgärder från Regional infrastrukturplan 2018-2029 samt vilka åtgärder som tillkommit i infrastrukturplan 2022-2033. Vidare anges vilka större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i infrastrukturplanen 2022-2033 inte längre anges som större namngivna åtgärder, utan som istället anges som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar.

Observera att de större namngivna åtgärder som ingick i infrastrukturplan 2018-2029 och som ligger kvar i infrastrukturplan 2022-2033 inte listas (de utgör ingen skillnad mellan planerna).

Färdigställda större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029:

- Väg 44 Förbifart Lidköping, etapp Lidköping - Källby
- Väg 160 Säckebäck - Varekil
- Kungälv resecentrum
- Angered resecentrum

Nya större namngivna åtgärder i infrastrukturplan 2022-2033:

- Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering
- Väg 49 Varnhem-Storekullen (Falköpings kn. gräns)
- Väg 156 Backadal - Bonared
- Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035
- Elfärja, Öckerö, hyra
- Elfärja, Marstrand

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder från infrastrukturplanen 2018-2029 som anges som brister i infrastrukturplan 2022-2033:

- Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
- Bytespunkt Mölndal
- Bytespunkt Linnéplatsen
- Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Utöver ovan listade åtgärder finns det ett antal åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i olika stor omfattning har ändrat inriktning i infrastrukturplan 2022-2033. Det handlar till exempel om
E20 / Rv40, Tvärförbindelse som i infrastrukturplan 2022-2033 innefattar en större andel kollektivtrafikåtgärder än i infrastrukturplan 2018-2029 (där den är en vägåtgärd).

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

www.vgregion.se

Diarienummer: RS 2019-08293

Datum: 2021-10-19

Missiv

Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional transport-infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

Innehåll

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Remiss

Regionstyrelsen remitterar härmed förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Fram till den 31 januari 2022 finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via e-post eller brev till:

- Regionstyrelsen, regionstyrelsen@vgregion.se
- Västra Götalandsregionen
  Koncernkontoret,
  Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen, att: Anna Kronvall
  Regionens hus,
  405 44 Göteborg

Märk remissvaret med:
”*Er organisation* – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2019-08293”.

Remissversionen med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning finns tillgänglig på: https://www.vgregion.se/regionalplan

Fredag 10 december klockan 13:00-14:30 kommer en digital remisskonferens att hållas där det även finns möjlighet att ställa frågor. Mer information om detta kommer att skickas ut till alla remissinstanser inom kort.

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, anna.kronvall@vgregion.se och Aako Raoofi, aako.raoofi@vgregion.se.

Med vänlig hälsning

Ann-Sofie Lodin
Regiondirektör

Helena Lundberg Nilsson
Regionutvecklingsdirektör

Sändlista:

Kommunalförbunden i Västra Götaland
- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodal
- Skaraborg

Kommunerna i Västra Götaland

Angränsande regioner
Region Halland
Region Jönköping
Region Värmland
Region Örebro
Viken fylkeskommune

Myndigheter och statliga bolag
Försvarsmakten
Jernhusen
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Naturvårdsverket
Swedavia AB
Trafikverket Region Väst
Sjöfartsverket
Transportstyrelsen

Företrädare för näringslivet
Branschföreningen Tågoperatörerna
Företagarnas Riksorganisation, Göteborg
LRF Västra Götaland
Näringslivets Transportråd
Sveriges redareförening – Svensk Sjöfart
Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland
Taxiförbundet
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Västsvenska handelskammare

Organisationer
Cykelfrämjandet
Funktionsrätt Västra Götaland
Gröna Bilister
Hela Sverige ska leva
Naturskyddsföreningen
NTF Väst
NTF Skaraborg
NTF Fyrbodal
Nätverket jämställdhet i transportsektorn
Svenska cykelstäder

Inom Västra Götalandsregionen
Kollektivtrafiknämnden
Miljönämnden
Turistrådet Västsverige
Västtrafik

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 161

Remiss - Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Diarienummer: RJL 2021/2286

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Region Blekinge.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-17
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Remissversion av Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Region Blekinge.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag till Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Information i ärendet

Planering av statlig transportinfrastruktur är en ständigt pågående process som intensifieras i samband med framtagande av nya långsiktiga planer. I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till samtliga regioner att upprätta transportplaner för perioden 2022-2033 vilka ska redovisas till regeringskansliet senast 30 april 2022.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-17
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Remissversion av Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Beslut skickas till

Region Blekinge

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Blekinge

Remiss - Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional transportinfrastrukturplan för Blekinge 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Länstransportplan för Blekinge på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som prioriteras på rv 27 vilket stärker kopplingen mellan länen.

Vidare anser Region Jönköpings län att det är positivt att de gemensamma positioner och prioriteringar, inte minst kring nya stambanor, som har beslutats inom Regionsamverkan Sydsverige beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen både nationellt och regionalt.
Region Jönköpings län uppskattar att nya stambanor på ett tydligare sätt beskrivs i Länstransportplan för Blekinge 2022-2033.

Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

REGION BLEKINGE

Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Remissversion 2021-11-08

Dokumentnamn: **Länstransportplan för Blekinge 2022-2033**	Revision: **01**
Dokumenttyp:	Dokumentnummer:
Detta dokument gäller för: /	Funktionsområde:
Dokumentansvarig:	Beslut av:
Beslut datum:	Nästa revidering:

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning....5

2. Inledning....6

2.1 Nuläge....6

2.2 Arbetsmarknadsförstoring....7

2.3 Trafikutveckling....8

2.3.1 Klimatpåverkan....8

3 Transportinfrastrukturen....9

3.1 TEN-T....10

3.2 Blekinges hamnar....12

3.3 Öka Sveriges konkurrenskraft – satsa på Blekinges infrastruktur....13

4 Gränsöverskridande samverkan mellan olika parter....16

4.1 Internationell samverkan....16

4.2 Nationell-regional samverkan....17

4.3 Nationell-kommunal-näringslivssamverkan....19

4.4 Regional-kommunal samverkan....19

5 Planens syfte, mål och inriktning....20

5.1 Prioriterade områden....20

6 Motiv för prioriteringar och åtgärder i planen....22

6.1 Motiv för prioriteringar....22

6.2 Större namngivna åtgärder i länstransportplanen....23

6.2.1 Förbifart Backaryd på Riksväg 27....24

6.2.2 Förbifart Hallabro på Riksväg 27....24

6.2.3 Riksväg 15 delen Olofström – Pukavik....25

6.3 Större brister/samfinansiering med nationell plan....26

6.3.1 Sydostlänken....27

6.3.2 Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder....27

6.3.3 Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Blekinge Kustbana....27

6.4 Mindre åtgärder....29

6.5 Statlig medfinansiering....30

6.6 Objekt i Nationell Plan....30

6.7 Ekonomisk sammanställning....30

7 Statlig planering av transportinfrastrukturen....32

7.1 Planeringssystemet 32
8 Nationella utgångspunkter för planperioden 34
8.1 Transportpolitisk proposition och direktiv 34
8.2 Prioriterade satsningar i Nationell Plan 35
8.3 Transportpolitiska mål 35
8.4 Agenda 2030 36
8.5 Nya stambanor 36
9 Sydsvenska utgångspunkter för planperioden 37
9.1 Systemanalys för Sverige Infrastruktur 37
9.2 Positionspapper för infrastruktur 38
9.3 Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapper 38
9.4 Positionspapper kollektivtrafik och handlingsplan kollektivtrafik 39
10 Regionala utgångspunkter 39
10.1 Regional utvecklingsstrategi 39
10.2 Trafikförsörjningsprogram 2020-2023 40
10.3 Tågstrategi och tågvision 40
10.4 Cykelstrategi 41
11 Planeringsprocess och underlag 41
11.1 Planens tillblivelse, miljöbedömning och samråd 41
11.2 Samhällsekonomiska beräkningar (SEB) 42
12 Bilagor 42
12.1 Bilaga 1: Miljökonsekvensbeskrivning 42
12.2 Bilaga 2: Samlade effektbedömningar (SEB) 42

1 Sammanfattning

Precis som i tidigare planer är den tongivande utgångspunkten för inriktningen i länstransportplanen Blekinges geografiskt strategiska läge. Positionen vid Östersjön vid Sveriges sydöstra hörn är central för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Den geografiska närheten till Öresundsregionen, Sydsveriges största tillväxtmotor ska också betonas, där förbättrad infrastruktur och kommunikationer knyter Blekinge närmre Öresund och kontinenten.

Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i länet men också transportsystemet i ett vidare sammanhang för att knyta ihop Blekinge med övriga Sydsverige. Vi ser Blekinge som en port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa.

Vi vill att Blekinges centralt utpekade hamnar ska kopplas samman med TEN-T korridoren Skandinavien-Medelhavet i Sverige. Det kan göras med förbättringar av Riksväg 27 och 15 i länsplanen och med Sydostlänken och utbyggnad av E22 mellan Ronneby och Nättraby i den nationella planen.

Vi vill knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer, regionala kärnor och länets kommunhuvudorter för att stärka arbetsmarknaden och för att uppnå en arbetsmarknadsförstoring i Blekinge. Tre arbetsmarknadsregioner är för mycket i ett litet län som Blekinge. Möjligheterna till pendling ska förbättras genom att förstärka kollektivtrafikens infrastruktur. Det kan göras med ökad kapacitet på Blekinge kustbana och kortare restider på en modern, rak järnväg genom Blekinge. En första etapp i detta är en ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn som utöver förkortad restid medför ökad kapacitet och bättre anslutningsmöjligheter till Sydostlänken. För att uppnå målet om 2 timmars restid mellan Karlskrona och Malmö och knyta ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion krävs ytterligare åtgärder på Blekinge Kustbana på lång sikt, tillsammans med åtgärder i Skåne. Ambitionen är att på sikt kunna ha två parallella tågsystem; ett regionaltåg med få stopp och kortare restider och ett lokaltåg som stannar på fler orter. Nya bostäder i stationsnära lägen blir attraktiva och ökar resandet med tåg och buss.

Vi vill ge fler möjlighet att gå eller cykla kortare sträckor som alternativ till bilen. Utbyggnaden av cykelvägar är ett led i att skapa hållbara tätortsmiljöer och främjar hälsan. Region Blekinges Cykelstrategi är vägledande i detta och målet är att det utpekade regionala huvudcykelnätet ska stå klart innan planperiodens slut. Det avsätts även medel till ett fortsatt arbete med en kustnära turismcykelled genom Blekinge för att främja en hållbar turism i länet.

Länsplanens inriktning bidrar till ett mer hållbart transportsystem genom att stärka järnvägen för gods och resande och göra cykeln till ett attraktivt transportmedel.

Likt den förra planperioden har Sydsveriges sex regioner samverkat kring en gemensam systemanalys som utgjort grunden för det följande arbetet att samlas kring sydsvenska utgångspunkter för infrastrukturen.

Satsningar i den nationella planen har en avgörande betydelse för Blekinges utveckling. Vi har därför avsatt närmare en fjärdedel (150 mkr) av länsplanens medel till att samfinansiera Sydostlänken, öka kapaciteten och förkorta restiden på Blekinge kustbana. Mer än hälften går till fortsatt utbyggnad av väg 27 och väg 15 för bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet och minskade restider. Förhållandevis stora insatser ligger i att tillsammans med kommunerna bygga ut cykelvägar och utveckla förutsättningar för kollektivtrafiken.

2 Inledning

2.1 Nuläge

Region Blekinges uppdrag är att främja en hållbar utveckling i hela Blekinge. Blekinge må vara en liten region, men dess geografiska läge med strategiskt viktiga hamnar och den sydöstra utposten mot kontinenten gör regionen till en viktig del av landet. Satsningar på infrastruktur i Blekinge kan få positiva effekter för handeln och godsflödet i hela Sydsverige. I uppdraget att främja en hållbar utveckling är infrastrukturen en viktig pusselbit. Snabba, säkra och hållbara kommunikationer är viktiga för att göra Blekinge till en attraktiv region att bo och verka i. God tillgänglighet inom regionen är avgörande för att människor ska kunna leva och arbeta i hela Blekinge. Det ska vara smidigt och enkelt att arbeta i den ena delen av Blekinge och samtidigt bo i den andra delen vilket också innebär att två i samma hushåll kan arbeta i olika orter. Lika viktigt är tillgängligheten till Öresundsregionen och andra närliggande regioner. Genom snabbare kommunikationer till och från Blekinge blir det attraktivare för företag att etablera sig i regionen och underlättar för den medföljande kompetensförsörjningen. För att uppnå en högre andel hållbart resande på kortare sträckor krävs även en förbättrad cykelinfrastruktur i Blekinge. Att cykla, gå eller åka kollektivt ska vara det naturliga valet om möjlighet finns.

Sett till ytstorlek är Blekinge Sveriges minsta län och i invånarantal mätt det tredje minsta. Befolkningstätheten är å andra sidan den femte högsta i landet och endast storstadsregionerna och Hallands län har en högre täthet. Med en hög befolkningstäthet ges bra förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning och ett utbrett och sammanlänkat system av cykelvägar. Det bor ca 160 000 invånare i länet fördelat på fem kommuner, 84 procent av befolkningen bor i en tätort. I jämförelse med övriga län i Sverige har Blekinge en förhållandevis hög andel av befolkningen boende på landsbygden. De fyra största tätorterna i Blekinge ligger utmed kusten. Karlskrona är med sina 37 000 invånare den största staden i länet men samtidigt den minsta residensstaden i Sydsverige. Förutom Karlskrona är det endast Karlshamn och Ronneby av Blekinges städer som har ett invånarantal som överstiger 10 000 invånare. Av tätorterna i länet är det nio stycken som har ett invånarantal över 3 000 invånare, vilket är en gräns som ofta anges som nödvändig för att kunna tillhandahålla ett brett serviceutbud.



I Blekinge bor nära 60 procent av befolkningen i städerna och i några orter utmed kusten med närhet till en station på Blekinge Kustbana. Detta betraktar vi som en *bandstad* där tågresandet är en viktig förutsättning för att knyta samman människor och verksamheter inom länet och med angränsande län. Betydelsen av resandet på Blekinge kustbana bekräftas också av utvecklingen där resandet ökat från drygt 200 000 per år i början 1990-talet till drygt 2 miljoner å 2019 (siffrorna under pandemiåren 2020 och 2021 är av naturliga skäl betydligt lägre). Det kan ställas i relation till Blekinges befolkning på 160 000 invånare. E22 har motsvarande betydelse för daglig pendling och resande.

Allt fler i Blekinge kommer att bo i stationsnära lägen. Det byggs och planeras redan 1 500 nya bostäder inom 5 minuters gångtid till stationerna i Blekinges städer. Det stärker kollektivtrafiken och skapar ytterligare underlag för utveckling av tågtrafiken.

2.2 Arbetsmarknadsförstoring

Blekinges kommuner finns idag fördelade i tre arbetsmarknadsregioner. Karlskrona-Ronneby, Karlshamn-Olofström och Kristianstad-Hässleholm som inkluderar Sölvesborgs kommun. Från 1985 har Olofström och Karlshamn blivit en gemensam arbetsmarknadsregion på grund av ökad pendling mellan kommunerna. Sölvesborg, som tidigare ingick i Karlshamns arbetsmarknadsregion, är numera en del av Kristianstad-Hässleholm.

För att kunna knyta ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion behövs förbättrade restider och kommunikationer inom länet, framförallt på Blekinge Kustbana. Arbetsmarknadsförstoring lyfts i många sammanhang upp som avgörande för regionala utvecklingsmöjligheter. Vikten av att vara uppkopplad i ett större geografiskt sammanhang och dra nytta av koncentrationen till centralorter är av stor betydelse. Förstoringar kan då ge spridningseffekter som i sin tur kan leda till synergier och ömsesidiga förstärkningseffekter med bättre matchning, delning, lärande samt skalfördelar.

I Blekinge precis som i grannregionerna i sydost, är arbetsmarknadsregionerna små och det har i princip inte skett någon förstoring de senaste decennierna. I Sydsvenska Handelskammarens rapport *Sydostpaketet – Järnvägssatsningar för ökad tillväxt* från 2021 lyfts åtgärder på såväl Blekinge Kustbana som på Kust till Kustbanan fram som avgörande för att uppnå arbetsmarknadsförstoring i regionen. En kritisk gräns kring 45 minuter nämns för att pendling ska betraktas som ett rimligt alternativ.

2.3 Trafikutveckling

Behovet av att resa kommer enligt de flesta prognoser att fortsätta öka i Sverige framöver. Enligt Trafikverkets basprognos 2040 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 27 % från år 2017 till år 2040. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 53 % under samma period och det sammanlagda transportarbetet för persontrafiken med färdsätten bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %.
För Blekinges del bedömer Trafikverket att trafikarbetet på vägarna kommer att öka med 1,1 % per år under perioden 2017–2040. Det är samma ökning som riksgenomsnittet per år under samma period.

Efterfrågan på godstransporter på järnväg beräknas enligt Trafikverkets basprognos öka från 2017 års nivå på drygt 21 miljarder tonkilometer till 30 miljarder tonkilometer år 2040. Vägtransporterna beräknas öka från 50,3 miljarder tonkilometer åt 2017 till 73 miljarder tonkilometer 2040. Samtidigt väntas sjöfarten vara det trafikslag som ökar mest under perioden. Enigt prognosen beräknas sjöfarten öka med 2,16 % per år i jämförelse med 1,6 % för väg och 1,5 % för järnväg.

2.3.1 Klimatpåverkan

De totala växthusgasutsläppen i Blekinge har minskat med 42 % mellan åren 1990 och 2016. Det kan jämföras med nationell statistik där utsläppen har minskat med 24 % (mellan 1990 och 2015). Utsläppen har minskat över tid, från 335 kton koldioxidekvivalenter 1990 till 259 kton 2017, men andelen har däremot ökat i takt med att utsläppen från andra sektorer minskat. Transporter är det område som har störst direkt klimatpåverkan i Blekinge. Sektorn står för över 40 % av länets samlade utsläpp, framförallt på grund av personbilstrafiken. Omställning av transportsektorn har identifierats som speciellt viktig för att snabbt minska Sveriges klimatpåverkan, och det gäller även för Blekinge. Personbilsresorna står för merparten, 57 %, av transportsektorns klimatpåverkan i Blekinge och åtgärder för att öka andelen hållbara resor är avgörande för att klimatmålet ska kunna uppnås. Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år för hela landet. Siffran har dock minskat såväl för Blekinge som på nationell nivå sedan år 2016, troligen delvis tack vare satsningar på förbättrade möjligheter att gå/cykla eller åka kollektivt.

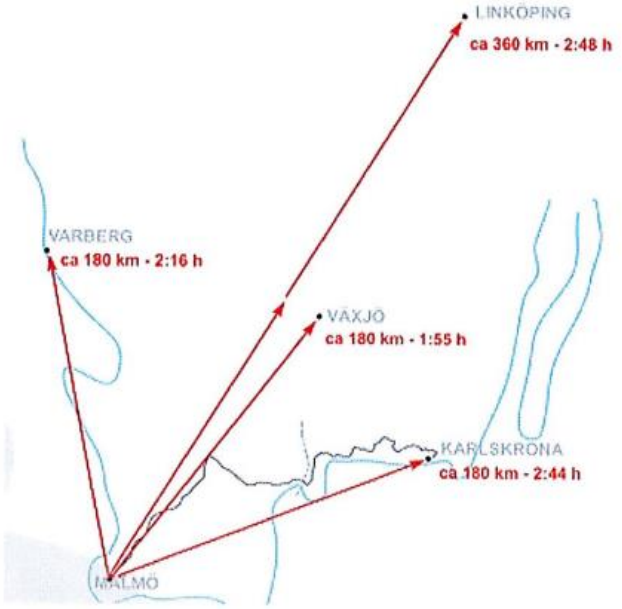
3 Transportinfrastrukturen



I Blekinge finns det goda grundförutsättningar för en fungerande transportinfrastruktur. På vägsidan återfinns E22 som bör betraktas som en pulsåder som går längs kusten och ansluter Blekinge till Skåne och Öresundsregionen i väst och till Kalmar och vidare upp mot Norrköping/Stockholm i nordost. Utöver E22 finns flertalet viktiga riksvägar som binder samman Blekinge med grannregionerna. Riksväg 15 binder samman E22 i Blekinge med E6 och vidare upp längs västkusten mot Göteborg. Det är i dagsläget ett viktigt transportstråk för Blekinges hamnar och produktionsindustrin i Olofström. Riksväg 27 binder samman Blekinge och Ronneby med tillväxtmotorn Växjö och är ett viktigt transportstråk för godstrafiken från Karlskrona hamn. Riksväg 28 binder samman Karlskrona med Emmaboda och vidare norrut med Vetlanda. Riksväg 29 binder samman Karlshamn med Riksväg 27.

På järnvägssidan går Blekinge Kustbana genom stora delar av Blekinge, från Karlskrona i öst till Sölvesborg och vidare mot Kristianstad i väst. Vidare längs Skånebanan och Södra stambanan kopplas Blekinge ihop med den expansiva Öresundsregionen och över Öresundsbron vidare mot kontinenten. Kust-till kustbana binder samman Blekinge och Karlskrona med Kalmar och Växjö och vidare mot Södra stambanan i Alvesta. Sydostlänken, när den står färdig, blir ett viktigt godsstråk för att binda ihop Blekinge Kustbana med Olofström och vidare mot Älmhult och Södra stambanan. Den nya järnvägen ska byggas för möjlighet att trafikeras även med persontåg. Blekinge och våra länsgrannar i sydost jobbar för bättre anslutningar till den nya stambanan som planeras mellan Malmö och Stockholm som kraftigt kommer att minska restiderna och öka tågtrafikens attraktivitet även för affärsresenärer.

Förbättringar på E22 i såväl Blekinge som Skåne har gjort att tillgängligheten på väg är god och ytterligare satsningar är planerade. Utvecklingen av järnvägen har inte varit lika god. Den geografiska närheten som finns till Öresundsregionen kan inte nyttjas till fullo då restiden med tåg är för lång. Linköping, som ligger cirka 36 mil från Malmö, ligger lika nära Malmö i restid som Karlskrona gör trots att avståndet mellan Karlskrona och Malmö bara är drygt 20 mil. Därför satsar vi på tågresandet och har som långsiktigt mål att minska restiden mellan Malmö och Karlskrona till 2 timmar. Det kräver att Blekinge kustbana får högre kapacitet. Genom att i etapper förbättra infrastrukturen som ger ökad nytta och effektiv trafik kan målet på sikt uppnås.



I Kallinge finns Blekinges enda flygplats, Ronneby Airport. Flygplatsen, som ägs av Swedavia, binder samman Blekinge med Stockholm och Europa genom flygrutter till Stockholm och Frankfurt. Flygplatsen som ligger centralt i Blekinge har under flera år varit och är fortfarande den flygplats i Sydöstra delen av Sverige som har flest resenärer inrikes. Det förklaras främst med det geografiska läget, att resa med tåg till Stockholm innebär lång restid och många byten vilket inte är ett realistiskt alternativ för många, inte minst för näringslivets förutsättningar att verka i Blekinge. Flygplatsens upptagningsområde på hemmamarknaden är främst Blekinge, men vissa passagerarströmmar kommer också från området Bromölla-Kristianstad-Österlen i Skåne och gränsen i Småland i en sträckning upp till Torsås över till Tingsryd och ner mot Ronneby flygplats. Flygets roll i Blekinge och särskilt Ronneby har i över 50 år varit betydande för blekingar som värnar om flygplatsen och dess verksamheter, både civila och militära. Flygplatsen är en del av TEN-T systemet.

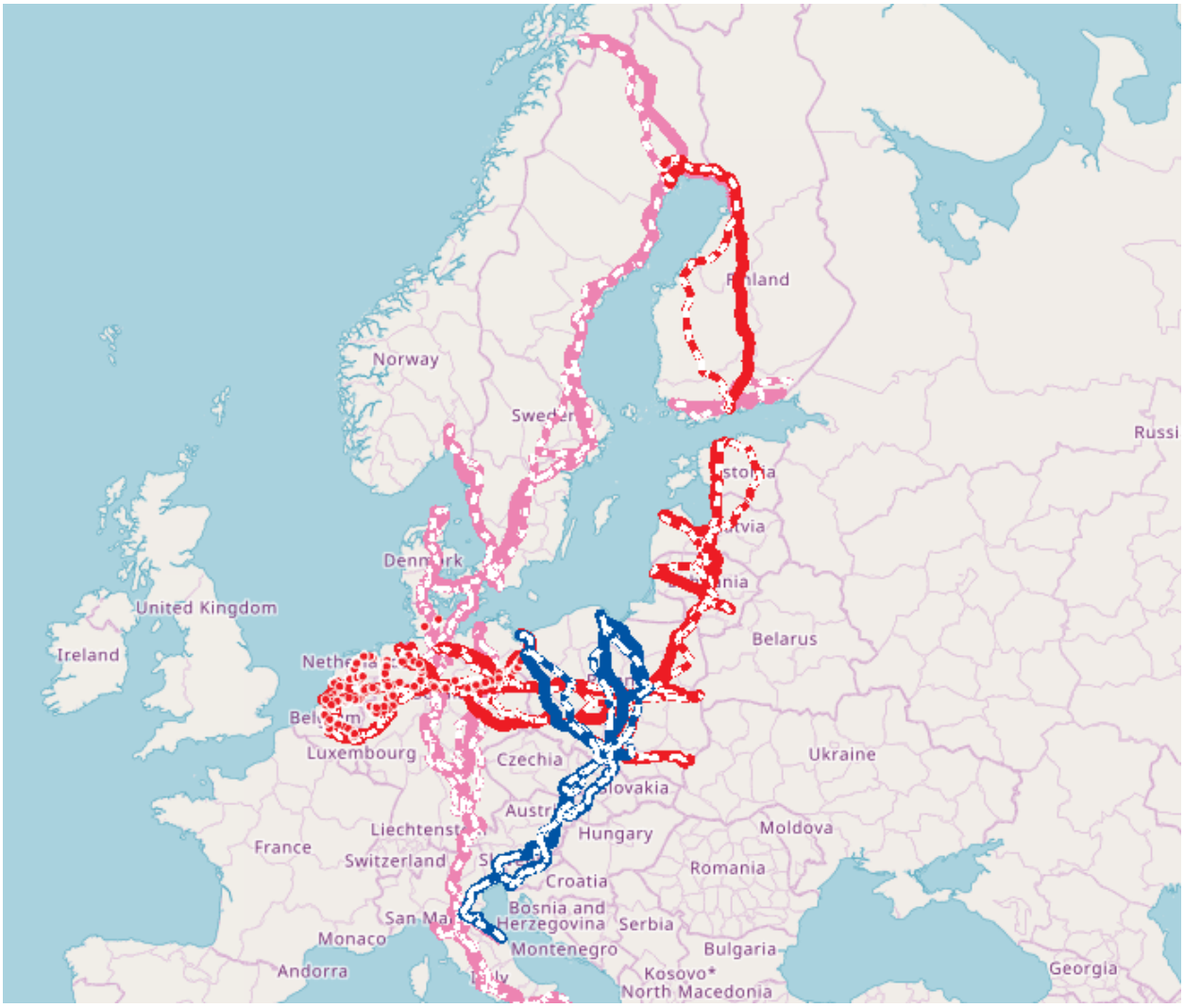
Bilden av Blekinges infrastruktur är även idag präglad av de historiska handelsstråken från hamnarna vid kusten via väg och järnvägar vidare upp i landet. Senare har betydelsen av Blekinge kustbana och E22 utmed kuststråket ökat. Järnvägarnas och E22:s betydelse för Blekinge kan inte nog understrykas. Därför får statens satsningar i nationell plan en avgörande inverkan på den regionala utvecklingen i Blekinge, inte minst i att binda ihop Blekinge till en arbetsmarknadsregion. Ska dessutom länets möjligheter att bidra till svensk industris behov av export och kontakter över Östersjön öka är satsningar i nationell plan nödvändiga.

3.1 TEN-T

Det Transeuropeiska Transportnätverket TEN-T syftar till att införa och implementera en utveckling av ett brett europeiskt nätverk av järnvägar, vägar, inlandssjöfart, maritima transportrutter, hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler. Det långsiktiga målet är att täppa till luckor i systemet, ta bort flaskhalsar och tekniska barriärer och samtidigt stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom EU. Utöver att anlägga ny fysisk infrastruktur syftar TEN-T och dess policy till att stödja tillämpningen av innovation, nya

teknologier och digitala lösningar till att typer av transporter. Detta ska således bidra till en förbättrad användningen av infrastrukturen, en minskad klimatpåverkan från transportsektorn, ökad energieffektivitet och en ökad säkerhet.

TEN-T systemet är uppbyggt i två nivåer; ett stomnät (Core Network) som inkluderar de viktigaste kopplingarna och sammanlänkar de viktigaste noderna inom EU samt ett övergripande transportnät (Comprehensive network) som täcker alla europeiska regioner. Stomnätet representeras av nio korridorer som sträcker sig över hela Europa. Som komplement till dessa finns två horisontella prioriteringar, European Rail Traffic Management System (ERTMS) och Motorvägar till sjöss (Motorways of the sea, MoS). Genom Sydsverige och numera även vidare i norra Sverige passerar Skandinavien-Medelhavet korridoren (Scan-Med). Korridoren sträcker sig från södra Medelhavet till norra Sverige längs bland annat Södra stambanan, E4 och E6. Baltisk-Adriatiska korridoren sträcker sig från Adriatiska havet upp till hamnen i Gdynia. Genom Motorvägar till sjöss ansluter korridoren till Karlskrona genom färjelinjen Karlskrona-Gdynia. På samma sätt ansluts Karlshamns hamn genom Motorvägar till Sjöss till korridoren Nordsjön-Östersjön i Klaipeda.

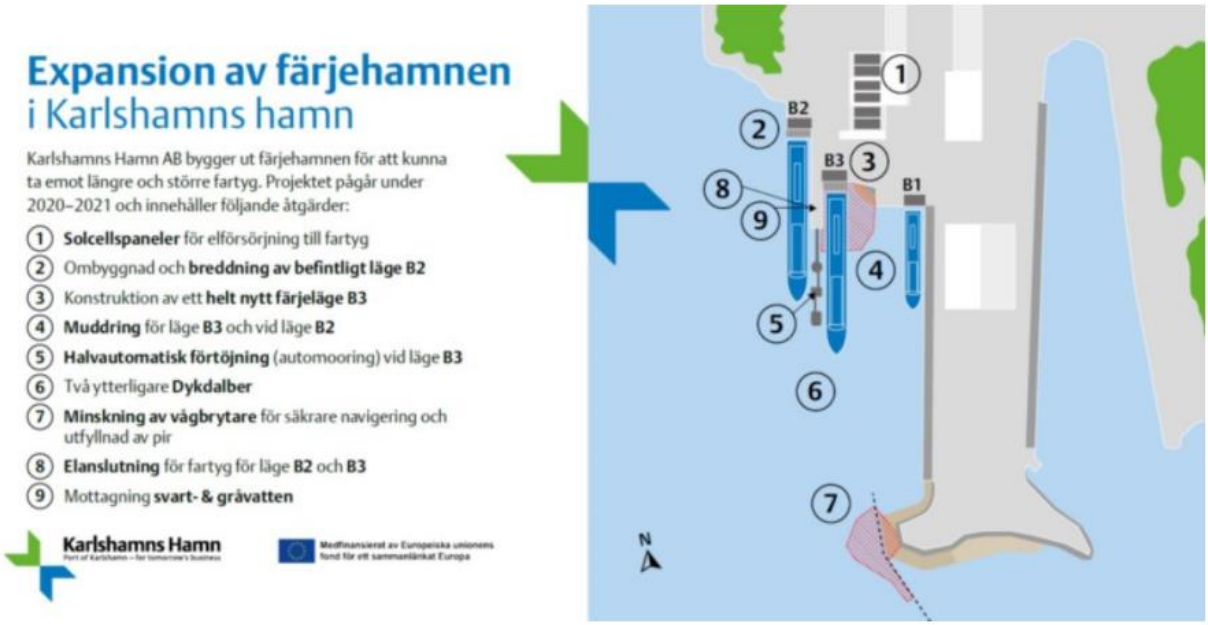


TEN-T systemet med korridorerna Baltisk-Adriatiska (blått) Skandinavien-Medelhavet (rosa) och Nordsjön-Östersjön (rött)

3.2 Blekinges hamnar

Blekinge har tre hamnar i Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona, de två senare med färjelinjer som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Från Karlshamns hamn driver DFDS färjetrafik till Klaipeda. Från Karlskrona hamn driver Stena Lena färjetrafik till Gdynia. Hamnarna är anslutna till det regionala järnvägsnätet som är anslutet till Södra stambanan och E22 och riksvägnätet. Förutsättningarna för Blekinge att bidra till att öka Sveriges konkurrenskraft genom en ökad export och utrikeshandel är i grunden mycket goda. Transporterna på väg, järnväg och via hamnarna har under 2000-talet ökat i Blekinge.

I de båda TEN-T-hamnarna pågår omfattande utbyggnadsprojekt. Förutom stora investeringar i intermodal kapacitet i Karlshamn pågår en utbyggnad av färjehamnen för ökad kapacitet. Målsättningen är att kunna ta emot den nya generationens färjor med en längd av 230 meter. Projektet beräknas vara klart under slutet av 2021 och kommer innebära att hamnen kommer kunna ta emot de längsta färjorna/RoRo-fartygen som går i reguljärtrafik i Östersjön.



Källa: Karlshamns hamn

Hamnen i Karlskrona beskrivs som porten till den skandinaviska marknaden såväl som till den central- och östeuropeiska marknaden och är således ett givet nav för både gods och passagerare. Karlskrona hamn med Karlskrona Baltic Port, har genomgått en omfattande förvandling som resulterat i kraftigt ökad trafik. Samtidigt finns en vision om att utveckla hamnen ytterligare. Enligt visionsbilden för Karlskrona hamn kommer hamnen i framtiden se ut som följande:



Visionsbild Karlskrona hamn. Källa: Karlskrona kommun

1. Terminal för tåg och godshantering ca 25 000 m²
   a. Kunna ta emot en tåglängd på minst 750 meter fördelat på 2x375 meter
   b. 50-60 meters bredd utmed spår på terminal för godshantering
   c. Bandgård
2. Ny yta dubblering av nuvarande yta vid färjeterminal för fordonsuppställning 50 000 m²
3. Lastytor för gods till och från terminalen 20 000 m²
4. Uppställningsyta för godsupplag och magasin minst 50 00 m²
5. Nyetablering av nya företag logistik, produktion eller annat 50 000 m² företag
6. Uppställning av vagnar som är skadade eller som skall invänta lastning/lossning. ca 11 000 m²
7. Yta för vägdragning inom industriområdet ca 17 000 m²

3.3 Öka Sveriges konkurrenskraft – satsa på Blekinges infrastruktur

Ett skäl för staten att satsa på Blekinges infrastruktur är att öka Sveriges konkurrenskraft. En väsentlig del av svensk export och import passerar Sydsveriges och Blekinges hamnar. Blekinges tre hamnar utgör sammantaget Sveriges sjunde största hamnverksamhet med gods över kaj. Mängden gods över kaj har i Blekinges hamnar ökat med 5,5 procent mellan 2015–2020. Trafikverkets basprognos för sjöfarten 2020 talar om nästan 2,2 procent per år. Karlshamns hamn är den näst största hamnen mellan Trelleborg och Stockholm och har gjort stora investeringar i intermodal kapacitet.

Transportstråket Baltic-Link omfattar riksväg 27, Kust till kustbanan mellan Göteborg-Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona-Gdynia. Syftet med Baltic-Link är att bygga ut en existerande transportkorridor genom att ansluta Skandinavien till den Baltisk-Adriatiska korridoren inom TEN-T. Potentialen är stor för att knyta ihop produktions- och konsumtionsmarknader i centrala och sydöstra Europa, Sverige och Norge. Skandinavien-Medelhavet korridoren är idag den enda förbindelsen Sydsverige har med Europa. Genom att förlänga Baltiska-Adriatiska korridoren norrut kopplas de två korridorerna samman. En tänkbar effekt av detta skulle bli ökade synergieffekter i det beslutade nätet av stomnätskorridorer inom TEN-T men det skulle också bidra till en bättre redundans i landets transportsystem. Det gynnar således hela landet. Endast tre

procent av godset som passerar hamnen i Karlskrona har sin start- eller målpunkt i Blekinge. Blekinges hamnar kan idag kopplas till Södra stambanan och E4 i Skandinavien-Medelhavet korridoren via de regionala järnvägarna Skånebanan-Blekinge kustbana och Kust- till kustbanan, E22 samt riksvägarna 27 och 15.



Baltic Link

Längs med den utpekade Baltic-Link korridoren är tillgången till fungerande logistik med omlastningsterminaler för lastbil och tåg samt godslogistikanläggningar god. De nationella transportpolitiska målen inkluderar bland annat att långväga gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Detta stämmer således bra överens med satsningsinriktningarna längs Baltic-Link

Flera svenska företag på den internationella marknaden har verksamheter i bl. a Kina där spårbundna transporter via Litauen skulle förkorta transporttiden avsevärt jämfört med oceangående sjöfart. Korridoren Skandinavien-Medelhavet genom Sverige ökar i betydelse om den knyts samman med stomnätskorridorerna i Baltikum och Polen via hamnarna i Karlshamn och Karlskrona. På andra sidan Östersjön är stomnätskorridorerna väl hoplänkade med hamnarna.

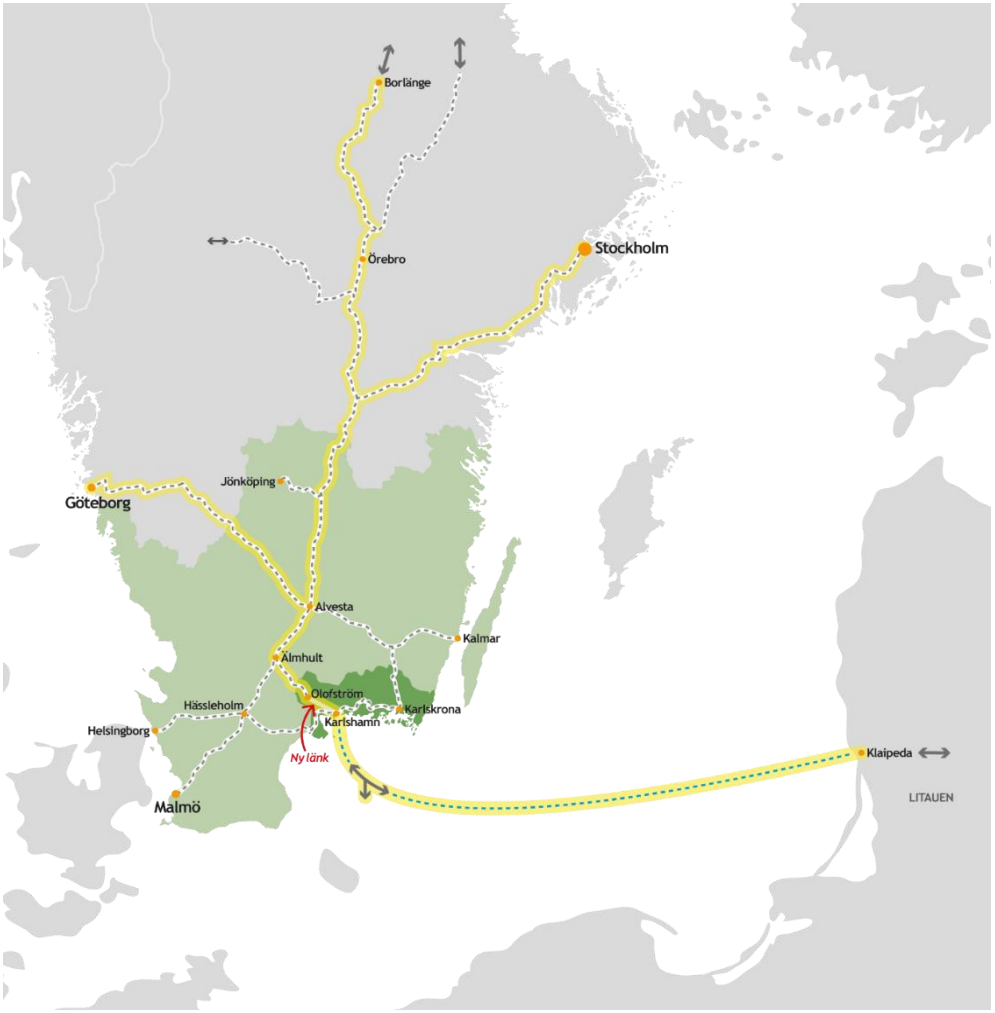
Satsningarna på E22 i Blekinge är särskilt viktiga då alternativa vägstråk genom länet i stor omfattning saknas. Vägplanen för sträckan Lösen-Jämjö vann laga kraft i slutet av 2020 med planerad byggstart 2022. Den mest trafikerade sträckan som går mellan Ronneby och Karlskrona har idag väsentliga brister. Trafikflödet har nått kapacitetstaket och behovet av att bygga om sträckan mellan trafikplats Ronneby öst och trafikplatsen i Nättraby är akut. Projektet finns med i nationell plan 2018–2029 med planerad byggstart 2026.

På Riksväg 27 pågår en succesiv utbyggnad till mötesfri landsväg vilket upptar en stor del av medlen även i denna länstransportplan. På grund av en lång process med överklagan gällande Riksväg 27 förbi Backaryd har arbetet dragit ut på tiden, först i mars 2021 gav regeringen besked om att avslå överklagan. Medel till full utbyggnad av mötesfri landsväg på Riksväg 15 mellan Olofström-Pukavik är otillräcklig i denna plan. Med nuvarande medelstilldelning kan bara korta etapper bli möjliga att bygga, och därav kostnadskrävande om inga andra medel kan skjutas till. Etapp 1, Olofström-Gränum, finns med som namngivet objekt i denna plan.

För att få en bättre funktionalitet i det nationella transportsystemet på järnvägen som kopplar samman mellersta och södra Sverige och öppnar upp nya transportvägar för svensk basindustri behövs Sydostlänken. Järnvägen mellan Älmhult och Olofström måste byggas ihop med Blekinge kustbana. Sydostlänken behövs också för att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina. Genom att rusta upp och förlänga den befintliga järnvägen skapas en ny och kostnadseffektiv systemlösning för

godstransporter på järnväg i sydostlig riktning. Det ger effektivare möjligheter till internationella och regionala transporter i samverkan mellan tåg och fartyg. Behovet av vägtransporter minskar och Södra stambanan, Skånebanan och Malmö rangerbangård får ökad kapacitet. Objektet finns med i nationell plan 2018–2029 med planerad byggstart 2027–2028.

Volvo Cars producerar plåtdetaljer i Olofström och levererar delar till sammansättningsfabriker i Sverige, Belgien, Kina samt USA vilket ökar behovet av säkra järnvägsförbindelser. För Volvo som är helt beroende av den nuvarande järnvägen är det absolut nödvändigt att den elektrifieras och rustas upp. Genom att bygga ut den ca 16 km felande länken till Blekinge kustbana skapas nya transportlösningar för såväl Volvo som svensk industri i övrigt. Bara i detta område finns också IKEA, Södra Cell, Stora Enso m.fl. som har förklarat sig vara beredda att överföra fler transporter från lastbil till godståg när Sydostlänken byggs. Det är därför väsentligt att Sydostlänken fullföljs enligt nationell plan 2018–2029.



Sydostlänken medför en ny systemlösning för godstransporter mellan järnväg och sjöfart.

4 Gränsöverskridande samverkan mellan olika parter

Såväl den transportpolitiska propositionen som övrig samhällsplanering pekar på betydelsen av ökad samverkan. I det positionspapper för Sydsveriges infrastruktur som Regionsamverkan Sydsveriges sex regioner tagit fram och beslutat om, framgår vikten av att koppla samman den nationella planen med de regionala planerna. Genom att planerna hänger ihop ges bästa möjliga utveckling både ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Infrastrukturpropositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* trycker på att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturobjekt är väsentlig.

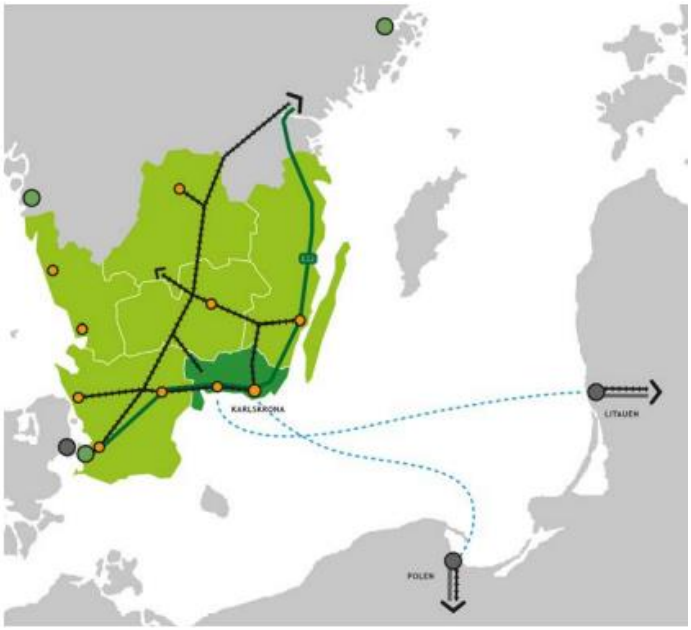
Samverkan sker även internationellt med regioner utanför Sveriges gränser. Sydsveriges strategiska läge och dess närhet till Europa gör att en stor del av Sveriges import och export går via Sydsverige. 41 procent av Sveriges importvärde och ca 31 procent av exportvärdet passerar genom området. Förbindelsen mellan det kontinentala Europa och Skandinavien går genom Sydsverige vilket ger Sydsverige en nyckelroll i de svenska delarna av TEN-T. I eller i anslutning till nätverket återfinns flertalet viktiga hamnar, flygplatser och andra knutpunkter av nationell och internationell betydelse. Blekinges hamnar står för en betydande del i detta, i allt mer ökade transporter mot öster och Centraleuropa. Idag saknas viktiga länkar i TEN-T systemet mellan Skandinavien-Medelhavet korridoren i Södra Sverige och TEN-T korridorerna i Polen och de baltiska länderna. Detta berör inte minst hamnarna i Blekinge men också infrastrukturen som kopplar till dessa knutpunkter.

För Sveriges vidkommande och av intresse för Blekinge är att via sjövägen använda hamnarna i Adriatiska havet som ingår i stomnätskorridoren Baltisk-Adriatiska till Gdynia. Därmed får Sverige en anknytning via hamnen i Karlskrona. Även existerande järnvägsförbindelser från Kina till Polen och Lodz, där terminalverksamheter utvecklas, kopplar till Baltisk-Adriatiska. Litauiska järnvägen är aktiv i att utveckla containertransporter mellan Europa och Asien och har ett bra transportgeografiskt läge. Det medför potential för ökade godstransporter mellan Sverige och Kina via Klaipeda och Karlshamns hamnar. Idag finns en containerpendel mellan Karlshamn-Mukran(Sassnitz)-Kalingingrad. I januari 2021 gick det första fulla tågsetet mellan Karlshamn och Mukran (Sassnitz) för vidare transport på Sidenvägen.

4.1 Internationell samverkan

Ett utvecklat transportnät från Kina kan mycket väl knytas till EU:s TEN-T nät i Litauen och hamnen i Klaipeda. En fördel framför västra Europa är att Litauen har rysk spårvidd varför containrar från Sverige som ska till Kina kan skickas med järnväg direkt från Klaipeda via sjötransport från Karlshamn.

Som tidigare nämnts ser vi att Baltic Link korridoren mellan Oslo -Göteborg och hamnen i Karlskrona bättre kan kopplas samman med Polen. Stena Line har idag tre färjor med 19 avgångar i veckan och lika många ankomster, dvs. 38 turer. Baltisk-Adriatiska korridoren i TEN-T stomnätet har utvecklats starkt i Polen och vidare till Adriatiska havet. Den medför sjötransporter mellan Asien via hamnarna i Adriatiska havet och järnväg genom Centraleuropa till Gdynia. En förlängning av transportkorridoren från Gdynia till Skandinavien via Baltic-Link skulle gagna det svenska näringslivet. Snabba persontåg trafikerar redan sträckan Gdynia-Warszawa idag. Utbyggnaden av 35 mil järnväg kostade motsvarande 25 miljarder kronor. Polen har de senaste åren satsat stora resurser för att stärka Baltisk-Adriatiska korridoren söderut från Gdynia för att uppfylla TEN-T standarden.



Det finns möjlighet på den svenska sidan att möta upp denna utveckling i den nya planperioden till 2033 genom de tidigare nämnda projekten i Blekinge. Ombyggnaden av E22 är det bästa exemplet. Att få Riksväg 27 förklarad som nationell stamväg är ett annat exempel, där vägen som nationell och internationell godstransportled bättre motsvarar dess funktion i vägnätet. Det hade också höjt vägens status och således förbättrat möjligheterna för upprustning

Samtidigt väntas Fehmarn-Bältförbindelsen, en tunnel för väg och järnväg mellan Danmark och Tyskland, stå färdig 2028–2029. Detta innebär ökade möjligheter för såväl gods-som persontransporter till kontinenten via Danmark. I och med den nya förbindelsen förväntas godstrafiken över Öresundsbron öka med 40 procent. Även persontrafiken förväntas öka. Detta kommer i sin tur leda till en ökad belastning på Södra stambanan och vidare på de anslutande banorna.

4.2 Nationell-regional samverkan

För att vinna avsedd effekt av satsningar i nationell plan och länstransportplanen för Blekinge måste planerna samverka. I de Sydsvenska prioriteringarna utifrån positionspapperet är underhåll och utvecklingen av järnvägssystemet ett självklart exempel. Utbygganden av nya stambanor kräver förbättringar av det regionala järnvägsnätet för en ömsesidig utveckling av trafikeringen. I Blekinge bor den övervägande befolkningen längs kuststråket vilket gör att Blekinge kustbana tillsammans med E22 har en helt avgörande inverkan på länets utveckling. Möjligheten att samfinansiera dessa från medlen i länsplanen är högst begränsade, trots detta gör vi det i trimningsåtgärd på Blekinge kustbana samt genom ny järnväg mellan Karlshamn-Sölvesborg. Genom succesiva förbättringar är det långsiktiga målet att kunna resa mellan Malmö-Karlskrona på två timmar. Målet medför ca 15 minuters restid mellan Blekinges kuststäder vilket underlättar pendling och gör arbetsmarknaden starkare.



Utifrån det vi föreslår i de Sydsvenska prioriteringarna är följande särskilt viktigt för den regionala utvecklingen i Blekinge;

- De beslutade åtgärderna i Nationell Plan 2018–2029 fullföljs. Detta inkluderar Sydostlänken (full finansiering), upprustningen av banan mellan Olofström och Älmhult och utbyggnaden av den felande länken till Blekinge kustbana. I järnvägsutredningen beräknad som samhällsekonomisk lönsam. Det är Sydsveriges viktigaste renodlade godsprojekt som ger svenskt näringsliv helt nya förutsättningar för att överföra gods från lastbil till järnväg. Banan ska byggas för möjlighet till persontrafik.

- Blekinge kustbana, knyter samman städer och större orter inom Blekinge och med Skåne - Öresundsregionen. Förslag till etappvisa åtgärder i nationell plan framtaget i en åtgärdsvalsstudie som minskar restiderna och möjliggör högre turfrekvens. Behov finns av trädsäkring för att minska störningar i resandet. Ett redan stort resandeunderlag kan göras ännu större med dessa åtgärder. En första uträtning mellan Sölvesborg-Karlshamn ger en restidsvinst på 6 minuter och bidrar till kapacitetsförbättringar på Blekinge kustbana samt tillför en bättre anslutning till Sydostlänken. Åtgärden ska ses som en första etapp av ett större paket av åtgärder där hela Blekinge Kustbana får en konkurrenskraftig standard.

- Kust till kustbanan knyter samman residensstäderna Karlskrona, Växjö och Kalmar med Södra stambanan i Alvesta. Dubbelspår mellan Alvesta-Växjö är av vikt för att öka kapaciteten på en hårt belastad bana. Åtgärder för att minska restiderna ligger främst på sträckan i Kronoberg. Ombyggnad av Emmaboda station är nödvändig för bättre resandebyte.

- E22 Ronneby Ö – Nättraby, utpekat objekt i Nationell plan 2018–2029. Förlängningen till trafikplats Ronneby öst ökar nyttan. Sträckan har varierande standard med ett trafikflöde nära kapacitetstaket. Utbyggnaden samverkar med den utbyggnad till mötesfri landsväg på Riksväg 27 som tillsammans med Riksväg 15 är det största projektet i länsplanen. Riksvägen mellan Göteborg och Karlskrona ingår i Baltic-Link korridoren och har en funktion som nationell väg men ingår i länsplanen.

- Skånebanan – dubbelspår mellan Kristianstad-Hässleholm. Medför förbättrad kapacitet och kortare restider, en viktig del för att kunna uppnå 2-timmars målet mellan Karlskrona och Malmö.

4.3 Nationell-kommunal-näringslivssamverkan

Denna samverkan är främst aktuell i planeringen av Sydostlänken. Järnvägsprojektet är i första hand ett godsprojekt och som sådant är bl. a Volvo Cars i Olofström berörda liksom hamnen i Karlshamn. För Volvo handlar det om ett åtagande i del av godsbangården och de investeringar som berör spåranläggningen. För åtgärder kopplat till persontrafik står berörda kommuner och regioner för de investeringar i stationer och del i mötesspår som behövs. 50 mkr i planen är avsatta till denna samfinansiering. Samverkan sker främst genom intressentgruppen Sydostlänkenintressenterna som består av representanter från berörda regioner, kommuner och näringslivet. Även om projektet finns med i nationell plan 2018–2029 är samverkan fortfarande betydelsefull för att bevaka projektets framdrift.

4.4 Regional-kommunal samverkan

Ett sammanknutet Sydsverige är ett av de tre prioriterade områdena i positionspapperet för Sydsverige. Trenden är att allt fler dagspendlar över allt längre avstånd. Inom Blekinge är pendlingen störst mellan Ronneby och Karlskrona. I Olofström är drygt 41 % av den arbetande befolkningen (20–64 år) i kommunen inpendlare. Pendlingsrelationen på Blekinge Kustbana är störst mellan Sölvesborg och Kristianstad. Något färre reser mellan Karlskrona och Ronneby och bara något färre reser mellan Karlskrona och Lund/Malmö-Kastrup. En förklaring är att tågresorna på längre avstånd är konkurrenskraftiga jämfört med bilen, även om de tar längre tid. Resorna med tåg har dock fått sig ett avbräck under pandemiåren 2020 och 2021 och det kommer med stor sannolikhet att dröja ytterligare något år innan resmönstret är tillbaka i 2019 års nivå.

Målet att minska restiden på Blekinge kustbana sker i samverkan med kommunerna. Genom den expansion som nu sker på bostadsmarknaden i Blekinge med bostäder i stationsnära lägen stärks attraktionskraften i att åka kollektivt både med tåg och buss. I Sölvesborg planeras och byggs det för ca 450 bostäder i innerhamnen och i några mindre projekt, ”Stationsstaden” Karlshamn ca 400 bostäder, i Ronneby 200 bostäder i olika projekt och Pottholmen i Karlskrona där en första etapp om 440 bostäder står färdiga eller är i byggfasen. Det innebär drygt 1 500 lägenheter i områden med flerbostadshus, i direkt anslutning till stationsterminalerna.

Ett ökat kundunderlag i tågresandet motiverar kapacitetshöjande åtgärder i infrastrukturen och stärker den regionala tågtrafiken. Det medför också ett ökat resande med buss. Fler invånare kommer att bo i centrala lägen vilket bör medföra att fler kommer att gå och cykla. Planen vill stödja den utvecklingen genom statsbidrag i länstransportplanen för att utveckla kollektivtrafiken och satsningar på cykelbanor i det kommunala väg-och gatunätet. Det bidrar till ett mer miljö- och klimatanpassat dagligt resande och en stadsmiljö som kan formas utifrån fler premisser än biltrafiken.

5 Planens syfte, mål och inriktning

5.1 Prioriterade områden

De tongivande utgångspunkterna för inriktningen i länsplanen är Blekinges strategiska läge och behovet av en arbetsmarknadsförstoring. Blekinges position vid södra Östersjön är central för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Vi har också närhet till Öresundsregionen som är den största tillväxtmotorn i Sydsverige.

Mål och prioriteringar av Blekinges infrastruktur har behandlats vid skilda tillfällen vilket gör att planprocessen inför en ny period kan ses som ett ständigt pågående arbete. Den nuvarande länstransportplanens mål och utgångspunkter för prioriteringar är i grunden de samma, men vi har skärpt behovet av åtgärder för några områden. Genom arbetet med en sydsvensk systemanalys, Sydostpaketet och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige har vi haft tillfälle att betrakta vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

I bl. a följande finns Blekinges prioriteringar beskrivet;

- Positionspapper – infrastruktur & transport, Regionsamverkan Sydsverige, 2020
- Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapperet, Regionsamverkan Sydsverige 2021
- Sydostpaketet 2021, Sydsvenska Handelskammarens skrift som tagits fram tillsammans med Region Blekinge, Region Kalmar och Region Kronoberg
- Remissvar till Nationell Plan (vintern 2022)

Tre prioriterade områden

Utifrån det Sydsvenska positionspapperets tre prioriterade områden beskrivs kortfattat inriktning och mål för Blekinges infrastruktur. I tabellen nedan redovisas inriktning, mål om sådant finns och föreslagen åtgärd i länsplan eller nationell plan. Då flera av åtgärderna berör mer än ett område redovisas allting i en samlad tabell.



1. Nationell och internationell tillgänglighet

Järnvägens funktion och tillförlitlighet måste säkras. Snabb utbyggnad av nya stambanor och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor.

2. Sammanknutet Sydsverige

Knyt samman tillväxtmotorer och regionala kärnor för bättre pendlingsrelationer.

3. Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Sveriges konkurrenskraft ska öka genom förstärkta handelsvägar via Blekinges hamnar mot växande ekonomier i öst.

Inriktning	Mål	Planerna
Upprustad och färdigbyggd Sydostlänk		Med som åtgärd i nationell plan 2018–2029. Med- och samfinansiering näringsliv, kommuner och regioner.
Ökad kapacitet på Blekinge Kustbana.	Restidsmål 2 timmar Karlskrona-Malmö	Första etapp; med som åtgärd i nationell plan 2018-2029 105 mkr. Samfinans 50 %.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E22.	Restidsmål 1 timme Karlskrona-Kalmar. Del i minskad restid, 1 timme Karlskrona-Växjö	E22 Lösen-Jämjö med i nationell plan 2014–2025. E22 Ronneby Öst-Nättraby med i nationell plan 2018–2029.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på Riksväg 27.	Del i minskad restid, 1 timme Karlskrona-Växjö.	Förbifart Backaryd med som åtgärd i länstransportplan. Förbifart Hallabro med som åtgärd i länstransportplan.
Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på Riksväg 15.		Etapp 1, Olofström-Gränum med som förslag i ny Länstransportplan 2022–2033.
Ökad användning av cykel.	2033 ska det regionala huvudcykelnätet vara 100 % utbyggt.	Medel i länstransportplan till cykelåtgärder på statliga och kommunala vägar genom sam- och medfinansiering.
Ökad attraktivitet i att åka kollektivt.	Ökad marknadsdel av kollektivtrafik.	Medel i länstransportplan genom statsbidrag.
Muddring och utmärkning av farled i Karlskrona.		Med som trimningsåtgärd i nationell plan 2018–2029.
Ny järnväg Sölvesborg-Karlshamn.	Restidsmål 2 timmar Malmö-Karlskrona. 15 minuter mellan städerna längs Blekinge Kustbana.	Lyfts in som Blekinges enda förslag till nytt objekt i nationell plan. Samfinans 50 mkr.

6 Motiv för prioriteringar och åtgärder i planen

6.1 Motiv för prioriteringar

Prioriteringarna utgår från ett helhetsperspektiv med syfte att Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i Blekinge men också transportsystemet i ett vidare sammanhang. Bilden vi har av Blekinge som en strategisk port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa är en grund för våra prioriteringar och de åtgärder som föreslås i planen.

Vi kan inte se att tilldelningen av medel i länsplanen görs med hänsyn till den roll som Blekinge har som transportnod för Sverige. Brister på de allra viktigaste riksvägarna kommer att bestå under lång tid, inte minst på Riksväg 15. Av de föreslagna åtgärderna på Riksväg 15 ryms endast en liten del i denna planperiod 2022–2033. Av de medel vi får till länet går mer än hälften till att bygga ut Riksväg 27 och Riksväg 15 till mötesfri väg. Satsningar på järnvägsnätet är av så stor vikt att närmre en fjärdedel av medlen avsätts för att samfinansiera dessa från länsplanen. Samtidigt har kostnadsökningar i alla projekt medfört att det finns ett begränsat utrymme för nya objekt i planen.

Blekinges centralt utpekade hamnar ska med förbättringar av väg- och järnvägssystemet kopplas samman med TEN-T korridoren Skandinavien-Medelhavet i Sverige. Vi ska knyta samman Sydsveriges tillväxtmotorer och regionala kärnor för att stärka arbetsmarknaden. Möjligheterna till daglig pendling med tåg och buss ska förbättras genom förstärkning av kollektivtrafikens infrastruktur. Kommunernas planering för bostäder i stationsnära lägen bidrar till ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken. Vi ska bidra till att fler väljer att cykla i och mellan närliggande tätorter och målpunkter.

Prioriteringarna nedan utgår från Regionsamverkan Sydsveriges tre prioriterade områden; nationell och internationell tillgänglighet, ett sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter samt utifrån utmaningarna i infrastrukturpropositionen/planeringsdirektivet.

- Skapa en ny systemlösning i järnvägssystemet för godstransporter på järnväg via sjöfart för den ökade handeln mot öst. Sydostlänken ligger i åtgärdsplaneringen till nationell plan. Sam- och medfinansiering i avsiktsförklaringen mellan Trafikverket och Volvo Cars, Karlshamns Hamn, kommunerna Osby, Älmhult, Olofström och Karlshamn, Region Kronoberg och Region Blekinge. Regionstyrelsen i Blekinge har i Länstransportplan 2018–2029 fattat beslut om att disponera 50 mkr för samfinansiering av åtgärden.

- Ökad kapacitet på Blekinge kustbana. Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken samverkar med bostadsbyggande i stationsnära lägen. Trimningsåtgärder genom bland annat nytt mötesspår vid Kallinge finns med i nationell plan 2018–2029 och samfinansieras från länsplanen med 50 procent. Ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamns lyfts in som förslag till nationell plan 2022–2033 där 50 mkr samfinansieras från länsplanen.

- Totalt byggs och planeras ca 1 500 lägenheter i flerbostadshus inom 5 minuters gångavstånd till respektive järnvägsstation/reseterminal och ytterligare 500 bostäder i centrala lägen i länets kommunhuvudorter.

- Inom potten cykel- och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet är avsikten att planen ska svara upp mot målet i den regionala cykelstrategin om utbyggnaden av ett regionalt huvudcykelnät, förväntas bli klart under planperioden 2022–2033.

- Den statliga medfinansieringen till cykel- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala väg- och gatunätet ska bidra till förbättringar som framgår av prioriteringsgrunder och riktlinjer i den regionala cykelstrategin.

- I förhållande till de medel som finns i planen är anslagen till cykelåtgärder betydande. Kommunal 50 % medfinansiering gör det möjligt att genomföra åtgärder för nära 146 mkr. Fördelningen är 78 mkr till statliga vägar (39 + 39) och upp till 48 mkr på kommunala vägar (24+24). 20 mkr avsätts till arbetet med en nationell kustnära turismcykelled för att öka Blekinges attraktionskraft inom turistnäringen.

- Riksväg 27 - förstärkningen av vägen som påbörjats med ombyggnad till mötesfri väg fortsätter med förbifarter i Backaryd och Hallabro enligt inriktning i nuvarande plan. Förbifart Backaryd och förbifart Hallabro finns med som namngivna objekt även i denna plan.

- Riksväg 15 mellan Olofström-Pukavik har ett så stort trafikflöde att den nuvarande vägen brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. En åtgärdsvalsstudie har genomförts och föreslår en etappindelning av sträckan. Etapp 1, Olofström-Gränum läggs in som namngivet objekt i denna plan.

- Inom potten trafiksäkerhet och tillgänglighet paneras mindre åtgärder på det primära länsvägnätet, bland annat123 mellan Mjällby-Nogersund. Trafikverket planerar att göra tätortsutredningar i såväl Mörrum som Holmsjö.

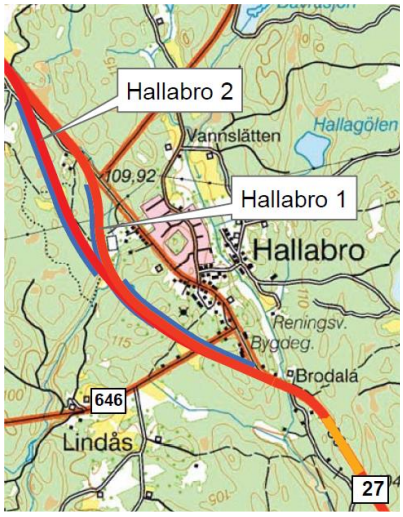
6.2 Större namngivna åtgärder i länstransportplanen

Tre namngivna åtgärder över 50 mkr föreslås ingå i den nya planen. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från den gamla planen som namngivna objekt och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en namngiven åtgärd. De tre åtgärderna är:

- Förbifart Backaryd på Riksväg 27
- Förbifart Hallabro på Riksväg 27
- Olofström-Gränum på Riksväg 15

Planen tar också upp åtgärder som samfinansieras med Nationell Plan. Från nuvarande plan följer samfinansieringen av hastighetshöjande åtgärder och mötesspår på Blekinge Kustbana med samt åtgärder för persontrafik på Sydostlänken. Regionfullmäktige har även beslutat att ytterligare ett samfinansieringsobjekt på järnväg ska ingå i planen; ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn för minskade restider, ökad kapacitet och bättre anslutning till Sydostlänken. 50 mkr prioriteras till respektive objekt från Länstransportplanen, avsiktsförklaringar och överenskommelser är tecknade med Trafikverket.

6.2.1 Förbifart Backaryd på Riksväg 27



Riksväg 27 mellan Karlskrona och Göteborg är en viktig länk från sydöstra Sverige till västkusten, främst för tunga transporter men även viktigt för att knyta samman Ronneby/Karlskrona och Karlshamn via Riksväg 29 med Växjö. Vägen ingår i transportkorridoren Baltic-Link som syftar till att förbättra förbindelserna mellan Polen och Sverige, i det vidare perspektivet mellan stomnätskorridoren Baktiska-Adriatiska inom TEN-T och Skandinavien. Mellan Backaryd och Hallabro planeras ombyggnation till mötesfri väg i befintlig sträckning, förbi Backaryd förläggs vägen i ny sträckning öster om samhället. Inne i Backaryd kommer trafiksituationen och boendemiljön förbättras när genomfartstrafiken går utanför samhället. Hela sträckan är ca 7 kilometer lång och blir en mötesfri väg med mitträcke vilket bidrar till bättre trafiksäkerhet och bättre framkomlighet.

Vägplanen för sträckan har överklagats men i slutet av mars 2021 gav regeringen besked om att avslå överklagan. Planerad byggstart är 2022 och projektet kommer samordnas med den planerade ombyggnaden av trafikplats Ronneby Väst i korsningen mellan Riksväg 27 och E22.

6.2.2 Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Trafiksituationen genom Hallabro är idag problematiskt och ställer till det för de boende på orten samtidigt som den låga hastigheten på sträckan bidrar till långa restider och fördröjningar för genomfartstrafiken. Standarden på vägen är låg med såväl skarpa kurvor som flera backkrön vilket försvårar omkörningar, ger en lägre trafiksäkerhet och en sämre framkomlighet på hela sträckan. Förbifart Hallabro innebär en ny sträckning väster om samhället med anslutningar till samhället och till väg 646 i söder och till 659 i norr. Den nya vägen byggs om till vad Trafikverket kallar gles 2+1-väg där den 2 kilometer långa sträckan blir mötesseparerad väg med mitträcke.

Arbetet med vägplan startades upp 2020 och samråd har skett under vår och höst 2021. Byggstart planeras i nuläget till 2025. Årsdygnstrafiken (ÅDT) på södra delen är ca 2700 fordon varav ca 13 % lastbilar. Genom Hallabro och norr om samhället är ÅDT ca 2 100—2400 varav ca 14 % lastbilar. Av den tunga trafiken kommer drygt 20 % från färjetrafiken i Karlskrona.

När vägen förbättras på en längre sträcka är ambitionen att tyngre transporter i högre utsträckning ska välja denna väg istället för länsväg 122 mellan Karlskrona och Växjö. Om åtgärderna genomförs så räknar Trafikverket med att 94 % av de tunga fordon som planeras gå via centrala Hallabro i stället går på den nya vägen och att 77 % av personbilstrafiken flyttas över. Mopeder, cyklar och gående kommer fortsatt trafikera genom centrala Hallabro I vägutredningen Möllenäs – Djuramåla från 2010 studerades två alternativ förbi Hallabro. Trafikverket förordade det kortaste alternativet, Hallabro 1.

Genom fortsättningen att bygga förbifart Hallabro har den mest trafikerade delen av Riksväg 27 i Blekinge åtgärdats. Totalt omfattar det en utbyggnad på ca 23 km till mötesfri landsväg med mitträcke från att tidigare ha varit en mycket kurvig väg med bristande trafiksäkerhet. Då har de båda tätorterna också fått en bättre

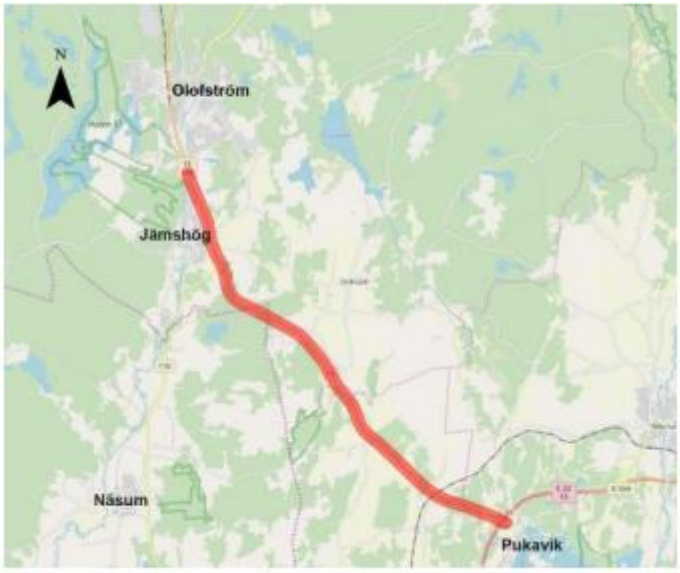
miljö genom minskad genomfartstrafik. Kostnaden för Förbifart Backaryd beräknas bli 262 miljoner kronor. Motsvarande kostnad för Förbifart Hallabro beräknas bli 117 miljoner kronor.

Ombyggnader av Riksväg 27 till mötesfri väg i Regionerna Jönköping och Kronoberg är av stor betydelse för att på sikt skapa en robust och trafiksäker transportled mellan Göteborg och Karlskrona. Väsentliga förbättringar har gjorts och åtgärder planeras i den nya planperioden.

För den långväga busstrafiken till Växjö är det viktigt att åtgärden inkluderar hållplats med ett strategiskt läge för de boende i Hallabro.

6.2.3 Riksväg 15 delen Olofström – Pukavik

Riksväg 15 mellan Karlshamn och Halmstad är ett viktigt tvärgående stråk för godstrafik. Vägsträckan förenar flera industritäta orter och är viktig för pendling. På delen mellan Olofström och trafikplatsen vid Pukavik är trafikflödet drygt 7000 fordon per dygn närmast Olofström och som lägst 4 300 varav andelen lastbilar är ca 12 %. Vägen är normal landsväg, 8 meter bred med utförda sidoområdesåtgärder som motiverat skyltad hastighet 90 km/h. Trafikverket har under 2019 genomfört en anpassning av hastighetsgränser på statliga vägar i landet där Riksväg 15 genom Blekinge påverkats. Åtgärden har inneburit att Riksväg 15 fått en sänkt hastighetsgräns till 80 km/h.



Utredningsområdet i den ÅVS som Trafikverket presenterade 2020

Vägen ingår i det regionalt prioriterade vägnätet för godstransporter och pendling. Transportförbindelsen är av stor vikt för Volvo Cars i Olofström och fordonsklustrets transportförbindelse med hamnarna och ökar med de satsningar som görs inom fordonsindustrin. Vägsträckan har en hög andel inpendlare till Olofström.

Vägsträckan brister i framkomlighet och trafiksäkerhet i relation till trafikflödet. Korsningen med Länsväg 116 är undermålig ut trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt.

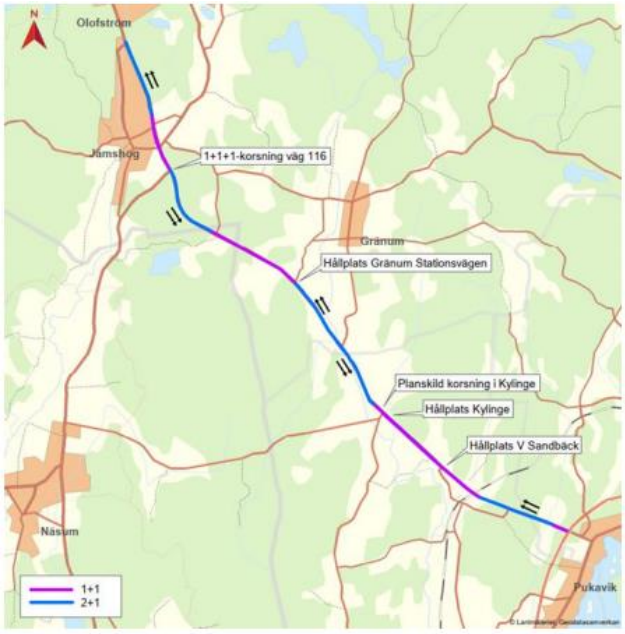
Hög framkomlighet på vägavsnittet är prioriterat ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. I länets norra del och i Skåne kvarstår behov av förbättringar. Region Skåne planerar att studera sträckan Osby-Lönsboda-länsgränsen i en åtgärdsvalsstudie varvid den sista delen i Blekinge bör ingå.

I Trafikverkets ÅVS från 2020 föreslås en etappindelning av sträckan där den första etappen utgår från Olofström ned till en punkt vid korsningen med Gränums stationsväg och den andra etappen fortsätter från Gränum till Pukavik. Målet för ÅVS:en är att uppnå förbättrad trafiksäkerhet, förbättrad framkomlighet och förbättrad tillgänglighet. I studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar lyfts en rad förslag till lösningar fram som studien valt att gå vidare med. Detta inkluderar bland annat:

- Beteendepåverkadande åtgärder för att flytta över resande med bil till kollektivtrafik
- Mindre anslutningar mot Riksväg 15 stängs
- En kombination av 1+1-väg och 2+1-väg inklusive mittseparering
- Kompletterande räffling där det saknas
- Översyn av antal och placering av hållplatser
- Faunapassager och viltstängsel
- Förbättrad standard för gång- och cykel på parallellvägnät
- Vänstersvängsfält i korsningspunkter

Etapp 1: Olofström-Gränum

Vägen mellan Olofström och Gränum är inte mötesseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet och i och med den nyligen genomförda hastighetssänkningen till 80 km/h har restiderna på sträckan förlängts. Sträckan är 6,5 km lång med en ÅDT på 4500–7300 varav 9–14 % lastbilar. Kostnaden för åtgärden är beräknad till ca 170 mkr och ska enligt Trafikverkets SEB (samlad effektbedömning) vara samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden är det enda tillkommande namngivna objektet i denna plan.



Huvudalternativ 2+1 indelning. Från Trafikverkets ÅVS 2020

Etapp 2: Gränum-Pukavik

Den andra etappen, som fulländar sträckan mellan Olofström-Pukavik ryms inte Länstransportplan 2022–2033. Etappen behöver ses över i samband med nästa planerevidering.

6.3 Större brister/samfinansiering med nationell plan

Till skillnad från befintlig plan har rubriken ”Större brister” bytts ut mot samfinansiering med nationell plan. Två objekt som samfinansieras mellan Länstransportplanen och Nationell plan följer med från tidigare plan, ett nytt objekt lyfts in.

En stor del av Länstransportplanens totala ekonomiska ram går till samfinansiering med nationell plan, närmare bestämt 150 mkr. För Blekinges del är detta betydande. Det är med andra ord stora summor som går till objekt som huvudsakligen ska finansieras av den nationella planen och som således gör att det blir sämre förutsättningar för nya objekt i länstransportplanen. Samtidigt är de samfinansierade objekten av högsta vikt för Blekinges utveckling.

6.3.1 Sydostlänken

Sydostlänken är ett godsprojekt som skapar en ny systemlösning för godstransporter mellan Blekinge och mellersta Sverige och med sjötransporter mot öster. I Trafikverkets SEB från 2016 beräknas samhällsnyttan vara hög som järnvägsinvestering för godstransporter. Förslaget finns med i nationell plan 2018–2029



Trafikverkets kalkyl i järnvägsutredningen visar att potentialen för en överföring av gods från väg till järnväg är så stor att Sydostlänken är samhällsekonomisk lönsam. Beräkningsmetodiken innehåller emellertid en skattefaktor som minskar nyttan genom den dieselskatt som staten går miste om vid en elektrifiering av banan och överföring av gods från lastbil till tåg. Den effekten står i direkt motsatsförhållande till den inriktning regeringen har anvisat för transportpolitiken. I Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma prioriteringar från 2016 var Sydostlänken det enskilt största godsprojektet som föreslogs ingå i den nationella planen 2018–2029, vilken man sedermera fick gehör för.

Sydostlänkenintressenterna har i en avsiktsförklaring ställt sig beredda att ta ett ekonomiskt åtagande för del i banan vilket bl. a omfattar de investeringar som behövs i form av stationer och mötesspår för persontrafik. Samfinansieringen från länsplanen om 50 mkr avser del i mötesspår.

6.3.2 Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder

Kapacitetsåtgärder på Blekinge Kustbana för att minska restiden och öka robustheten ligger med i nationell plan 2018–2029. Åtgärden omfattar ett nytt mötesspår kring Kallinge (lokalisering ej klar) samt hastighetshöjande åtgärder på sträckan. Samfinansieringen från Länstransportplanen på 50 mkr följer med från den tidigare planen. Byggstart planeras till 2026 och beräknas vara färdigt 2027.

6.3.3 Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Blekinge Kustbana

Trafikverket har genomfört en fördjupad åtgärdsvalsstudie för Blekinge Kustbana mellan 2019–2021 där större linjerätningar föreslås för att på sikt kunna uppnå restidsmålet om två timmar mellan Karlskrona-Malmö. Slutversionen av studien presenterades hösten 2021 och ett första steg har tagits genom en överenskommelse om samfinansiering mellan Region Blekinge och Trafikverket, beslutad i Regionfullmäktige under våren 2021. 50 mkr avsätts till samfinansiering av denna åtgärd i Länstransportplan 2022–2033.

Bakgrunden till den föreslagna åtgärden är den åtgärdsvalsstudie som genomfördes under 2015–2016 för Blekinge kustbana med syfte att hitta åtgärder för ökad kapacitet och minskade restider. Det långsiktiga målet för studien var att uppnå ett restidsmål om två timmar mellan Karlskrona och Malmö vilket innebär en total restidsförkortning med närmare 45 minuter längs hela sträckan. En förutsättning för att uppnå restidsmålet är åtgärder på såväl Blekinge kustbana som på Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm samt Södra

stambanan mellan Hässleholm och Malmö. Studien resulterade i tre olika etappklösningar där etapp 1, i form av ett mötesspår i Kallinge, lyftes med i Nationell plan 2018–2029 och samfinansieras med Blekinges Länstransportplan. Det framgick dock av studien att Blekinge Kustbana, efter genomförd åtgärd, kommer ha kvar stora brister kopplat till kapacitet och restid.

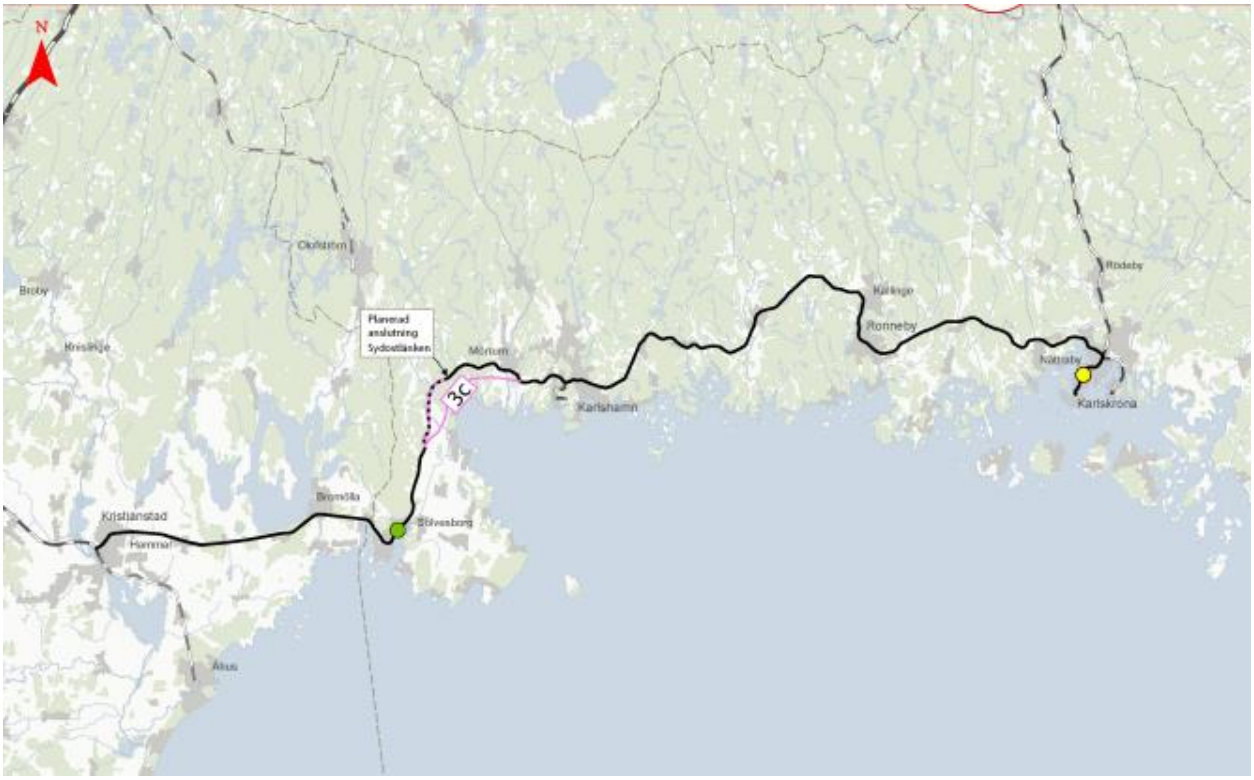
Den fördjupade åtgärdsvalsstudien som Trafikverket gått vidare med konkretiserar rekommenderade åtgärder inom etapp 2. Målsättningen är fortfarande två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö. Blekinge Kustbana, som sträcker sig mellan Karlskrona och Kristianstad är Blekinges viktigaste järnvägsstråk för gods- och persontrafik. Den föråldrade järnvägen och dess standard ger dock begränsade hastigheter och således lång restid, vilket gör att tågets konkurrenskraft i Blekinge tappar i förhållande till bilen. Längs banan finns ett sjuttiotal plankorsningar och signalsystem som på sikt behöver bytas ut. I den fördjupade utredningen har åtgärdsförslag på smärre hastighetshöjande åtgärder, plankorsningsåtgärder, förlängning av dagens mötesspår samt nya linjesträckningar analyserats.

Det utpekade utredningsalternativet innebär en omfattande ombyggnad av järnvägen mellan Karlshamn-Sölvesborg och bör betraktas som en första del i ett större paket av en långsiktig utbyggnad av hela banan. Ombyggnaden avser en linjeomläggning på sträckan Karlshamn-Sölvesborg, ett nytt mötesspår i Bergåsa samt förlängning av befintligt mötesspår i Sölvesborg. Alternativet medför en restidsförkortning med cirka sex minuter.

Det finns många fördelar med restidsförkortningar som nämnts tidigare i texten. Detta inkluderar även trafikeringskostnaden. Om restiden mellan två platser minskar innebär det att trafikeringskostnaden blir lägre på grund av att det blir kortare tid som tågen ska bemannas med personal. Det går också åt färre tågset i systemet vilket leder till minskade kapitalkostnader. Om restiden dessutom minskas till följd av att sträckan blir kortare så blir driftkostnaden lägre, det går åt mindre drivmedel och det krävs mindre underhåll.



Genom att behålla den gamla banan finns möjlighet för två parallella tågsystem genom Blekinge; ett snabbt regionaltåg med få stopp och ett lokaltåg med fler stopp. Det skulle också förbättra möjligheten till fler godstransporter på järnväg genom Blekinge. På såväl europeisk som nationell nivå arbetas det aktivt för att överföra gods från väg till järnväg.



6.4 Mindre åtgärder

Under kategorin mindre åtgärder inkluderas trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Detta är en viktig pott för mindre löpande investeringar under planperioden. Trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder inkluderar bland annat räffling. En planerad åtgärd är tänkt på väg 123 mellan Mjällby-Nogersund.

En liten pott avsätts till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet, detta inkluderar huvudsakligen hållplatsåtgärder.

Till cykelåtgärder avsätts en betydande summa. Cykelåtgärderna medfinansieras av kommunerna med 50 %. Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i Blekinge följer den regionala cykelstrategin 2018–2029 som beslutades 2017. Prioriterat är att bygga ut det utpekade huvudcykelnätet i Blekinge. Ett utbyggt huvudcykelnät ökar attraktiviteten för att välja cykel som färdmedel och underlättar för en tryggare och säkrare arbetspendling på cykel. Cykelstrategin ska revideras under 2022.

En summa på 20 mkr avsätts till ett påbörjande av en kustnära turismcykelled genom Blekinge. Syftet med detta är att främja cykelturismen i regionen och erbjuda goda möjligheter för turism-och rekreationscykling i vackra miljöer längs den blekingska kusten. En förstudie till detta gjordes redan 2014 och kommer ses över i samband med revideringen av cykelstrategin 2022. Målet är att en kustnära cykelled genom Blekinge ska uppfylla de krav som ställs för att bli godkänd som en nationell cykelled i enlighet med Trafikverkets krav och således stärka den hållbara turismen i länet.

6.5 Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att Länstransportplanen medfinansierar åtgärder på det kommunala vägnätet kopplat till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och i viss mån cykelvägar. En mindre pott finns även med för samfinansiering av åtgärder på det enskilda vägnätet. 52 mkr avsätts till statlig medfinansiering vilket i sin tur kan resultera i åtgärder för ca 100 mkr på det kommunala och det enskilda vägnätet.

6.6 Objekt i Nationell Plan

Utöver de nämnda samfinansierade järnvägsobjekten återfinns två namngivna objekt längs E22 i äldre nationella planer som ännu inte börjat byggas, dessa är dock inte samfinansierade med Länstransportplanen och berörs således inte ekonomiskt av denna plan. E22 Lösen-Jämjö, där vägen byggs om till motortrafikled i till stor del ny sträckning med planerad byggstart 2022. E22 Ronneby Ö-Nättraby, motorvägsutbyggnad med planerad byggstart 2026. Som trimningsåtgärd i nationell plan 2018–2029 finns muddring och utmärkning av farled 271 i Karlskrona med.

6.7 Ekonomisk sammanställning

Ekonomisk Kalkyl för plan 2022-2033	Total kostnad	Tidigare	2022-2024	2025-2027	2028-2030	2031-2033	Belastar plan 2022-2033	Senare	Sam- och medfinansiering
Namngivna åtgärder	**549**						**392**		**32**
Rv 27 förbifart Backaryd a)	262	20	173	37			210		32
Rv 27 förbifart Hallabro	117			46	71		117		
Rv 15 Olofström-Gränum	170				3	62	65	105	
Samfinansiering med NP	**150**						**150**		
Blekinge Kustbana kapacitetsåtgärder	50			50			50		
Sydostlänken	50				50		50		
Blekinge kustbana Sölvesborg-Karlshamn	50					50	50		
Mindre åtgärder	**141**		**30**	**30**	**17**	**25**	**102**		**39**
Trafiksäkerhet/tillgänglighet	35		X	X	X	X	35		
Cykelåtgärder b)	98		X	X	X	X	59		39
Kollektivtrafikåtgärder	8		X	X	X	X	8		
Statlig medfinansiering	**100**		**12**	**12**	**12**	**16**	**52**		**48**
Kollektivtrafik	48		6	6	6	6	24		24
Trafiksäkerhet/miljö inkl. cykel	48		6	6	6	6	24		24
Enskilda vägar	4		X	X	X	4	4		
Summa	**940**	**20**	**215**	**175**	**153**	**153**	**696**	**105**	**119**

a) 20 mkr är upparbetade, 32 mkr kommer från nationell plan. b) 39 mkr samfinansieras från kommunerna. 20 mkr till kustnära turismcykelled.

Tabellen ovan visar den ekonomiska fördelningen av planen, dvs. vilka åtgärder planen omfattar och vilka kostnader respektive åtgärd har. I Regeringens direktiv, *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)* visas den preliminära fördelningen av ramarna till länsplanerna. För Blekinges del är de ekonomiska ramarna för 2022-2033 610 miljoner kronor, dvs. en ökning med 14,7 procent från tidigare plan. Eftersom en stor del av medlen i nuvarande plan inte upparbetats de senaste fyra åren har en justering gjorts. I Trafikverkets beslut *Preliminära ramar för regional transportinfrastruktur* som togs den 2/7 2021 har Blekinges ekonomiska ram räknats

upp till **696 miljoner kronor**. Stora delar av detta beror främst på den försening som skett kring Rv 27 förbifart Backaryd på grund av att vägplanen överklagades och att det dröjde lång tid för den att behandlas.



1. Rv 27 Förbifart Backaryd
2. Rv 27 Förbifart Hallabro
3. Rv 15 Olofström-Gränum
4. E22 Lösen-Jämjö
5. E22 Ronneby Ö-Nättraby
6. Blekinge kustbana kapacitetsåtgärder
7. Sydostlänken
8. Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Blekinge kustbana

7 Statlig planering av transportinfrastrukturen

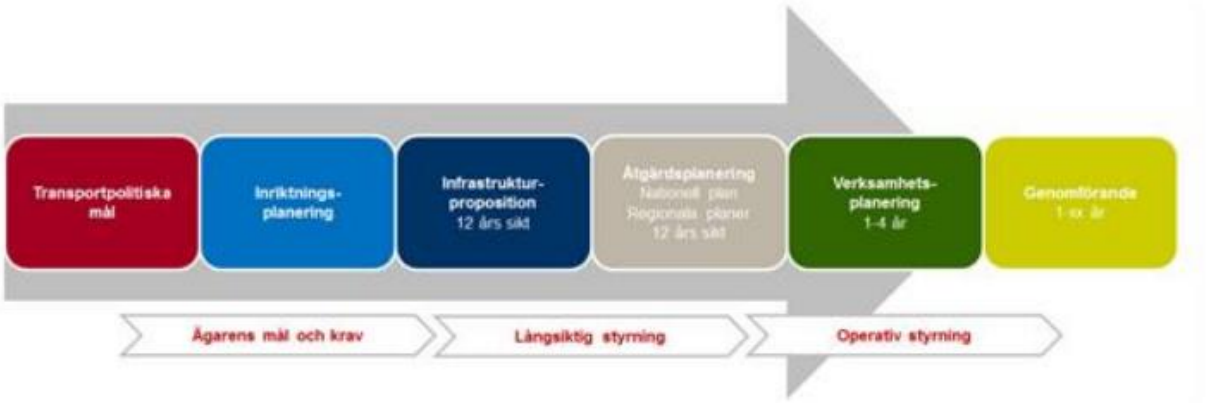
7.1 Planeringssystemet

Planeringen omfattar 12-årsplaner som revideras vart fjärde år. Den nationella planen omfattar drift och underhåll och investeringar i järnvägssystemet och stamvägnätet och i viss mån åtgärder kopplade till sjöfart. För Blekinges del innebär detta åtgärder på järnvägarna, E22 och farlederna. Även bärighetsförbättringar och riktade miljöåtgärder ligger i den nationella planen. Länsplanen omfattar investeringar på övriga statliga vägar och åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering är möjlig, till exempel cykelvägar på kommunalt vägnät. Länsplanen kan inkludera olika typer av finansieringsformer:

- *Samfinansiering* innebär en gemensam finansiering mellan nationell plan och regional plan. Det innebär således att finansieringen utgörs helt och hållet av statliga medel.
- *Medfinansiering* innebär finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i antingen nationell plan eller regional plan. I detta fall kan medel komma fram t.ex. regioner, kommuner eller företag.
- *Statlig medfinansiering* innebär finansiering med statliga medel från nationell plan eller regional plan av åtgärder som genomförs av en annan aktör än staten (genom Trafikverket). Detta kan handla om åtgärder på det kommunala vägnätet.

Region Blekinge upprättar länsplanen och Trafikverket genomför den

Trafikverkets planeringssystem innebär en rullande planering. De första åren 1–3 i planen omfattar projekt som är klara för byggstart och ligger i Trafikverkets ekonomiska verksamhetsplan. År 4–6 omfattar projekt som är planeringsklara och väntar på att flyttas in i kommande verksamhetsplan. År 7–12 innehåller dels projekt som inte är helt utredda eller där finansieringen inte är klarlagd och dels brister som är identifierade och där åtgärder ska tas fram i en åtgärdsvalsstudie.



Regeringens planeringsprocess för transportsystemet

Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudie

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser som stegvis analyserar hur en brist eller ett behov bäst kan lösas. Den tillämpas i all planering och har en viktig del i den initiala planeringen som startar med att ta fram en åtgärdsvalsstudie (åvs). Åtgärdsvalsstudien är en tidig studie som ska föregå åtgärder som kräver en formell process enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg. I en åvs skapas en arena för dialog mellan berörda parter för att söka fram olika alternativa lösningar på en brist eller ett behov. Utifrån resultatet av en åvs kan ett förslag till åtgärd läggas in i Trafikverkets planering och i andra forum som kan vara aktuella, t ex den kommunala planeringen.

Steg 1 och 2 åtgärder inom mobility management eller påverkansåtgärder kan enligt Trafikverkets tolkning av förordningen inte avsättas medel för eller tillämpas inom Trafikverkets ram annat än i byggskedet. Däremot kan en annan part, exempelvis en kommun, genomföra en aktivitet att informera eller påverka ett beteende. Detta kan särskilt tillämpas där kommunen medfinansierar ett projekt i länsplanen.



Planeringsprocessen för åtgärder

8 Nationella utgångspunkter för planperioden

8.1 Transportpolitisk proposition och direktiv

Den transportpolitiska propositionen 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* redovisar regeringens inriktning på satsningar i infrastrukturen 2022-2033. Den statliga planeringsramen uppgår till 799 miljarder följande fördelning:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg
- 437 miljarder kronor till utveckling, dvs. investeringar i transportsystemet



Utöver detta tillkommer ca 77 miljarder kronor från banavgifter, trängselavgifter med mera. Den totala ramen uppgår då till 876 miljarder kronor.

Propositionen lyfter ett flertal målsättningar och utmaningar under på kort och lång sikt, detta inkluderar bland annat;

- En god regional, nationell och internationell tillgänglighet
- Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Transportsektorn behöver i princip nå nollutsläpp senast 2045
- Högre grad av elektrifiering, energieffektivisering och hållbara förnybara drivmedel
- Väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällen, för näringslivet och för hållbar tillväxt.
- En väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.
- Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar.

Enligt Regeringens direktiv 2020/21:409 *Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur* som släpptes i juni 2021 ska de riksdagsbundna transportpolitiska målen och de etappmål som regeringen har beslutat om vara utgångspunkt för såväl Trafikverkets som länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Etappmålet för klimat innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till 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. Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser

år 2045. I de transportpolitiska målen ingår även att transportsystemet ska bidra till att miljökvalitetsmålen nås.

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2022–2033. Vilka åtgärder som kan omfattas av länsplanerna framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I direktivet beskrivs krav på redovisning av bland annat vilka prioriteringar planförslaget baseras på och motiven för dessa, även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv och där det är relevant nationsöverskridande perspektiv. För Blekinge är Östersjösamverkan synnerligen viktig och i det länsöverskridande perspektivet har Sydsveriges sex regioner samverkat i en unison systemanalys. Med detta som grund har parterna i samverkan beslutat om ett positionspapper och utifrån detta pekat ut Sydsveriges prioriterade infrastrukturåtgärder.

Vidare ska länsplanen beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i planen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande och vilka effekter den nya bebyggelsen kan ha. I länsplanen vill vi särskilt uppmärksamma de nya bostäder som byggs i stationsnära lägen vilket medför kumulativa effekter – ökat kollektivt resande - ökad nytta av åtgärder på Blekinge kustbana samt ökade kvaliteter i stadsmiljöer. Föreslagna åtgärder i planen bör bidra till att andelen persontransporter med kollektivtrafik ökar.

8.2 Prioriterade satsningar i Nationell Plan

I direktivet pekas tre särskilda satsningar ut där medel från den nationella planen kan medfinansiera åtgärder som regionerna lyfter fram i sina länstransportplaner. I detta skede finns det inga satta belopp för dessa åtgärder, det bör komma i samband med att förslag till nationell plan presenteras den 30 november. Följande tre områden kommer att prioriteras:

- Cykelpott: Regeringen ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och har gett Trafikverket i uppdrag att, inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar.
- Stadsmiljöavtal: För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket möjlighet att ge ekonomiskt stöd till kommuner och regioner för stadsmiljöåtgärder som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Potten inkluderar även åtgärder som bidrar till hållbara godstransportlösningar.
- Tillgänglighet i hela Sverige: Inom ramen för trimningsåtgärder som avser trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet kan ekonomiskt stöd ges till objekt i länstransportplanerna genom samfinansiering. Detta kan inkludera åtgärder som mittseparering (likt tidigare planomgång) eller andra åtgärder inte bidrar till hastighetssänkningar.

8.3 Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Med de tillhörande funktions- och hänsynsmålen ska Trafikverket tillsammans med andra aktörer i samhället verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Funktionsmålet för tillgänglighet tar bland annat upp att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. Att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa tar bland annat upp att transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Transportsektorn ska bidra till att miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en ökad energieffektivitet och bryta beroendet av fossila bränslen.

8.4 Agenda 2030

Agenda 2030 är en av FN framtagen agenda som innehåller 17 mål för en omfattande och nödvändig global omställning. Transportsystemet är integrerat i de flesta målen och har potential att påverka det hållbara samhället ur ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv. Sverige står bakom Agenda 2030 och det kräver således att vi tillsammans, inom respektive område, förhåller oss till de utpekande målen. Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle.



8.5 Nya stambanor

Det pågår en omfattande process i Sverige för att bygga ut järnvägsnätet genom nya stambanor för höghastighetståg. Utgångspunkten är de nya stambanorna ska generera korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg och samtidigt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Tre projekt är beslutade i nationell plan 2018–2029

- Ostlänken mellan Järna och Linköping
- Göteborg-Borås
- Hässleholm-Lund

Region Blekinge ställer sig bakom behovet av nya stambanor som realiseras etappvis och byggs i centrala lägen i ett sammanhängande system. Utbyggnaden ska börja där kapacitetsbristerna är som störst där Lund-Hässleholm påbörjas i ett tidigt skede. Samtidigt är det viktigt att åtgärder görs på de anslutande banorna så att de nya stambanorna ger nyttor för hela landet. Arbetet med nya stambanor för höghastighetståg fortgår och Trafikverket släppte i februari 2021 rapporten *Nya stambanor för höghastighetståg – slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg.*

Utredningen har studerat fyra olika utredningsalternativ och jämförts med den nuvarande systemutformningen för nya stambanor. Rapporten ger följande slutsatser i arbetet:

- Nya stambanor tillför och frigör kapacitet i järnvägssystemet
- Nuvarande systemutformning är utvecklad för att möta flera samtidiga behov och överenskommelser vilket påverkar möjligheten till kostnadsbesparingar
- Ett beslut om en kostnadsram om 205 miljarder kronor skulle innebära genomgripande systemförändringar
- Den största kostnadsreducerande potentialen utgörs av en minskad anläggningsmassa och ökad frihetsgrad avseende linjesträckning
- En gemensam bild kring syfte och mål ger stöd för en optimering av systemet
- För att optimera funktionen och minska osäkerheter avseende kostnader behöver lokalisering av hela systemet göras

För mer djupgående information om det pågående arbetet med nya stambanor, se Trafikverkets hemsida där slutrapporten i sin helhet finns.

9 Sydsvenska utgångspunkter för planperioden

9.1 Systemanalys för Sverige Infrastruktur

Under 2020 påbörjades arbetet med att ta fram en gemensam systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Syftet var att skapa underlag för framför allt kommande infrastrukturplaner, men också för trafikförsörjningsprogram och för annat regionalt och kommunalt utvecklingsarbete. Systemanalysen innehåller planeringsförutsättningar inom transportsektorn, krav för transportsystemets utveckling, bristanalyser och förslag till åtgärder och mål.

9.2 Positionspapper för infrastruktur



Samma år redovisade Regionsamverkan Sydsverige positionspapperet *En väl utvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige*. Sydsveriges sex regioner; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland har enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter. Vi utgår från dessa i vår planering och föreslår att de tas som utgångspunkt i statens planering av infrastrukturen för åren 2022–2033.

Sydsverige har ett strategiskt läge i Sverige med nära koppling till såväl övriga Europa som Mälardalen och Västsverige. 26 % av landets befolkning bor i Sydsverige. Positionspapperet redovisar tre gemensamma positioner:

- *Nationell och internationell tillgänglighet*
- *Sammanknutet Sydsverige*
- *Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter*

9.3 Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapper

Sydsveriges gemensamma utgångspunkter utgår från positionspapperet och den underliggande systemanalysen. Med våra utgångspunkter vill vi stärka hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Vi vill bidra till ett klimatsmart transportsystem. Vi vill också medverka till en väl fungerande helhet genom att ta till vara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.



I denna redovisning förtydligas positionspapperet genom att föreslå de mer konkreta insatser som bör genomföras under kommande planperiod. De största satsningarna lyfts fram som är av gemensam betydelse för Sydsverige. Förutom investeringar är förstärkt järnvägsunderhåll på både stambanor och regionala banor av yttersta vikt. Här anser vi att en samverkan kring prioritering och genomförande bör utvecklas mellan Trafikverket och regionerna som driver den regionala tågtrafiken. En insats som bör ingå i de nya planerna är en mera aktiv gränsöverskridande planering både i Östersjöperspektivet och för Sveriges koppling till kontinenten.

De större projekten i förslaget till prioriteringar omfattar dels de som ingår i gällande planer, dels de som föreslås ska ingå i kommande planperiod 2022–2033.

9.4 Positionspapper kollektivtrafik och handlingsplan kollektivtrafik





Inom Regionsamverkan Sydsverige har även ett positionspapper med efterföljande handlingsplan tagits fram för kollektivtrafiken. Syftet med dokumenten är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en hållbar utveckling.

Kortare restider för de gränsöverskridande resorna lyfts bland annat fram som en viktig fråga. För målbilden 2040 lyfts bland annat sträckan Karlskrona-Malmö fram som en av sträckorna som behöver få bättre restider. Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige. I handlingsplan kollektivtrafik analyseras restidsmålen utifrån övergripande mål, inriktningar och planeringsprinciper. Förutsättningarna att uppnå en snabbhet för persontågtrafiken beror på flera faktorer, som till exempel fordonens egenskaper, mängden trafik och järnvägens utformning.
I handlingsplanens utblick mot 2040 lyfts möjligheten för utveckling av mer regiontrafik. För Blekinges del skulle detta innebära ett storregiontåg och ett lokaltåg längs Blekinge Kustbana.

På Regionsamverkans hemsida www.regionsamverkan.se finns alla dokument i sin helhet.

10 Regionala utgångspunkter

10.1 Regional utvecklingsstrategi

Region Blekinges nuvarande regionala utvecklingsstrategi (RUS), ”Attraktiva Blekinge – Blekingestrategin 2014–2020” är Blekinges nu gällande utvecklingsstrategi. Samtidigt pågår ett omfattande arbete med att ta fram en ny RUS för Blekinge, ”Växtplats Blekinge” som förväntas träda i kraft våren 2022 och då ersätta den befintliga strategin.



Den regionala utvecklingsstrategin har som uppgift att ange Blekinges gemensamma färdriktning och är Region Blekinges mest övergripande strategiska dokument. I ”Växtplats Blekinge” presenteras två olika strategiska områden med underliggande utvecklingsområden; *I Blekinge utvecklar vi attraktiva livsmiljöer* och *I Blekinge utvecklar vi ett expansivt näringsliv med god kompetensförsörjning.*

Under det underliggande utvecklingsområdet *Hållbar samhällsplanering*, lyfts den strategiska inriktningen för regionens infrastruktur fram. Ett effektivt och hållbart transportsystem i hela Blekinge är en förutsättning för att tillgodose näringslivets och

invånarnas behov, och skapar goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Transportsystemet måste hålla en mycket hög effektivitet i förhållande till omvärlden för att stärka vår konkurrenskraft. För att utveckla ett mer hållbart transportsystem krävs tidig och ökad samverkan och samplanering mellan olika aktörer. Följande mål och delmål som är relevanta för Länstransportplanen lyfts fram i strategin:

- Stärkt konkurrenskraft i näringslivet
    - Förbättrad infrastruktur med kortare restider
    - Ett växande näringsliv med fler arbetstillfällen
- Fler Blekingebor i arbete
    - Förbättrad infrastruktur med kortare restider
    - Ett växande näringsliv med fler arbetstillfällen
- Minskad miljö- och klimatpåverkan
    - Minskade utsläpp från transportsektorn
    - Ett ökat hållbart resande.

10.2 Trafikförsörjningsprogram 2020–2023

Trafikförsörjningsprogrammet är Region Blekinges strategi för kollektivtrafiken och innehåller konkreta åtgärder under 2022–2023 med utblick till 2050. Det attraktiva Blekinge som beskrivs i Region Blekinges nuvarande regionala utvecklingsstrategi innehåller flera områden där kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg. För Livskvalitet krävs möjligheter att förflytta sig och kunna njuta av hela Blekinge även utan bil. För ett bra Arbetsliv krävs bra förutsättningar för etablering av företag och bra pendlingsmöjligheter. Tillgänglighet innebär att alla oavsett funktionshinder eller bilinnehav ska kunna komma till sin utbildning eller till kvällsaktiviteten. Det fjärde området benämns Bilden av Blekinge där kollektivtrafiken knyter ihop länet till en bra enhet och skärgårdstrafiken lockar många besökare.

Trafikförsörjningsprogram 2020–2023 ser tillbaka på en framgångsrik satsning på trafiken i Blekinges städer med ökad marknadsandel som följd. Samtidigt har utvecklingen på tågsidan gått trögare p.g.a. att efterfrågan på tågresor har ökat vilket har lett till kapacitetsbrist på spåren och därmed trafikstörningar. Många vill övergå till energieffektivare och miljövänligare sätt att resa vilket gör att vi behöver bygga ut infrastruktur och kollektivtrafik för att erbjuda en bra service även i framtiden. Staten gör nu mycket för att åtgärda problemen på Södra stambanan och vi i Blekinge behöver vara tydliga med att åtgärder behövs även på våra järnvägar i Blekinge. Tvåtimmarsmålet mellan Karlskrona och Malmö, en ökad tillförlitlighet i tågtrafiken och eventuellt nya stationer ska nu konkretiseras i en tågstrategi där åtgärder och en ekonomisk kalkyl för både infrastruktur och tågtrafik ska beskrivas på såväl Kustbanan, Kust-till-Kust, och vår nya tågbana som ju heter Sydostlänken.

Infrastrukturen är grundläggande för en konkurrenskraftig kollektivtrafik. Alltifrån små åtgärder för trygga och tillgänglighetsanpassade hållplatser till åtgärder på Blekinge Kustbana, Sydostlänken och Kust-Till-Kustbanan som ger bekväma tågresor till olika målpunkter i Sverige och vidare ut i Europa.

10.3 Tågstrategi och tågvision

Det pågår just nu ett arbete inom Region Blekinge att ta fram en tågstrategi, ett arbete som beräknas stå färdigt under 2022. Strategin ska visa hur Blekinges tågtrafik ska utvecklas och vilka utmaningar som finns.

Som del av arbetet med tågstrategin togs en tågvision fram under 2020. Dokumentet innehåller en långsiktig vision för Blekinges tågtrafik kopplat till restid, kapacitet och tillgänglighet. Visionen beskriver ett Blekinge med en gemensam arbetsmarknadsregion med högst 15 minuters restid mellan kommunernas centralorter. Ett storregionalt tågsystem på Blekinge Kustbana ger möjlighet till ett lokaltåg som stannar vid fler stationer genom länet samt framtida godstrafik. Norrut förbinder snabb järnväg Blekinge med Älmhult, Växjö och Kalmar.

10.4 Cykelstrategi

Region Blekinge beslutade 2017 om en cykelstrategi för 2018–2029. Syftet med strategin är att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling. Cykelstrategin innehåller bedömningsgrunder som ligger till grund för prioritering av åtgärder. För att främja cyklingen i Blekinge har ett regionalt huvudcykelnät pekats ut som huvudsakligen går utmed det statliga vägnätet med viss förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet. Utgångspunkter i utpekandet har varit att knyta samman cykelstråk och skapa ett sammanhängande cykelnät där potentialen för cyklingen bedöms som störst. Detta kan antingen vara mellan kommunhuvudorter och omkringliggande orter eller mellan orter och större målpunkter. Det regional utpekade huvudcykelnätet ligger till grund för vilka cykelåtgärder som görs genom Länstransportplanens budget.

I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. För att kunna genomföra utpekade åtgärder i strategin, exempelvis en utbyggnad av cykelväg som ingår i det regionala huvudcykelnätet, så behöver berörd kommun budgetera för medfinansiering av åtgärden i sin verksamhetsplan. Varje kommun bör även ha kommunala cykelstrategier, handlingsplaner eller motsvarande med fokus på det kommunala vägnätet.

Cykelstrategin kommer att revideras under 2022 och ett vidare arbete med en kustnära turismcykelled kommer att integreras i detta arbete.

11 Planeringsprocess och underlag

11.1 Planens tillblivelse, miljöbedömning och samråd

Inriktningen i denna plan följer länsplanen 2018 - 2029 med utgångpunkt i den regionala utvecklingsstrategin *Attraktiva Blekinge* och remissversionen av den nya regionala utvecklingsstrategin *Växtplats Blekinge*. Liksom tidigare ligger fokus på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Samverkan har skett mellan de Sydsvenska regionerna med framtagandet av en gemensam systemanalys, positionspapper för infrastrukturens utveckling och ett prioriteringsdokument. Alla dessa processer har satt avtryck i länstransportplanen.

I remissvaret på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och den därpå följande infrastrukturpropositionen har vi haft anledning att konkretisera vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

Under arbetets gång har en inomregional arbetsgrupp utformats med representanter från regionen, kommunerna, Trafikverket och Länsstyrelsen. Gruppen har haft möten under tre tillfällen 2021. Parallellt med revideringen av Länstransportplanen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram med hjälp av konsulter från Sweco. Avgränsningssamråd har hållits i juni 2021 med Länsstyrelsen och Trafikverket. Syftet med en MKB är att beskriva och analysera vilka konsekvenser länstransportplanen får för miljön. Dokumentet i sin helhet finns som en bilaga till planen.

11.2 Samhällsekonomiska beräkningar (SEB)

Trafikverket har tagit fram ett samhällsekonomiskt beräkningsunderlag i åtgärdsplaneringen för de större investeringarna som kan bli aktuella i länsplanerna och den nationella planen. För Blekinge finns beräkningsunderlag för Riksväg 27 förbi Backaryd-Hallabro, förbi Hallabro och för Riksväg 15 Olofström-Gränum i länsplanen. I nationell plan finns E22 Lösen-Jämjö och Ronneby Öst-Nättraby, Farled 271 Karlskrona, muddring och utmärkning, Blekinge kustbana mötesspår och hastighetshöjning, Sydostlänken samt Älmhult-Olofström elektrifiering. SEB för den föreslagna nya järnvägen mellan Karlshamn-Sölvesborg finns tillsammans med en SEB för långsiktiga åtgärder på hela Blekinge Kustbana. De samlade effektbedömningarna finns att hitta på Trafikverkets hemsida under ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag” och även som bilaga i Länstransportplanen.

12 Bilagor

12.1 Bilaga 1: Miljökonsekvensbeskrivning

12.2 Bilaga 2: Samlade effektbedömningar (SEB)

Miljökonsekvensbeskrivning till länsplan för regional transportinfrastruktur för Blekinge

Doknr
Version

Granskad av
Datum 2021-10-15
Godkänd av
Datum

MKB tillhörande Länstransportplan för Blekinge 2022–2033
Region Blekinge
Dnr ##
Version: ##
2021-10-15

Miljökonsekvensbeskrivningen är utarbetad av Sweco, Gävle
genom Helena Olsson (uppdragsledare), Åsa Hermansson, Lina Cederlöf och Sara Johansson (handläggare) samt Josefin Wildstam (granskare).

Innehållsförteckning

Sammanfattning 5

1 Bakgrund och syfte 7

2 Planens innehåll (planalternativet) 8

2.1 Arbetssätt 8
2.2 Planeringsramar 8
2.2.1 Namngivna åtgärder 8
2.2.2 Samfinansierade åtgärder 9
2.2.3 Mindre åtgärder 9
2.2.4 Statlig medfinansiering 10

3 Nollalternativ 10

3.1 Gällande länstransportplan 2018-2029 10
3.2 Trafikutveckling 10

4 Metod för miljöbedömning 11

5 Avgränsning 12

5.1 Miljöaspekter 13
5.2 Miljömål 14
5.3 Tid 14
5.4 Geografisk 14

6 Beskrivning av miljötillstånd och bedömning av miljöpåverkan 15

6.1 Klimatpåverkan 15
Delaspekter och preciseringar 15
6.1.1 Nuläge 16
6.1.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 16
6.2 Hälsa 18
Delaspekter och precisering 18
6.2.1 Nuläge 18
6.2.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 19
6.3 Befolkning 20
Delaspekter och precisering 20
6.3.1 Nuläge 21
6.3.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 22
6.4 Luft 23
6.4.1 Nuläge 23
6.4.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 24
6.5 Vatten 25
Delaspekter och precisering 25
6.5.1 Nuläge 25
6.5.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 26

6.6 Hushållning med naturresurser 27
Delaspekter och preciseringar 28
6.6.1 Nuläge 28
6.6.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet 28
7 Samlad bedömning 29
8 Osäkerheter och brister 30
9 Förslag till uppföljning 31
10 Referenser 31

BILAGA 1 Avgränsning miljöaspekter 33
BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder 38
Förbifart Backaryd på Riksväg 27 38
Förbifart Hallabro på Riksväg 27 39
Olofström-Gränum på Riksväg 15 40
BILAGA 3 Sammanställning av betydande miljöpåverkan, miljöaspekter, målkoppling 42

Sammanfattning

Region Blekinge har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till ny Länstransportplan som omfattar perioden 2022-2033. Länstransportplanen redovisar vilka åtgärder som ska genomföras för att stärka transportsystemet under planperioden. Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas samt att beskriva den betydande miljöpåverkan som kan uppstå. Hela processen kallas miljöbedömning och MKB:n är resultatet av miljöbedömningsarbetet.

Miljöbedömningen har gjorts i huvudsak med underlag från Trafikverket som sammanställt material om transportsystemets påverkan på miljön i bedömningsgrunder för alla miljöbalkens relevanta miljöaspekter.

Liksom tidigare ligger fokus i länstransportplanen på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Länstransportplanen 2022-2033 innehåller tre namngivna åtgärder över 50 miljoner kronor samt åtgärder i kategorin ”mindre åtgärder”, vilket innebär trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. En betydande summa avsätts till cykelåtgärder, vilka medfinansieras av kommunerna med 50%, för att öka attraktiviteten att välja cykel som färdmedel.

En avgränsning har gjorts av MKB:n för att koncentrera arbetet på de frågor som är de mest relevanta för länsplanen. För följande miljöaspekter[1] har det bedömts att planens genomförande kan medföra en betydande påverkan:

- Klimatpåverkan
- Hälsa
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avseende miljökvalitetsnormer)
- Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen)

En bedömning har gjorts av hur de föreslagna åtgärderna i planen påverkar möjligheten att uppfylla de nationella och regionala miljömålen. Planen bedöms bidra till måluppfyllelse vad gäller målet God bebyggd miljö samt i någon mån bidra till uppfyllelse av miljömålen *Frisk luft* samt *Grundvatten av god kvalitet*. Planen bedöms såväl bidra till som motverka miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Miljömålen *Levande sjöar och vattendrag* samt *Ett rikt växt- och djurliv* berörs i viss mån eftersom de i planen föreslagna åtgärderna medför markintrång, men planen bedöms inte påverka möjligheterna till måluppfyllelse. Övriga miljömål bedöms inte beröras av planen.

Planförslaget har stora likheter med nollalternativet (gällande länstransportplan), men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i länsplanen 2022-2033 bedöms den totalt sett få en något mer positiv miljöpåverkan än nollalternativet.

[1] Metodiken i MKB-arbetet utgår från Trafikverkets metodik för miljöbedömningen av nationell transportplan 2022-2033.

Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms påverkas något negativt på grund av planens namngivna åtgärder som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Dock bedöms planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik ge en något positiv effekt.

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten Hälsa.

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning, eftersom såväl namngivna åtgärder som mindre åtgärder bedöms leda till större möjligheter till hållbart resande, ökad tillgänglighet till transportsystemet samt förbättrade möjligheter till arbetspendling bland annat.

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk samt de namngivna åtgärder som innebär att förbifarter byggs bedöms ge något positiva effekter på miljöaspekten Luft, då luftföroreningarna i boendemiljöer bedöms minska.

Länsplanens påverkan på miljöaspekten Vatten är till en del positiv, eftersom två av de namngivna objekten berör vattentäkter och ger en minskad risk för påverkan på dessa. Dock berör samtliga namngivna objekt vattenförekomster eller grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, vilket även kan gälla planens mindre åtgärder. Detta behöver beaktas i kommande planeringsskeden.

Miljöaspekten Hushållning med naturresurser berörs genom att namngivna åtgärder som ingår i länsplanen berör riksintressen och naturreservat. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom de åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur. Den påverkan som planens mindre åtgärder kan ge upphov till kan inte bedömas i detta tidiga skede, då de inte har fått en lokalisering. Detta kommer att beaktas i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

1 Bakgrund och syfte

Region Blekinge har, på uppdrag av regeringen, upprättat ett förslag till transportslags-övergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Det är en del i den statliga infrastrukturplaneringen. Vart fjärde år tar alla län fram länsplaner, som innehåller investeringar i den statliga infrastrukturen och medel som går till att medfinansiera trafikinvesteringar i regionen.

När en plan upprättas av en myndighet eller en kommun, som krävs i lag eller annan författning, ska planupprättaren göra en miljöbedömning av planen om dess genomförande enligt miljöbalken antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länsplan för regional transportinfrastruktur ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbedömningsförordningen. Behovet av miljöbedömning är därmed lagstadgat.

Miljöbedömning är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av planen. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder. Bedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som mer lämpligt bedöms senare i planeringsprocessen. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat för att främja en hållbar utveckling. Arbetet sker parallellt på två olika plan: ett nationellt som Trafikverket ansvarar för och ett regionalt där i detta fall Region Blekinge har ansvaret.

Infrastrukturpropositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* trycker på att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturobjekt är väsentlig. Även i det positionspapper för Sydsveriges infrastruktur som Regionsamverkan Sydsveriges sex regioner tagit fram och beslutat om framgår vikten av att koppla samman den nationella planen med de regionala planerna.

Precis som i tidigare länstransportplaner är den tongivande utgångspunkten för inriktningen i länsplanen Blekinges geografiskt strategiska läge. Positionen vid Östersjön vid Sveriges sydöstra hörn är central för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Den geografiska närheten till Öresundsregionen, Sydsveriges största tillväxtmotor ska också betonas, där förbättrad infrastruktur och kommunikationer knyter Blekinge närmre Öresund och kontinenten. Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i länet men också transportsystemet i ett vidare sammanhang för att knyta ihop Blekinge med övriga Sydsverige.

Utifrån det Sydsvenska positionspapperets tre prioriterade områden beskrivs kortfattat följande inriktning och mål för Blekinges infrastruktur.

1. Nationell och internationell tillgänglighet. Järnvägens funktion och tillförlitlighet måste säkras. Snabb utbyggnad av nya stambanor och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor.

2. Sammanknutet Sydsverige. Knyt samman tillväxtmotorer och regionala kärnor för bättre pendlingsrelationer.

3. Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter. Sveriges konkurrenskraft ska öka genom förstärkta handelsvägar via Blekinges hamnar mot växande ekonomier i öst.

2 Planens innehåll (planalternativet)

2.1 Arbetssätt

Inriktningen i länstransportplanen 2022-2033 följer länsplanen 2018–2029 med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin *Attraktiva Blekinge* och remissversionen av den nya regionala utvecklingsstrategin *Växtplats Blekinge*. Liksom tidigare ligger fokus på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Samverkan har skett mellan de Sydsvenska regionerna med framtagandet av en gemensam systemanalys, positionspapper för infrastrukturens utveckling och ett prioriteringsdokument. Alla dessa processer har satt avtryck i länstransportplanen.

I remissvaret på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och den därpå följande infrastrukturpropositionen har Region Blekinge haft anledning att konkretisera vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

Parallellt med revideringen av Länstransportplanen har denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Avgränsningssamråd med Länsstyrelsen Blekinge hölls den 8 juni 2021, se vidare kapitel 5 *Avgränsning*.

Prioriteringarna i länsplanen utgår från ett helhetsperspektiv, med syfte att Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i Blekinge men också transportsystemet i ett vidare sammanhang. Bilden av Blekinge som en strategisk port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa är en grund för de prioriteringar och åtgärder som föreslås i planen.

2.2 Planeringsramar

Den ekonomiska planeringsramen för 2022-2033 är för Region Blekinge 610 miljoner kronor, vilket är en ökning på 14,7 procent jämfört med länsplanen 2018-2029. Se tabell 1 på nästa sida.

Eftersom en stor del av medlen i nuvarande plan upparbetats de senaste fyra åren har en justering gjorts. I Trafikverkets beslut *Preliminära ramar för regional transportinfrastruktur* som togs 2021-07-02 har Blekinges ekonomiska ram räknats upp till 696 miljoner kronor.

2.2.1 Namngivna åtgärder

Tre namngivna åtgärder över 50 miljoner kronor föreslås ingå i den nya planperioden:

- Förbifart Backaryd på Riksväg 27
- Förbifart Hallabro på Riksväg 27
- Olofström-Gränum på Riksväg 15

Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från den gällande planen (2018-2029) som namngivna objekt. Riksväg 15, som pekades ut som större brist i den gällande planen, blir en namngiven åtgärd i länsplanen 2022-2033.

Tabell 1. Planeringsram för Blekinge län 2022-2033 (Mkr).

Åtgärder	Total kostnad	Tidigare	2022-2024	2025-2027	2028-2030	2031-2033	Plan 2022-2033	Senare	Sam- och medfinasiering
Namngivna åtgärder	549						392		
Förbifart Backaryd	262	20	173	37			210		32
Förbifart Hallabro	117			75	14		117		
Rv 15 Olofström-Gränum	170				10	48	65	105	
Samfinansiering med nationell plan	150						150		
Blekinge kustbana kapacitetsåtgärder	50			50			50		
Sydostlänken	50				50		50		
Blekinge kustbana Sölvesborg-Karlshamn	50					50	50		
Mindre åtgärder	136		30	30	17	25	102		34
Trafiksäkerhet/tillgänglighet	40		x	x	x	x	40		
Cykelåtgärder	88		x	x	x	x	54		34
Kollektivtrafikåtgärder	8		x	x	x	x	8		
Statlig medfinansiering	100		12	12	12	16	52		48
Kollektivtrafik	48		6	6	6	6	24		24
Trafiksäkerhet miljö inklusive cykel	48		6	6	6	6	24		24
Enskilda vägar	4		x	x	x	4	4		
Summa	935	20	215	215	153	153	696	105	114

2.2.2 Samfinansierade åtgärder

Planen tar även upp åtgärder som samfinansieras med nationell plan. Från gällande plan (2018-2029) följer två objekt med: hastighetshöjande åtgärder och mötesspår på Blekinge Kustbana samt åtgärder för persontrafik på Sydostlänken.

Dessutom lyfts ytterligare ett samfinansieringsobjekt på järnväg in i planen: ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn för minskade restider, ökad kapacitet och bättre anslutning till Sydostlänken. 50 miljoner kronor prioriteras till respektive objekt från Länstransportplanen. Avsiktsförklaringar och överenskommelser är tecknade med Trafikverket.

De samfinansierade objekten behandlas inte i denna MKB för länsplanen, eftersom de bedöms behandlas i MKB:n till den nationella planen.

2.2.3 Mindre åtgärder

Under kategorin ”mindre åtgärder” inkluderas trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Detta är en viktig pott för mindre löpande investeringar under planperioden. Trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder inkluderar bland annat räffling. En planerad åtgärd är tänkt på väg 123 Mjällby-Nogersund.

En liten pott avsätts till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet, detta inkluderar huvudsakligen hållplatsåtgärder.

Till cykelåtgärder avsätts en betydande summa. Cykelåtgärderna medfinansieras av kommunerna med 50 %. Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i Blekinge följer den regionala cykelstrategin 2018-2029 som beslutades 2017. Prioriterat är att bygga ut det utpekade huvudcykelnätet i Blekinge. Ett utbyggt huvudcykelnät ökar attraktiviteten för att välja cykel som färdmedel och underlättar för en tryggare och säkrare arbetspendling på cykel. Cykelstrategin ska revideras under 2022.

En summa på 20 miljoner kronor avsätts till ett påbörjande av en kustnära turismcykelled genom Blekinge. Syftet med detta är att främja cykelturismen i regionen och erbjuda goda möjligheter för turism-och rekreationscykling i vackra miljöer längs den blekingska kusten. En förstudie till detta gjordes redan 2014 och kommer ses över i samband med revideringen av cykelstrategin 2022. Målet är att en kustnära cykelled genom Blekinge ska uppfylla de krav som ställs för att bli godkänd som en nationell cykelled i enlighet med Trafikverkets krav och således stärka den hållbara turismen i länet.

2.2.4 Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att länstransportplanen medfinansierar åtgärder på det kommunala vägnätet kopplat till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och i viss mån cykelvägar. En mindre pott finns även med för samfinansiering av åtgärder på det enskilda vägnätet.
52 miljoner kronor avsätts till statlig medfinansiering vilket i sin tur kan resultera i åtgärder för cirka 100 miljoner kronor på det kommunala och det enskilda vägnätet.

3 Nollalternativ

Nollalternativet är det jämförelsealternativ som den nya länstransportplanen jämförs med. Nollalternativet är den sannolika utvecklingen och miljöpåverkan om planen inte kommer till stånd. Förenklat kan sägas att nollalternativet innebär att länstransportplanen för 2018-2029 genomförs samt att ingen ny länsplan beslutas eller andra förändringar av fastställd plan för transportsystemet 2018-2029 sker. Samhällsutveckling, fordonsutveckling, styrmedel, förd politik och så vidare är densamma i nollalternativ och planalternativ. Nollalternativet beskriver alltså vad som händer om planen inte genomförs och jämförs med vad som sker om planen genomförs.

Åtgärder i nu gällande plan som ännu inte är genomförda ingår i nollalternativet, vilket betyder att bedömda effekter av dessa åtgärder i huvudsak kan användas som referens. I nollalternativet ingår däremot inte genomförda åtgärder enligt gällande plan.

3.1 Gällande länstransportplan 2018-2029

Länsplanen 2018-2029 tar upp tre prioriterade områden som inriktning för Blekinges infrastruktur: ”Interregional tillgänglighet”, ”Sammanknutet Sydsverige” samt ”Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter”. Planen tar upp följande namngivna åtgärder: förbifart Backaryd, Förbifart Hallabro, Kapacitetsåtgärder Blekinge kustbana, Sydostlänken samt Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E22, Ronneby Öst-Nättraby. Av dessa har de tre sistnämnda objekten fått finansiering i gällande nationell plan och finns därför inte med i länsplanen 2022-2033.

3.2 Trafikutveckling

Nedanstående bedömda trafikutveckling gäller såväl nollalternativet som planalternativet.

Behovet att resa kommer att fortsätta öka. Enligt Trafikverkets basprognos 2040 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 27 % från år 2017 till år 2040. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 53 % under samma period och det sammanlagda

transportarbetet för persontrafiken med färdsätten bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %. [2]

Trafikarbetet på vägarna i Blekinge län har av Trafikverket bedömts öka med 1,1 % per år under perioden 2017-2040. Det är samma ökning som riksgenomsnittet per år under samma period[3].

Efterfrågan på godstransporter på järnväg väntas enligt Trafikverkets basprognos öka från 2017 års nivå på drygt 21 miljarder tonkilometer till drygt 30 miljarder tonkilometer år 2040.

Sjöfart är det trafikslag som bedöms öka mest med 2,16 % i årstakt, följt av väg med 1,6 % och järnväg med 1,5 % per år från år 2017. Vägtransporterna i Sverige beräknas öka från 50,3 miljarder tonkilometer år 2017 till 73 miljarder tonkilometer år 2040.

4 Metod för miljöbedömning

Miljöbedömningen av planen sker på en övergripande och strategisk nivå med föresatsen att beskriva planens påverkan på relevanta miljöaspekter utifrån hur Region Blekinge väljer att fördela medel för infrastruktur under planperioden. Som grund för bedömningarna ligger fördelningen av medel till olika insatser, se kapitel 2 *Planens innehåll*. För de projekt där planering påbörjats har samlade effektbedömningar (SEB) utgjort ett underlag. Utgångspunkten har varit att det enskilda projektet utgör del av planen, även om miljöbedömningen av det enskilda projektet i senare skeden av planeringen kommer att gå mycket längre och vara mer detaljerad.

Som underlag för bedömningar samt vid avgränsning av miljöbedömningen har Trafikverkets framtagna metodik för miljöbedömning av nationell plan 2022-2033 använts. Metodiken finns redovisad i rapport TRV 2021:119, *Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan*. I rapporten redovisas fyra fokusområden och tolv miljöaspekter, baserade på miljöbalkens 6 kapitel 2 §. Se figur 1 på nästa sida.

Eftersom bedömningsgrunder i skrivande stund (september 2021) saknas i rapporten har i stället Trafikverkets bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell plan 2018-2029 använts.[4] . För varje miljöaspekt redovisas i bedömningsgrunderna en koppling till den eller de miljökvalitetsmål eller andra mål som miljöaspekten kopplas till.

[2] Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

[3] Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

[4] Trafikverket. Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag 2017.

Fokusområden	Miljöaspekt och (delaspekt)			
Klimat	Klimatpåverkan (Trafikens klimatpåverkan) (Planering för ett transporteffektivt samhälle) (Infrastrukturhållningens klimatpåverkan)			
Landskap	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö (Infrastrukturens kulturmiljöer) (Riksintressen och kulturreservat) (Bebyggelse) (Forn- och kulturlämningar)	
Hälsa och livskvalitet	Hälsa (Buller och vibrationer) (Trafiksäkerhet) (Fysisk aktivitet)	Befolkning	Luft	
Hushållning av resurser	Mark	Vatten (Dricksvattenförsörjning) (Ekologiska värden) (Flöden och nivåer) (Avsnörda vattenområden)	Hushållning med naturresurser (Områden utekade med stöd av 7 kap.MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB) (Material inkl. massor, energi och råvaror) (Ekosystemtjänster och grön infrastruktur)	Jord
	Klimatanpassning			

Figur 1. Fokusområden, aspekter och delaspekter samt deras relation. Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119.

5 Avgränsning

Som ett första steg i miljöbedömningen har en avgränsning gjorts för att identifiera vilka miljöaspekter och mål som är relevanta och rimliga att behandla i denna miljökonsekvensbeskrivning. Den geografiska utbredning och det tidsperspektiv som miljöbedömningen kommer att omfatta har också preciserats. Syftet med en avgränsning är att koncentrera miljöbedömningen till de frågor som är mest relevanta för planen, för att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Miljöbedömningen och MKB:n koncentreras på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan.

Utgångspunkten för att bedöma vad som är betydande miljöpåverkan i åtgärdsplaneringen är vilka miljöutmaningar som transportsektorn har ett stort delansvar att lösa och hur dessa kan påverkas av valet av åtgärder i planen. Både positiv och negativ påverkan ska behandlas.

Samråd om förslag till avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Blekinge den 8 juni 2021. Länsstyrelsen och Region Blekinge kom överens om den avgränsning av MKB:n, som redovisas nedan. Länsstyrelsen kompletterade regionens förslag med att miljöaspekten Vatten, avgränsad till miljökvalitetsnormer för vatten, ska ingå i MKB:n.

Dialog med kommunerna har skett kontinuerligt under planprocessen.

5.1 Miljöaspekter

Utifrån planens innehåll med avseende på fördelning av medel och de planeringsskeden respektive objekt befinner sig i har avgränsningen utmynnat i att följande miljöaspekter bedöms vara de där betydande miljöpåverkan kan uppkomma:

- Klimatpåverkan
- Hälsa
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avseende miljökvalitetsnormer)
- Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen)

Se vidare kapitel 4 *Metod för miljöbedömning* samt Bilaga 1 *Avgränsning miljöaspekter*. För vissa aspekter (t.ex. klimatfaktorer och luft) är utgångspunkten en generell påverkan för planen som helhet. För andra aspekter (t.ex. vatten och hushållning med naturresurser) är utgångspunkten den lokala påverkan av åtgärdspaketen förutom den mer övergripande bedömningen.

Övriga miljöaspekter avgränsas bort, för motivering se tabell, bilaga 1. För samtliga miljöaspekter är det viktigt att bevaka graden av påverkan i enskilda projekt när dessa kommer närmare ett genomförande. I alla investeringsprojekt som tar ny mark i anspråk finns risk för påverkan på areella näringar (jord- och skogsbruk). Risk för påverkan finns också på värdefulla natur- eller kulturmiljöer genom direkt intrång eller tillskapande av nya barriärer som kan påverka djur- och växtlivets möjligheter till fortlevnad eller spridning inom eller mellan värdefulla biotoper och/eller hur kulturmiljöer upplevs.

Risk för påverkan finns också på yt- eller grundvattenresurser, både i anläggningsskede och i driftskede genom exempelvis markarbeten som kan påverka hydrologin eller i händelse av olycka där drivmedel eller farligt gods kan förorena mark och vatten.

Åtgärder med markanspråk kommer att genomföras i både plan- och nollalternativ. Motiv till att vissa miljöaspekter som har koppling till markintrång avgränsas bort i miljöbedömningen av planen är att dessa frågor bättre hanteras i planeringen av de enskilda projekten när kunskapen om de lokala förutsättningarna finns. I projekten finns också bättre möjligheter att hantera frågorna genom att i första hand undvika/minimera intrång i värdefulla områden (alternativval), anpassa anläggningsmetoder samt vidta skadeförebyggande åtgärder. Om negativa konsekvenser inte kan undvikas kan kompensationsåtgärder krävas.

5.2 Miljömål

Miljöbedömningen av LTP Blekinge avgränsas till att beskriva måluppfyllelsen för de nationella miljökvalitetsmål som bedöms beröras av de sex miljöaspekter som MKB:n avgränsats till enligt ovan. I bilaga 1 framgår hur denna avgränsning är gjord. Relevanta miljökvalitetsmål, som knyter an till de fem miljöaspekterna Klimatpåverkan, Hälsa, Befolkning, Luft, Vatten (avseende miljökvalitetsnormer) samt Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen och naturreservat) är följande:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt växt- och djurliv

5.3 Tid

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till år 2040. Det är samma avgränsning som i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen.[5] Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2040 som prognosår. Avvikelser kan förekomma för olika aspekter, till exempel med anledning att väsentliga mål har varierande målår. I de fall det bedöms relevant att komplettera med ett kortare eller längre tidsperspektiv redovisas detta i MKB:n.

5.4 Geografisk

Miljöbedömningen omfattar primärt påverkan inom Blekinge län. För de miljöaspekter (främst klimat) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kan bedömningen vid behov även komma att hantera detta.

[5] Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

6 Beskrivning av miljötillstånd och bedömning av miljöpåverkan

6.1 Klimatpåverkan

Begreppet klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO^2e)[12], samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Miljöaspekten avgränsas till att omfatta utsläpp från trafik samt utsläpp från transportsektorns byggande, drift och underhåll. Utsläppen från trafiken avgränsas till inrikes transporter (i enlighet med Sveriges klimatrapportering)[6].

Delaspekter och preciseringar

Miljöaspekten Klimatpåverkan delas in i följande delaspekter med tillhörande preciseringar:

- Delaspekt *Trafikens klimatpåverkan* omfattar koldioxidutsläpp från den förändrade trafik som uppstår genom investering i olika transportsätt. Delaspekten omfattar även ett förändrat transportarbete samt elektrifiering av transportsystemet.
- Delaspekt *Planering för ett transporteffektivt samhälle* avser hur åtgärderna i länstransportplanen passar in i ett transporteffektivt samhälle.
- Delaspekt *Infrastrukturhållningens klimatpåverkan* handlar om klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur inklusive färjedrift.

Sveriges klimatmål anger att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vägtransporterna står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Av infrastrukturpropositionen 2020/21:151 framgår att det enligt Trafikverkets bedömning inte kommer att räcka med åtgärder i gällande nationell och länsvisa infrastrukturplaner 2018-2029, tillsammans med beslutade skatter och avgifter, för att klimatmålen ska nås. Det behövs ytterligare styrmedel och åtgärder.

De transportpolitiska målen omfattar miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan genom hänsynsmålets etappmål: ”Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.”

[6] Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

6.1.1 Nuläge

Under perioden 1990-2018 har de totala växthusgasutsläppen i Blekinge minskat med 41 %. Om man räknar med utsläpp utomlands till följd av svensk konsumtion har de totala utsläppen dock ökat sedan 1990. För att nå målet inom minskad klimatpåverkan krävs att energianvändningen minimeras och att fossila energikällor ersätts med förnybara.[7]

Transporter är det område som har störst direkt klimatpåverkan i Blekinge. Sektorn står för över 40 % av länets samlade utsläpp, framförallt på grund av personbilstrafiken. Utsläppen har minskat över tid, från 335 kton koldioxidekvivalenter 1990 till 259 kton 2017, men andelen har däremot ökat i takt med att utsläppen från andra sektorer minskat. Omställning av transportsektorn har identifierats som speciellt viktig för att snabbt minska Sveriges klimatpåverkan, och det gäller även för Blekinge.[8] Personbilsresorna står för merparten, 57 %, av transportsektorns klimatpåverkan i Blekinge och åtgärder för att minska personbilsresorna är avgörande för att klimatmålet ska kunna uppnås. Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år.[9] Siffran har dock minskat såväl för Blekinge som på nationell nivå sedan år 2016, troligen delvis tack vare satsningar på förbättrade möjligheter att gå/cykla eller åka kollektivt.

6.1.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Namngivna åtgärder

Tre objekt ingår i planen som namngivna åtgärder: förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, båda på RV 27, samt Olofström-Gränum på Riksväg 15. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från nu gällande plan som namngivna åtgärder, och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en ny namngiven åtgärd. Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer således planalternativet från nollalternativet. Höjd vägstandard förväntas bidra negativt till aspekten, då förbättrad framkomlighet i allmänhet leder till ökad trafik och därmed en ökad klimatpåverkan. Dessutom kommer åtgärderna i både plan- och nollalternativet, dock i större utsträckning i planalternativet, bidra till höjd hastighet och därmed ökade utsläpp. Ökad vägyta medför också ökade utsläpp vid drift, underhåll samt byggnation. Gång- och cykelbanan längs väg 536/579 som ingår i projektet Olofström-Gränum kan dock göra det mer attraktivt att gå och cykla och på så sätt bidra till viss överflyttning från motoriserade fordon, vilket är positivt ur klimatsynpunkt.

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Länstransportplanens ”mindre åtgärder” (inklusive statlig medfinansiering) inkluderar främst cykelåtgärder men även trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Länstransportplanen anger en viljeinriktning som utgår ifrån politiskt antagna mål och strategier. Eftersom åtgärderna inom potten inte är låsta finns här en god möjlighet att i samband med annan planering identifiera åtgärder som bidrar till att nå långsiktigt hållbara transportlösningar. Potten för cykelåtgärder i länstransportplanen 2022-

[7] Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

[8] Källa: Klimat- och energistrategi för Blekinge, Länsstyrelsen Blekinge, 2019.

[9] RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik från Statistiska centralbyrån).

2033 är i samma storleksordning som i nollalternativet (gällande länstransportplan 2018-2029), men innebär ett tillskott av medel, alltså ytterligare åtgärder jämfört med nollalternativet. Länstransportplanen anger bland annat att 20 mkr avsätts till åtgärder för att genomföra nationell kustnära turismcykelled i Blekinge.

Investeringar för förbättringar gällande gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms bidra till minskad trafikökning med personbilar jämfört med nollalternativet, framförallt i och nära tätorterna. Det i sin tur bedöms leda till minskade utsläpp av koldioxid, jämfört med nollalternativet. Viss ombyggnad av vägar, till exempel korsningsåtgärder så att jämnare hastigheter kan hållas, kan leda till lägre bränsleförbrukning, lägre koldioxidutsläpp och effektivare energiutnyttjande.

Klimatpåverkan i anläggningsskedet

När det gäller infrastrukturens miljöpåverkan saknas i dagsläget underlag att fullt ut miljöbedöma detta per projekt. Allmänt för planen gäller dock att alla fysiska åtgärder som beslutas medför en klimatbelastning vid bygget och löpande vid underhåll.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för planering ska en klimatkalkyl upprättas för namngivna investeringsåtgärder med en investeringskostnad överstigande 50 miljoner kronor i länsplaner eller nationell plan. Resultatet arbetas in i samlad effektbedömning (SEB) där flera parametrar sammanvägs för att avgöra om projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. För Blekinges länstransportplan handlar det om åtgärderna förbifart Backaryd på Riksväg 27, förbifart Hallabro på Riksväg 27, Olofström- Gränum på Riksväg 15. Enligt SEB för dessa tre objekt bedöms samtliga på grund av högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebära ökade klimatpåverkande utsläpp.

Även för de samfinansierade åtgärderna, Blekinge kustbana, Sydostlänken samt järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn, görs SEB. Dessa objekt har dock avgränsats bort ur denna MKB eftersom de tas upp i den nationella planen.

Sammanfattande bedömning

Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Beträffande delaspekten *Trafikens klimatpåverkan* samt delaspekten *Infrastrukturhållningens klimatpåverkan* bedöms planens namngivna åtgärder ge något ökade klimatpåverkande utsläpp, medan planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik bedöms ge en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp. Sammantaget bedöms dessa delaspekter påverkas något negativt. Delaspekten *Planering för ett transporteffektivt samhälle* påverkas något positivt genom planens åtgärder avseende framkomlighet.

Det krävs dock att länsplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina klimatåtaganden. Slutsatsen är att planalternativet totalt sett bedöms vara något bättre ur klimatsynpunkt än nollalternativet, eftersom ytterligare åtgärder vidtas för ett hållbart resande.

6.2 Hälsa

Hälsa definieras av WHO som ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande. I miljöaspekten Hälsa inryms enligt Trafikverkets definition bland annat människors exponering för buller och vibrationer, möjlighet till aktivt resande och frågor som rör trafiksäkerhet. Kopplingen till andra politiska mål finns framförallt till miljömålet God bebyggd miljö med sin precisering avseende buller.

Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Hälsa delas in i följande delaspekter med tillhörande preciseringar

- Delaspekt *Buller och vibrationer*. Negativ miljöpåverkan från buller uppstår när boende utsätts för buller från vägtrafik- eller järnvägstrafik med ljudnivåer som överstiger de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Delaspekt Buller och vibrationer utgörs av emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik.
- Delaspekt *Trafiksäkerhet* handlar om risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följd av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid.
- Delaspekt *Fysisk aktivitet* handlar om möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik).

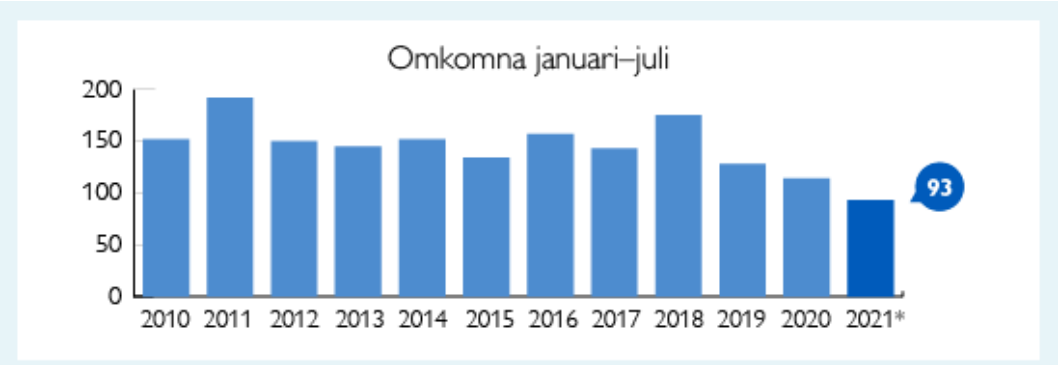
6.2.1 Nuläge

Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Enligt Folkhälsomyndighetens statistik från den nationella Miljöhälsoenkäten år 2020 störs cirka 3 % av vuxna i Blekinge län av trafikbuller minst en gång i veckan. Andelen i Blekinge är något lägre än motsvarande siffra för hela landet (3,4 %).[10]

Med trafiksäkerhet avses åtgärder som minskar riskerna för att människor dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Under perioden januari-juli 2021 omkom 93 personer i vägtrafiken i Sverige. Det är en ovanligt låg siffra, vilket till en del kan bero på den pågående pandemin. Se Figur 2.[11]

[10] Källa: Folkhälsomyndigheten. Störd sömn av trafikbuller.
https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/stord-somn-av-trafikbuller/

[11] Källa: Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor.
https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/



Figur 2. Omkomna januari-juli åren 2010-2021. Källa: Transportstyrelsen.

Förutsättningarna för att gå och cykla har också stor betydelse för människors hälsa. Förutsättningarna varierar mellan olika kommuner, och mellan stad och land. I Region Blekinges Cykelstrategi 2018-2029 framgår det att cyklingen ska främjas genom satsningar på ett huvudcykelnät utmed det statliga vägnätet. Huvudcykelnätet ska som huvudsak gå utmed det statliga vägnätet och ha sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet. Transport med cykel ska främjas eftersom det är ett effektivt transportmedel för korta sträckor som bidrar till rörlighet samtidigt som det tar hänsyn till miljö och klimat och ger även positiva hälsoeffekter. Idag är två tredjedelar av alla resor i sydöstra Sverige kortare än tio kilometer, men endast en liten del av dem är resor med cykel. Potentialen finns, men det måste vara attraktivt att välja cykeln som färdmedel. Strategin innehåller riktlinjer och rekommendationer, exempelvis inom områdena belysning, cykelvägvisning och beteendepåverkande åtgärder.

6.2.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Namngivna åtgärder

Tre objekt ingår i planen som namngivna åtgärder: förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, båda på RV 27, samt Olofström-Gränum på Riksväg 15. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från nu gällande plan som namngivna åtgärder, och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en ny namngiven åtgärd. Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer således planalternativet från nollalternativet. Samtliga dessa investeringar medför ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper. Minskad trafik i Backaryd och Hallabro, tack vare att förbifarter byggs, kan göra det mer attraktivt gå och cykla i dessa orter och medföra minskad exponering av buller för boende.

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Planens ”mindre åtgärder” (inklusive statlig medfinansiering) i form av cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet bedöms bidra till positiva effekter avseende miljöaspekten Hälsa. Genom att medel tillförs för tillskapande av säker infrastruktur för oskyddade trafikanter bedöms möjligheten till motion genom cykel och gång komma att öka. Trafiksäkerhetshöjande och tillgänglighetsfrämjande åtgärder medför en bättre trafikmiljö inte minst för de oskyddade trafikanterna.

Sammanfattande bedömning

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på människors hälsa. Delaspekten *Buller och vibrationer* påverkas positivt genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boende miljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge en positiv effekt på delaspekten *Trafiksäkerhet*. Delaspekten F*ysisk aktivitet* påverkas positivt genom att människors möjligheter att få motion ökar, både tack vare ökad cykling och gång och förbättrade möjligheter att använda kollektivtrafik (som genererar gångtrafik).

Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare ”mindre åtgärder” jämfört med nollalternativet.

6.3 Befolkning

Miljöaspekten befolkning är av Trafikverket avgränsad till att innefatta ”förändrad tillgänglighet för befolkningen i förhållande till sociala kategorier och geografier” [12]. Det handlar om hur transportsystemet påverkar tillgängligheten till de målpunkter som olika grupper i befolkningen har i ett geografiskt avgränsat område. Tillgänglighet handlar om vilka möjligheter transportsystemet erbjuder befolkningen att ta sig till sina målpunkter. Med befolkning avses här i första hand människor utan tillgång till bil, särskilt barn, äldre och funktionshindrade.[13]

Kopplingen till andra politiska mål finns till miljömålet *God bebyggd miljö* genom hänvisningar via det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö och hälsa och funktionsmålet för tillgänglighet. Målet för miljö och hälsa betonar bland annat vikten av att den bebyggda miljön och infrastrukturen är anpassad till människors behov, att samband mellan tätorter och landsbygd beaktas i planeringen och att kollektivtrafik, cykel och gång är effektiv och tillgänglig. Tillgänglighetsmålet ställer krav på transportsystemets funktioner och kvalitetsegenskaper i relation till medborgarnas individuella behov, även specifikt för vissa användargrupper, såsom barn och funktionsnedsatta. Fördelning mellan kvinnor och män ingår också.

Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Befolkning har inga delaspekter, däremot har olika preciseringar ställts upp utifrån i första hand de transportpolitiska målens preciseringar:

- *Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand*. Hur påverkar planförslaget barns möjligheter att säkert förflytta sig på egen hand?

[12] Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

[13] Källa: Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag. Trafikverket 2017.

- *Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning* handlar om hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.
- *Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status* avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del, exempelvis beroende på ekonomisk situation, sysselsättning, kön, bakgrund, funktionsvariationer, ålder eller skillnaden mellan olika delar av landet (t ex rurala och urbana miljöer).
- *Jämställdhet mellan kvinnor och män* kan bedömas utifrån skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, som speglar skillnader mellan könen i samhället i stort.
- *Skillnader i tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov* handlar främst om skillnader mellan stad/tätort och landsbygd när det gäller tillgänglighet till målpunkter, service och kollektivtrafik.
- *Möjlighet att resa med cykel och till fots och Möjlighet att resa med kollektivtrafik* ger grupper som kan vara utsatta för bristande tillgänglighet tillgång till funktioner i samhället på mer likartade villkor, och är samtidigt medel för hållbar utveckling i framförallt städerna.

6.3.1 Nuläge

Befolkningen i Blekinge län uppgår idag till cirka 159 000 personer. I Blekinge bor nära 60 % av befolkningen i städer och några orter utmed kusten med närhet till en station på Blekinge kustbana. Betydelsen av Blekinge kustbana bekräftas av reseutvecklingen, där antalet resor ökat från drygt 200 000 per år i början av 1990-talet till drygt 2 miljoner per år 2019. [14]

Mellan år 2010 och år 2020 ökade antalet personer som har mer än 10 minuter (med bil) till en dagligvarubutik med cirka 791 personer i länet, samtliga har dock högst 20 minuter till en dagligvarubutik. Mellan år 2016 och år 2020 minskade antalet personer med mer än 10 minuter till en drivmedelsstation med cirka 540 personer. [15] Slutsatsen som kan dras av denna statistik är att befolkningen på många platser i länet har god tillgänglighet till viktiga målpunkter.

År 2015 hade cirka 0,2 % av barnen i årskurs 1-9 i Blekinge län mer än 10 minuters färdväg till skolan. År 2020 hade denna andel ökat marginellt, till 0,3 %. Siffran är låg jämfört med snittet i riket på 8,5 %. [16]

[14] Källa: Länstransportplan för Blekinge 2022-2033. Utkast 2021-09-30.

[15] Källa: Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

[16] Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

6.3.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Namngivna åtgärder

De båda förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, båda på väg 27, följer med från nu gällande plan vilket innebär att planalternativet inte skiljer sig från nollalternativet. Dessa investeringar medför att orterna Hallabro och Backaryd delvis avlastas från trafik vilket medför en förbättring av trafikmiljöer i ortcentra jämfört med nollalternativet och bedöms bidra positivt till möjligheten att som oskyddad trafikant röra sig där.

Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer planalternativet från nollalternativet och medför förbättringar för fordonstrafiken, vilket i sin tur kan ge förbättrade pendlingsmöjligheter och förbättringar vad gäller restid i kollektivtrafiken.

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Planens ”mindre åtgärder” (inklusive statlig medfinansiering) för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt förbättringar gällande gång, cykel och kollektivtrafik bedöms bidra till positiva effekter avseende miljöaspekten Befolkning. Genom att medel tillförs för tillskapande av säker infrastruktur för oskyddade trafikanter bedöms möjligheten till motion genom cykel och gång komma att öka. Trafiksäkerhetshöjande och tillgänglighetsfrämjande åtgärder medför en bättre trafikmiljö inte minst för de oskyddade trafikanterna. Cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder kan ge förbättringar såsom säkra skolvägar eller förbättrade samband mellan målpunkter viktiga för exempelvis barn eller kollektivtrafikresenärer. Planen bedöms inte komma att motverka ökad jämställdhet mellan könen då satsningar som tillkommer i planalternativet på kollektivtrafik, förstorade arbetsmarknadsregioner och god tillgång till säkra gång- och cykelvägar där behov finns kan nyttjas av alla.

Sammanfattande bedömning

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning. Planens ”mindre åtgärder” ligger i linje med flera av miljöaspektens preciseringar. *Möjlighet att resa med cykel och till fots* samt *Möjlighet att resa med kollektivtrafik* ökar. Faktorerna *Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status*, *Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand* samt *Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning* påverkas positivt. Faktorn *Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov* påverkas positivt av de namngivna åtgärderna. Påverkan på faktorn *Jämställdhet mellan kvinnor och män* och *Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status* bedöms som försumbar.

Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare ”mindre åtgärder” jämfört med nollalternativet.

6.4 Luft

Aspekten Luft definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Vidare avgränsas aspekten till påverkan på människors hälsa.

Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt utsläpp av slitagepartiklar. Miljöbedömningsgrunden handlar om emissioner av kväveoxid (NOx) och partiklar (avgaser respektive slitage) samt halter av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10). Det är för dessa parametrar som transportsektorns bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormer och mål är som störst. NOx kan i vissa fall användas som en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar.

Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Luft har inga delaspekter Följande preciseringar görs:

- *Transportsektorns emissioner av luftföroreningar*
- *Halter av luftföroreningar i utomhusluft*
- *Exponering (för människor) av luftföroreningar*

6.4.1 Nuläge

Blekinge har, på grund av sitt geografiska läge, stor intransport av luftföroreningar från andra länder och internationell sjöfart. För att miljömålet ska vara möjligt att nå krävs beslut och genomförande av åtgärder även på internationell nivå.

Luftkvaliteten har förbättrats de senaste 20 åren men orsakar ändå skador på människors hälsa, växter och kulturminnen. För att nå målet behöver utsläppen minska från vägtrafik, sjöfart, energiproduktion, industri samt hushållens vedeldning och användning av lösningsmedel.

År 2018 ökade partikelutsläppen kraftigt i Blekinge, där den största bidragande orsaken var industriprocessutsläpp som i sig ökade med över 100 procent jämfört med året innan. Generellt har halterna av partiklar (PM10) minskat, men halterna överskrider fortfarande den precisering som anges i miljömålet *Frisk luft*. Gällande kvävedioxid ökade utsläppen 2018, men mätningarna visade nivåer som låg långt under preciseringen.[17]

Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år.[18]

En positiv signal är att Blekinge är en av de regioner som haft störst ökning i nyttjande av kollektivtrafiken. Marknadsandelen för kollektivtrafiken ökade från 16 till 20 procent mellan 2018 och 2019. Fortsatt arbete för att minimera utsläppen från vägtrafiken,

[17] Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

[18] Källa: RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik från Statistiska centralbyrån).

energiproduktion, industriprocesser samt småskalig vedeldning är nödvändigt för att vi ska nå miljökvalitetsmålet.[19]

6.4.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Namngivna åtgärder

De båda förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, båda på väg 27, följer med från nu gällande plan vilket innebär att planalternativet inte skiljer sig från nollalternativet. Förbifarterna medför att Backaryd och Hallabro delvis avlastas från trafik, vilket medför minskad exponering av kväveoxider och partiklar för boende i dessa orter.

Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer planalternativet från nollalternativet och bedöms bidra negativt, då förbättrad framkomlighet i allmänhet leder till ökad trafik samt höjd hastighet och därmed ökade utsläpp till luft.

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Länstransportplanens ”mindre åtgärder” (inklusive statlig medfinansiering) i form av förbättringar gällande gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms bidra till minskad trafikökning framförallt i och nära tätorterna, vilket bedöms kunna medföra både minskade utsläpp till luft och minskad exponering (för människor) av luftföroreningar. Ombyggnad av vägar, till exempel korsningsåtgärder så att jämnare hastigheter kan hållas, kan leda till lägre bränsleförbrukning och därmed minskade utsläpp.

Sammanfattande bedömning

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Sammantaget bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter sett till miljöaspekten Luft jämfört med nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning och därmed minska luftföroreningarna. Preciseringen T*ransportsektorns emissioner av luftföroreningar* påverkas alltså positivt vid ett genomförande av planen. Preciseringen *Halter av luftföroreningar i utomhusluft* samt *Exponering av luftföroreningar* påverkas positivt av förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, tack vare att föroreningarna bedöms minska där. Preciseringen *Exponering av luftföroreningar* handlar om miljöer där miljökvalitetsnormerna överskrids och bedöms inte som relevant för länsplanen.

Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförares beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet.

Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små positiva miljöeffekter.

[19] Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020. (Uppgiften om ökad kollektivtrafikandel bygger på Kollektivtrafikbarometern 2019)

6.5 Vatten

Miljöaspekten vatten definieras av Trafikverket dels som allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grundvatten och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och våtmarker.[20] Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och kustvatten.

Bedömningsgrunden omfattar följande förorening av vattnet (från i anläggningar och fordon ingående ämnen och komponenter) samt skador till följd av påverkan på vattnets flöden och nivåer, framförallt vid undermarksbyggande med grundvattenbortledning i urbana miljöer med stora mängder skadeobjekt men även vid grundvattenbortledning och markavvattning som påverkar utpekade skyddsvärda naturmiljöer utanför tätorterna. Bedömningen omfattar även banvallar/vägbankar som avsnörar värdefulla/sårbara vattenområden och genom otillräcklig vattengenomledning riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt.

Delaspekter och precisering

Aspekten Vatten delas in i följande fyra delaspekter:

- Delaspekten *dricksvattenförsörjning* innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser försämring eller risk för försämring av vattenkvaliteten samt konsekvenser för vattenförsörjning och långsiktig resurshållning med vatten.
- Delaspekten *ekologiska värden* avser kemisk påverkan på vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet. Delaspekten omfattar vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer samt övriga vatten med utpekade stora biologiska värden.
- Delaspekten *flöden och nivåer* avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- eller grundvattenberoende ekosystem.
- Delaspekten *avsnörda vattenområden* omfattar grunda vikar och andra känsliga och värdefulla vatten som riskerar vattenkvalitetsförsämring på grund av banvallar och/eller vägbankar som avsnörar dem och där vattengenomledningen är otillfredsställande.

6.5.1 Nuläge

I Blekinges kustvatten är övergödning ett problem och det krävs kraftfulla åtgärder för att minska näringsläckaget. För att nå god status i länets vattenförekomster behövs mer resurser för arbete med biologisk återställning, skydd av sötvatten och tillsyn av vattenverksamheter. För att trygga framtida dricksvattenförsörjning behöver arbete med lokal planering, riskbedömning och skydd av vattentäkter prioriteras. Fynden av föroreningar som PFAS i

[20] Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

vattentäkter visar på vikten av förbättrade riskbedömningar och analys av fler ämnen vid dricksvattenproduktion.[21]

Länsstyrelsen Blekinge konstaterar i sin miljömålsuppföljning 2020 att miljökvalitetsmålet *Levande sjöar och vattendrag* inte nås till år 2020 i Blekinge län, samt att miljötillståndet fortfarande försämras. Enbart ett fåtal vattendrag i Blekinge når miljökvalitetsnormen god ekologisk status, vilket främst beror på vandringshinder som hindrar vattnets naturliga processer samt även hindrar vattenlevande organismer från att förflytta sig. När det gäller kemisk status finns problem med bland annat försurning, bekämpningsmedel och PFAS. Under de senaste decennierna har vattnet blivit mycket brunare av humusämnen och järnföreningar vilket försvårar reningen vid dricksvattenberedning. Låga vattenflöden orsakar stora problem för livet i vattnet och för dricksvattenförsörjningen, problem som förstärks av vattenuttag som saknar tillstånd. [22]

Enligt Länsstyrelsen Blekinge nås inte heller miljökvalitetsmålet *Grundvatten av god kvalitet* till år 2020 i Blekinge län, och utvecklingen är otydlig. Kunskapsnivån om grundvatten, miljökvalitetsnormer för grundvatten samt påverkansrisker är låg och förbättras inte tillräckligt fort. Klimatförändringar innebär stora utmaningar i arbetet med att trygga dricksvattenförsörjningen i Blekinge. Tillsynen av vattenuttag och andra verksamheter som kan påverka vattentillgången eller vattenkvaliteten behöver förstärkas. Arbetet med vattenförsörjningsplanering behöver fortsätta i länet och arbetet med vattenskyddsområden måste prioriteras. Bara ungefär hälften av länets kommunala grundvattentäkter har ett vattenskyddsområde. Kunskapen om vattenkvaliteten i enskilda brunnar är mycket låg, samtidigt som kvalitetsproblem verkar vara vanligt.[23]

6.5.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Transportinfrastrukturen kan påverka yt- och grundvatten genom förorening av vattnet (från i anläggningar och fordon ingående ämnen och komponenter), påverkan på vattenkvalitet ur naturmiljösynpunkt inklusive fysisk påverkan samt skador till följd av påverkan på vattnets flöden och nivåer. Påverkan på grundvatten sker framförallt vid undermarksbyggande med grundvattenbortledning i urbana miljöer, men även vid grundvattenbortledning och markavvattning som påverkar naturmiljöer på landsbygd.

En bedömning har gjorts om planen inkluderar åtgärder som riskerar att försvåra att miljökvalitetsnormer (MKN) uppnås, ge påtaglig skada på skyddsvärda områden eller riksintressen, betydande påverka områden som är känsliga för avvattning, exempelvis våtmarker, eller skada vattenförekomst för dricksvattenförsörjningen.

[21] PFAS eller högfluorerade ämnen är mycket svåra att bryta ner och vissa PFAS kan ha skadliga effekter, både för människa och miljö. I Blekinge har dessa föroreningar enligt länsstyrelsen orsakats av brandskumsanvändning vid Blekinge Flygflottilj (F17).

[22] Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

[23] Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

Namngivna åtgärder

Delaspekten *Dricksvattenförsörjning* bedöms påverkas positivt av länsplanens förslag. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden, men i det ena fallet föreslås åtgärder som ger ett förbättrat skydd mot föroreningar, i det andra fallet ger förbifarten en avlastning eftersom befintlig väg går nära täkten och förbifarten går längre ifrån. Enskilda vattentäkter är inte studerade i detta planeringsskede. Delaspekten *Ekologiska värden* kan påverkas om planens åtgärder medför förorening via bygge, driftåtgärder eller vägdagvatten. Det finns även risk för förändring av vattenkvalitet genom utsläpp vid olycka. Risken bedöms ha hanterats så att negativ påverkan inte uppstår genom de lösningar och åtgärdsförslag som redovisa i vägplanerna för förbifarterna. Delaspekten *Flöden och nivåer* påverkas inte av dessa två namngivna objekt, eftersom avvattningen har studerats i vägplanerna med åtgärder som syftar till att inte försämra situationen.

För det tredje namngivna objektet, väg 15 Olofström-Gränum, behöver miljöaspekten *Vatten* studeras vidare i kommande skeden, eftersom kunskapsläget är bristfälligt i det tidiga skede som en länsplan innebär. Vattenförekomster med miljökvalitetsnormer berörs av projektet, vilket behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden.

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Även för planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver miljöaspekten *Vatten* studeras vidare i kommande skeden, eftersom kunskapsläget är bristfälligt. Länsplanen sätter av potter med pengar för dessa mindre åtgärder, men pekar inte ut platser eller exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas.

Sammanfattande bedömning

Länsplanens påverkan på miljöaspekten *Vatten* bedöms som något positiv, eftersom delaspekten *Dricksvattenförsörjning* bedöms påverkas positivt. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden, bedöms medföra minskad risk för föroreningar av täkterna. Delaspekterna *Ekologiska värden* behöver studeras vidare i senare planeringsskeden. Delaspekten *Flöden och nivåer* är studerad för förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, men behöver studeras vidare för övriga projekt och åtgärder i kommande skeden. Vattenförekomster med miljökvalitetsnormer berörs av namngivna åtgärder och bedöms även komma att beröras av mindre, idag ej lokaliserade åtgärder. Detta behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden. Planförslaget är likvärdigt med nollalternativet.

6.6 Hushållning med naturresurser

Miljöaspekten har i denna MKB avgränsats till ianspråktagande av eller påverkan på riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken, eller naturreservat. Miljöns utveckling i dessa högt värderade områden kan påverkas av bebyggelseutveckling, infrastrukturutveckling med mera. Detta beaktas dock alltid i planerings- och tillståndsprocesser enligt plan- och bygglagen, miljöbalken, väglagen med mera.

Aspekten omfattar, enligt Trafikverkets bedömningsmetodik, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kapitlen miljöbalken, 7 kapitlet miljöbalken om skydd av områden, samt annan hushållning med material, råvaror och energi. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och

vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kapitlet miljöbalken) eller riksintressen (enligt 3 och 4 kapitlen miljöbalken).

Delaspekter och preciseringar

Aspekten delas in i följande tre delaspekter med tillhörande preciseringar. Observera att endast den första delaspekten tas upp i denna MKB, i enlighet med den avgränsning som gjorts av MKB:n.

- Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kapitlet miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken.
- Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet.
- Ekosystemtjänster och grön infrastruktur, vilket innebär påverkan på grön infrastruktur och naturens förmåga att leverera ekosystemtjänster.

6.6.1 Nuläge

Blekinge län har många riksintressen som omfattar bland annat mark- och vattenområden och fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden, kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet.

Dessa intressen ska generellt sett prioriteras framför andra intressen i den fysiska planeringen och ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar dem. Vidare finns drygt 100 statliga naturreservat samt ett par kommunala.

Delaspekterna Material, massor, energi och råvaror samt Ekosystemtjänster och grön infrastruktur tas inte upp i MKB för länstransportplanen, i enlighet med den avgränsning som gjorts av MKB:n.

En översyn av riksintressen pågår[24]. MKB:n för länstransportplanen utgår från beslutade riksintressen sommaren 2021. Om något av de riksintressen som berörs av länstransportplanen får en beslutad ändrad avgränsning under år 2021 kommer MKB:n att ses över med avseende på detta efter remissen av länstransportplanen.

6.6.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Namngivna åtgärder

Av planens namngivna åtgärder ligger väg 15 Olofström-Gränum nära några riksintressen för naturvård, ett riksintresse för friluftslivet samt flera naturreservat. Se Bilaga 2 *Miljöpåverkan namngivna åtgärder*. Eftersom länsplanens åtgärder vidtas i närhet av den befintliga vägen bedöms risken för att riksintressen eller naturreservat skadas som liten. Detta kommer att utredas vidare i kommande planering.

De två övriga namngivna åtgärderna, förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, berör endast riksintresse för kommunikation, det vill säga vägen i sig är ett riksintresse.

[24] Källa: Boverkets hemsida, https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/uppdrag/kriterier-for-riksintressen/

Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Vad gäller planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver påverkan på riksintressen, naturreservat och andra högt värderade miljöer studeras vidare i kommande skeden. Länsplanen sätter av potter med pengar för dessa mindre åtgärder, men pekar inte ut platser eller exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas. Därmed kan detta inte bedömas i MKB för länsplanen.

Sammanfattande bedömning

Länsplanens namngivna åtgärder berör riksintressen för naturmiljö, friluftsliv och kommunikation. Detsamma gäller nollalternativet (där väg 15 Olofström-Gränum inte var en namngiven åtgärd, men fanns med såsom ”större brist”). Eftersom de aktuella åtgärderna vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms risken för att riksintressen skadas som liten. Även länsplanens mindre, ej lokaliserade, åtgärder kan beröra riksintressen och andra högt värderade miljöer. Dessa frågor tas alltid i beaktande i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

7 Samlad bedömning

Planförslaget, länstransportplan för Blekinge 2022-2033, har stora likheter med nollalternativet (gällande länstransportplan). I flera fall är det samma åtgärder som föreslås, men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i länsplanen 2022-2033 bedöms den totalt sett få en något mer positiva miljöeffekter än nollalternativet.

Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms påverkas något negativt på grund av planens namngivna åtgärder som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik ger även en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp, men totalt bedöms ökningen som större än minskningen. Planalternativet bedöms ändå totalt sett vara något bättre ur klimatsynpunkt än nollalternativet, eftersom ytterligare åtgärder vidtas för ett hållbart resande i planförslaget jämfört med nollalternativet. Men det krävs dessutom att länsplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina klimatåtaganden.

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten Hälsa. Buller i boendemiljöer bedöms minska något genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boendemiljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge ökad trafiksäkerhet. Människors möjligheter att få motion ökar, tack vare cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder (som genererar gångtrafik). Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare så kallade mindre åtgärder jämfört med nollalternativet

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning, eftersom såväl namngivna åtgärder som mindre åtgärder bedöms leda till större möjligheter till hållbart resande, ökad tillgänglighet till transportsystemet samt förbättrade möjligheter till arbetspendling bland annat. Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt

i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare så kallade mindre åtgärder jämfört med nollalternativet

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Beträffande miljöaspekten Luft bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter än nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning vilket bidrar till att luftföroreningar minskar. De namngivna åtgärder som innebär att förbifarter byggs vid Backaryd och Hallabro bedöms minska luftföroreningarna i boendemiljöer. Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs dock inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförares beteende roll. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet. Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små positiva miljöeffekter.

Länsplanens påverkan på miljöaspekten Vatten är till en del positiv, eftersom två av de namngivna objekten berör vattentäkter och ger en minskad risk för påverkan på dessa. Dock berör samtliga namngivna objekt vattenförekomster eller grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, vilket även kan gälla planens mindre åtgärder. Detta behöver beaktas i kommande planeringsskeden. Konsekvenserna går inte att bedöma i länsplanen, eftersom åtgärderna inte är tillräckligt detaljerat studerade, men åtgärder som medför att statusen för ett objekt med miljökvalitetsnormer försämras är inte tillåtna.

Miljöaspekten Hushållning med naturresurser berörs genom att namngivna åtgärder som ingår i länsplanen berör riksintressen och naturreservat. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom de åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur. Den påverkan som planens mindre åtgärder kan ge upphov till kan inte bedömas i detta tidiga skede, då de inte har fått en lokalisering. Detta behöver beaktas i kommande planeringsskeden.

8 Osäkerheter och brister

Miljöbedömningen av planen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra, ibland tillsammans med satsningar i den nationella planen eller i andra län. För de mindre åtgärder som länsplanen avser finansiera har bedömningen skett utifrån vilken typ av åtgärder som planen tar upp. För de namngivna åtgärderna, där planeringen gått längre, har bedömningen skett med SEB eller MKB i vägplan som underlag.

Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet. När det gäller bedömning av konsekvenser på denna nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att med säkerhet förutspå vilken övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen. Allt detta kan göra att de trafikprognoser som länsplanen och MKB:n grundar sig på inte kommer att ske.

Utifrån de delaspekter och preciseringar som satts upp i miljöbedömningsgrunderna förs i många fall ett resonemang om vilka effekter planen förväntas medföra för att på så sätt fånga

upp de aspekter som kan bli betydande. I vissa fall saknas kunskapsunderlag om nuläget, vilket försvårar bedömningen.

För alla åtgärder som genomförs är det angeläget att i den fortsatta planeringsprocessen se till att rätt åtgärder kommer till stånd på rätt platser, med väl avvägda hänsyn till värdefulla natur-, kultur- och boendemiljöer samt areella näringar.

9 Förslag till uppföljning

Planens miljöpåverkan bör följas upp på olika sätt. Dels bör uppföljning göras av det faktiska miljötillståndet i länet och av hälsoläget hos befolkningen. Uppföljning av planens miljöpåverkan kan i detta avseende i huvudsak tillgodoses med den uppföljning som görs inom ramen för det nationella miljömålssystemet (www.miljomal.nu). Fördelen med att använda befintliga indikatorer härifrån är att uppföljningen blir resursmässigt effektiv.

Underlag från miljömålsportalen har även använts för att skapa en uppfattning om länets nuläge gällande flertalet behandlade miljöaspekter.

Flera av planens förslag kommer att drivas vidare inom ramen för olika lagreglerade processer. Infrastrukturutbyggnad förutsätter till exempel en omfattande planeringsprocess och juridiska prövningar för varje enskilt objekt. Andra förslag kommer att drivas vidare inom kommunernas fysiska planering eller genom att särskilda handlingsprogram utarbetas. I varje sådan fortsatt hantering är det viktigt att tillräckliga miljöutredningar, miljökonsekvensbeskrivningar eller motsvarande utarbetas som underlag för de ställningstaganden som behöver göras.

Uppföljning och avstämning av de tilldelade medlen för infrastruktursatsningar görs årligen gentemot Trafikverket. Vid dessa avstämningar är det viktigt att även följa upp planens miljömässiga intentioner.

10 Referenser

Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. Trafikverket, TRV 2021:119.

Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag 2017. Trafikverket.

Miljökvalitetsmålen 2020, Årlig uppföljning av miljömålen i Blekinge län. Rapport 2020:29. Länsstyrelsen Blekinge.

Kollektivtrafikbarometern. Årsrapport 2019. Svensk Kollektivtrafik.

Folkhälsomyndigheten. Störd sömn av trafikbuller. https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/stord-somn-av-trafikbuller/

Miljöbedömningsförordning (2017:966)

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 27 förbi Backaryd till Hallabro, Vägplan samrådshandling 2016-05-16, Trafikverket.

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 27 Karlskrona-Växjö delen förbi Hallabro, Vägplan samrådshandling 2021-04-24, Trafikverket.

RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik körsträckor). Länsstyrelserna. http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/korstrackor-och-bransleforbrukning/Pages/default.aspx

Klimat- och energistrategi för Blekinge. Med sikte på ett klimatneutralt Blekinge. Länsstyrelsen Blekinge. Rapport 2019:15.

Samlad effektbedömning Rv 15 Olofström - Gränum, VSO097a, Trafikverket.

Sydostlänken, www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Sydostlanken/

Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor. Statistik över vägtrafikolyckor - Transportstyrelsen

Växtplats Blekinge. Regional utvecklingsstrategi. Region Blekinge. Remissversion 2021-03-15.

Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

BILAGA 1 Avgränsning miljöaspekter

Bedömningsgrunderna - miljöaspekter, delaspekter och preciseringar- är hämtade ur Trafikverkets rapport 2021:119 *Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan.* Beträffande hur avgränsningen är gjord, se även avsnitt *5.1 Miljöaspekter.*

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Begränsad klimatpåverkan	Klimatpåverkan - Trafikens klimatpåverkan - Planering för ett transporteffektivt samhälle - Infrastruktur-hållningens klimatpåverkan	Koldioxidutsläpp från den förändrade trafik som uppstår genom investering i olika transportsätt. Förändrat transportarbete på grund av länstransportplanen. I vilken mån planen bidrar till elektrifiering av transportsystemet. Hur åtgärderna passar in i ett transporteffektivt samhälle. Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur.	Ja	Transporternas klimatpåverkan står enligt Trafikverket för cirka 30 procent av Sveriges växthusgasutsläpp.[25] Trafiken förutsätts öka i både noll- och planalternativet, men teknikutveckling leder till minskande utsläpp. I vilken grad detta kan ske under planperioden behöver bedömas. Innehållet i planen kan påverka hur resor och godstransporter sker, vilket kan bidra såväl positivt som negativt vad gäller klimatpåverkan. Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms som betydande när det gäller länstransportplanen.
Frisk luft	Hälsa Luft	Transportsektorns emissioner av luftföroreningar (kväveoxid och partiklar). Halter av luftföroreningar i utomhusluft (kvävedioxid och partiklar PM_{10}). Exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar.	Ja	Transportsektorns påverkan inom luft domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt slitagepartiklar. En avgränsning görs till emissioner av kväveoxid (NOx) och partiklar (avgaser respektive slitage) samt halter av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10). Kvävedioxid är bl.a. en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar och visar inte enbart på effekter av föreningen i sig. Vägtrafiken är den största utsläppskällan till flera luftföroreningar och halterna är särskilt höga i tätorter och under rusningstrafik. En ändring av trafikens omfattning och fördelning mellan transportslagen kan påverka utsläppet av luftföroreningar. Länstransportplanen syftar till att påverka trafikmängder och fördelning mellan transportslag. Miljöaspekterna Hälsa och Luft bedöms därför som betydande.

[25] Källa: www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Klimat/

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Bara naturlig försurning	Naturmiljö Kulturmiljö Hälsa Vatten		Nej	Transporter bidrar till utsläpp av försurande ämnen. Den nationella vägtrafiken har dock en marginell påverkan på försurningen av mark och vatten. Den försurning som sker nu är främst relaterad till markanvändning och utsläpp från sjöfart och trafik på kontinenten. Planen syftar till att underlätta miljömässigt fördelaktiga transporter av gods till och från hamnarna i syfte att dessa ska kunna användas mer. Internationella och nationella regleringar bedöms inom planens genomförandetid bidra till minskade utsläpp. De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte medföra utsläpp av försurande ämnen i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Giftfri miljö	Jord Vatten		Nej	Länstransportplanen bedöms inte påverka möjligheten att nationellt eller regionalt nå målet Giftfri miljö. Vad gäller transportinfrastrukturen så är framförallt förekomst av förorenade områden relevant. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra förorenad mark i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Skyddande ozonskikt	Ej relevant för transportsystemet			
Säker strålmiljö	Ej relevant för transportsystemet			
Ingen övergödning	Mark Vatten		Nej	Miljömålet påverkas främst av jordbruk och enskilda avlopp. Vägtrafiken har en marginell påverkan genom sina utsläpp av luftburet kväve. Sjöfarten bidrar i Blekinge genom utsläpp av kväveoxider, men bedöms inte direkt påverkas av innehållet i planen. Länstransportplanen bedöms därmed inte påverka övergödningen i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Levande sjöar och vattendrag	Naturmiljö Vatten		Nej	Infrastruktur tar mark i anspråk, fragmenterar och utgör en barriär i landskapet. Länstransportplanens åtgärder kan även medföra spridning av föroreningar vid exempelvis anläggningsarbete och olyckor. Detta behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvudsakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra miljöaspekten Naturmiljö i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande. Miljöaspekten Vatten bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på vattenförekomster med miljökvalitetsnormer.
Grundvatten av god kvalitet	Vatten		Nej	Trafikens påverkan på grundvattenkvaliteten uppkommer dels genom drift av vägar, där saltning kan bidra till saltinträngning i grundvattnet. Även olyckor kan leda till att grundvatten förorenas. Planen bedöms inte bidra till påtagliga negativa eller positiva konsekvenser för miljöaspekten vatten. I och med att planens inriktning är säkrare vägar och överflyttning till järnväg bedöms risken för olyckor generellt minska. Miljöaspekten Vatten bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Naturmiljö Vatten		Nej	De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvud-sakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra havsmiljön i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Myllrande våtmarker	Naturmiljö		Nej	Infrastrukturen påverkar våtmarksmiljöer genom att mark tas i anspråk och bidrar till att skapa barriäreffekter och fragmentisering av landskapet. Nybyggnad samt drift och underhåll kan resultera i ändringar av de hydrologiska förhållandena. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvudsakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra våtmarker i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Levande skogar	Naturmiljö		Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra skogar i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande.
Ett rikt odlingslandskap	Mark			Infrastrukturutbyggnad innebär ofta ett intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra odlingslandskapet i sådan omfattning att miljöaspekten Mark kan anses som betydande.
God bebyggd miljö	Hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet Befolkning	Emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik. Risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följ av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid. Möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik). Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status.	Ja	Planen påverkar människors möjligheter att röra sig i sin omgivning genom tillgänglighet till olika transportslag. Trafik är en källa till störningar såsom omgivningsbuller där länstransportplanens åtgärder kan bidra till en förändrad situation. Trafikolyckor är en bidragande orsak till spridning av miljö- och hälsofarliga kemikalier i mark och vatten. Åtgärderna i länstransportplanen syftar i flera fall till att förbättra trafiksäkerheten, såväl för biltrafikanter som för oskyddade trafikanter. Miljöaspekterna Hälsa och befolkning bedöms som betydande när det gäller länstransportplanen.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
God bebyggd miljö	Landskap Kulturmiljö		Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta ett intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Detta behandlas närmare i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur men berör i vissa fall sådana områden som avses i preciseringen av miljöaspekten *Hushållning med naturresurser*. De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte förändra landskapets form och skala eller påverka kulturmiljövärden i sådan omfattning att miljöaspekterna Landskap och Kulturmiljö kan anses som betydande. Miljöaspekten Hushållning med naturresurser bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på riksintressen och naturreservat.
Ett rikt växt- och djurliv	Naturmiljö Hushållning med naturresurser	Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur). Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra). Intrång och störning (motverka, kompensera). Invasiva arter (begränsa och bekämpa).	Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta intrång och fragmentering av landskapet, som påverkar växt- och djurlivet, särskilt när ny mark tas i anspråk. Detta behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur men berör i vissa fall sådana områden som avses i preciseringen av miljöaspekten *Hushållning med naturresurser*. De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte beröra växt- och djurlivet i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande. Miljöaspekten Hushållning med naturresurser bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på riksintressen och naturreservat.

BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder

Förbifart Backaryd på Riksväg 27

Åtgärd	Förbifart Backaryd på Riksväg 27 Åtgärder avseende trafiksäkerhet genom ombyggnation av dagens riksväg 27 till mötesfri väg i befintlig sträckning. På sträckan förbi Backaryd förläggs vägen öster om samhället för att förbättra trafiksituationen och boendemiljön inne i Backaryd. Hela sträckan är cirka 7 kilometer lång. Planerad byggstart 2022. *Detta projekt fanns även med namngivet objekt i länstransportplanen 2018-2029 och ingår alltså både i nollalternativet och planalternativet.*	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	Åtgärden antas inte påverka trafikmängden men högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebär ökade klimatpåverkande utsläpp. Projektet innehåller åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken, men de positiva effekter detta ger på klimatpåverkande utsläpp bedöms inte uppväga ovannämnda negativa effekter.
Hälsa	+	Åtgärden syftar bl a till att förbättra boendemiljön i Backaryd. Ljudnivåerna förväntas sjunka märkbart då vägen leds utanför samhället.
Befolkning	+	Förbifarten leder genomfartstrafiken utanför Backaryd och minskar därför barriäreffekter inne i samhället.
Luft	-	Ökade hastigheter innebär ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar.
Vatten (Miljökvalitetsnormer)	+	Det finns en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer längs sträckan, samt en vattentäkt med skyddsområde. Förutsättningarna för att uppnå miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten bedöms förbättras tack vare de åtgärder som genomförs, vilka ger bättre vattenskydd än i nuläget. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna.
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	+	Väg 27 är av riksintresse för kommunikationer, såsom väg av särskild regional betydelse. Åtgärden bedöms stärka riksintressets värden.
Nollalternativet	Nollalternativet är likvärdigt med planförslaget.	

Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Åtgärd	Förbifart Hallabro på Riksväg 27 Åtgärder avseende trafiksäkerhet genom en ny sträckning av väg 27 väster om samhället med anslutningar till samhället, till väg 646 i söder samt till väg 659 i norr. Den nya vägen byggs om till ”gles 2+1-väg”, det vill säga mötes-separerad väg med mitträcke. Sträckan är 2 kilometer lång. Byggstart planeras i nuläget till 2025. *Detta projekt fanns även med som namngivet objekt i länstransportplanen 2018-2029 och ingår alltså både i nollalternativet och planalternativet.*	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	Åtgärden bedöms inte innebära någon större trafikökning, men högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebär ökade klimatpåverkande utsläpp.
Hälsa	+	Åtgärden förväntas bidra till förbättrad ljudmiljö och luftkvalitet för majoriteten av de boende i Hallabro. Trafiksäkerheten bedöms förbättras då vägen byggs med hög säkerhet och genomfartstrafiken kommer att gå utanför samhället, vilket minskar riskerna för gående och cyklister. Den nya vägen kommer dock vara en barriär i rekreationsområdet och således påverka rekreativa aktiviteter och tillgängligheten till skogsområdet.
Befolkning	+	Minskad trafik, främst tung trafik, i tätorten ökar trygghet och tillgänglighet för gående och cyklister. Möjligheterna för barn att på egen hand nå målpunkter såsom skola och idrottsplats ökar.
Luft	-	Trafiken bedöms inte öka men längre körsträcka och ökad hastighet bidrar till ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar.
Vatten (Miljökvalitetsnormer)	+	Väg 27 korsar, vid Hallabro, ett vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormer. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna. Förbifarten ligger längre från en vattentäkt än den befintliga väg 27, vilket innebär minskad risk för utsläpp till vattentäkten.
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	+	Väg 27 är av riksintresse för kommunikationer, såsom väg av särskild regional betydelse. Åtgärden bedöms stärka riksintressets värden.
Nollalternativet	Nollalternativet är likvärdigt med planförslaget.	

Olofström-Gränum på Riksväg 15

Åtgärd	Olofström-Gränum på Riksväg 15 I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från 2020 föreslås en etappindelning av sträckan Olofström-Pukavik, där detta är första etappen. Vägen mellan Olofström och Gränum är inte mötesseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet och i och med den nyligen genomförda hastighetssänkningen till 80 km/h har restiderna på sträckan förlängts. Sträckan är 6,5 km lång. Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvängar. Genom cirkulationsplats vid lv 539/579 behålls 70 km/h. I projektet ingår även cirka 600 meter ny gång- och cykelbana längs väg 536/579 för att knyta ihop befintligt nät med väg 541 där det blir blandtrafik.	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	Ökad framkomlighet för bil kan leda till ökad biltrafik, vilket tillsammans med högre hastigheter ökar de klimatpåverkande utsläppen. Ökad vägyta medför också ökad energianvändning och utsläpp vid drift och underhåll samt vid byggnation. Gång- och cykelbanan kan göra det mer attraktivt att gå och cykla och på så sätt bidra till viss överflyttning från motoriserade fordon, vilket är positivt ur klimatsynpunkt, men inte bedöms väga upp de negativa effekterna.
Hälsa	+	Mötesseparering ökar trafiksäkerheten. Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken kan förväntas minska. Högre hastighet alstrar buller men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden. Åtgärden bedöms inte bidra till ökad fysisk aktivitet (gång och cykel) i transportsystemet.
Befolkning	+	Åtgärden förbättrar möjligheterna att pendla med bil och bedöms gynna privatbilism i större utsträckning än kollektivtrafik. Gång- och cykelbana byggs längs lv 579/536 vilket gynnar fotgängarna och cyklister på denna sträcka.
Luft	-	Högre hastighet bedöms öka transportsystemets emissioner av kväveoxider och partiklar.
Vatten (Miljökvalitetsnormer)	0	Riksväg 15 korsar fyra vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormer. Vidare korsas en grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna.

Olofström-Gränum på Riksväg 15 forts.	Miljöbedömning	
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	0	Projektet ligger inom en korridor av riksintresse för järnväg, en framtida järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn med syfte att binda samman Södra stambanan med Blekinge kustbana. Eftersom väg 15 är befintlig bedöms den inte stå i konflikt med detta riksintresse. Vägen i sig är också av riksintresse. Projektet angränsar till riksintresse för friluftsliv ”Valjeviken-Ryssberget-Halen-Raslången” och ligger nära naturreservat ”Halen”.
Nollalternativet	Om sträckan Olofström-Gränum inte åtgärdas bedöms personbilstrafiken på sträckan ändå öka, eller förbli oförändrad. Därmed uteblir de positiva effekter rörande trafiksäkerhet och framkomlighet som beskrivs ovan.	

BILAGA 3 Sammanställning av betydande miljöpåverkan, miljöaspekter, målkoppling

Tabellen redovisar en översikt över kopplingen mellan miljöaspekter och miljökvalitetsmål samt en jämförelse av konsekvenser för planalternativ och nollalternativ jämfört med situationen idag. I tabellerna nedan innebär + (plus) att situationen bedöms förbättras, 0 innebär ingen förändring och - (minus) innebär en försämring.

Enligt avgränsning av denna MKB, se avsnitt 5.2, ska följande miljökvalitetsmål bedömas: *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet* samt *Ett rikt växt- och djurliv*.

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Klimat	Begränsad klimat-påverkan	Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Beträffande delaspekten *Trafikens klimatpåverkan* samt delaspekten *Infrastrukturhållningens klimatpåverkan* bedöms planens namngivna åtgärder ge något ökade klimatpåverkande utsläpp, medan planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik bedöms ge en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp. Sammantaget bedöms dessa delaspekter påverkas något negativt. Delaspekten *Planering för ett transporteffektivt samhälle* påverkas något positivt genom planens åtgärder avseende framkomlighet. Planen bedöms såväl bidra till som motverka måluppfyllelse av miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Såväl positiva som negativa effekter är små och bedöms sammantaget ta ut varandra.
Hälsa	Frisk luft, God bebyggd miljö	Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på människors hälsa. Delaspekten *Buller och vibrationer* påverkas positivt genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boende miljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge en positiv effekt på delaspekten *Trafiksäkerhet*. Delaspekten *Fysisk aktivitet* påverkas positivt genom att människors möjligheter att få motion ökar, både tack vare ökad cykling och gång och förbättrade möjligheter att använda kollektivtrafik (som genererar gångtrafik). Sammantaget gör detta att planen bedöms bidra till uppfyllelse av miljömålet *God bebyggd miljö*. Beträffande miljömålet *Frisk luft* , se nedan under miljöaspekt *Luft*.

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Befolkning	God bebyggd miljö	Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten *Befolkning*. Planens mindre åtgärder ligger i linje med flera av miljöaspektens preciseringar. *Möjlighet att resa med cykel och till fots* samt *Möjlighet att resa med kollektivtrafik* ökar. Faktorerna *Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status*, *Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand* samt *Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning* påverkas positivt. Faktorn *Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov* påverkas positivt av att de namngivna åtgärderna. Påverkan på faktorn *Jämställdhet mellan kvinnor och män* och *Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status* bedöms som försumbar. Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare mindre åtgärder jämfört med nollalternativet. Planförslaget bedöms bidra till uppfyllelse av miljömålet *God bebyggd miljö*.
Luft	Frisk luft	Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Sammantaget bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter sett till miljöaspekten Luft jämfört med nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning och därmed minska luftföroreningarna. Preciseringen T*ransportsektorns emissioner av luftföroreningar* påverkas alltså positivt vid ett genomförande av planen. Preciseringen *Halter av luftföroreningar i utomhusluft* samt *Exponering av luftföroreningar* påverkas positivt av förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, tack vare att föroreningarna bedöms minska där. Preciseringen *Exponering av luftföroreningar* handlar om miljöer där miljökvalitetsnormerna överskrids och bedöms inte som relevant för länsplanen. Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförares beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet. Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om en relativt liten positiv miljöpåverkan. Planförslaget bedöms i någon mån bidra till måluppfyllelse av miljömålet *Frisk luft*.

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Vatten	Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet	MKB:n har avgränsats till påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Länsplanens påverkan på miljöaspekten *Vatten* bedöms som något positiv, eftersom delaspekten *Dricksvattenförsörjning* bedöms påverkas positivt. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden men bedöms medföra minskad risk för föroreningar av täkterna. Delaspekterna *Ekologiska värden* behöver studeras vidare i senare planeringsskeden. Delaspekten *Flöden och nivåer* är studerad för förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, men behöver studeras vidare för övriga projekt och åtgärder i kommande skeden Vattenförekomster med miljökvalitetsnormer berörs av namngivna åtgärder och bedöms även komma att beröras av mindre, idag ej lokaliserade åtgärder. Detta behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden. Planförslaget är likvärdigt med nollalternativet. Planförslaget bedöms i någon mån bidra till måluppfyllelse av miljömålet *Grundvatten av god kvalitet*, respektive inte påverka uppfyllelsen av miljömålet *Levande sjöar och vattendrag*.
Hushållning med naturresurser	Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö	En precisering av denna miljöaspekt avser ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. MKB:n har avgränsats till påverkan på riksintressen och naturreservat. Länsplanens namngivna åtgärder berör riksintressen för naturmiljö, friluftsliv och kommunikation. Detsamma gäller nollalternativet (där väg 15 Olofström-Gränum inte var en namngiven åtgärd, men fanns med såsom ”större brist”). Eftersom de aktuella åtgärderna vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms risken för att riksintressen skadas som liten. Även länsplanens mindre, ej lokaliserade, åtgärder kan beröra riksintressen och andra högt värderade miljöer. Dessa frågor tas alltid i beaktande i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Planförslaget bedöms inte påverka uppfyllelsen av berörda miljömål när det gäller ovanstående.

Remissversion Länstransportplan Blekinge 2022–2033

Dnr 2021/02144

Till remissinstanser enligt sändlista (kompletterad på RUN 2021-11-02)

Härmed inbjuds ni att lämna synpunkter på förslag till Länstransportplan för Blekinge 2022–2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Synpunkter på planförslaget ska lämnas skriftligt och vara oss tillhanda senast den **20 januari 2022.** Eventuella synpunkter skickas till regionalutveckling@regionblekinge.se eller via post till Region Blekinge, 371 81 Karlskrona. Ange diarienummer: 2021/02144. Frågor under samrådstiden besvaras av Johan Roman, johan.roman@regionblekinge.se, Infrastrukturstrateg avd. Regional tillväxt Region Blekinge. Under remisstiden kommer även digitala hearings, remisskonferenser att äga rum.

Region Blekinge har det samlade politiska ansvaret för Blekinges utveckling. Planering av infrastruktur är ett av flera viktiga områden som ingår i det regionala uppdraget. För att skapa regional utveckling och tillväxt är rollen som länsplaneupprättare viktig där länstransportplanen blir det yttersta redskapet i arbetet. Framtagandet av en länstransportplan sker på direktiv från regeringen och ska omfatta en 12-årsperiod. Planen utgör även underlag för inspel till nationell transportinfrastrukturplanering (nationellt väg- och järnvägsnät). Planen revideras vart fjärde år.

Regeringen lämnade i juni 2021 direktivet till arbetet vilket inkluderade beslut om den finansiella ramen. Blekinge fick en tilldelning på **610 miljoner kronor.** Efter uppräkning från tidigare plan, dvs. de medel som inte förbrukats de senaste fyra åren, blev den justerade summan **696 miljoner kronor.** Länstransportplanen omfattar huvudsakligen åtgärder på de delar av det statliga vägnätet som inte klassas som stamvägar. Planen omfattar även sam-och medfinansieringsåtgärder. En stor del av planförslagets totala ram går till samfinansiering med nationell plan till järnvägsåtgärder i Blekinge.

Förslaget till länstransportplan 2022–2033 bygger på nuvarande gällande plan, länstransportplan 2018–2029.

Karlskrona 2021-11-05

Anna-Lena Malm
Regional utvecklingsdirektör
Regional utveckling, Region Blekinge

Johan Roman
Strateg Infrastruktur
Regional utveckling, Region Blekinge

Sändlista Remissversion av Länstransportplan för Blekinge 2022-2033

Karlshamn kommun

Karlskrona kommun

Olofström kommun

Ronneby kommun

Sölvesborg kommun

Region Halland

Region Jönköping

Region Kalmar län

Region Kronoberg

Region Skåne

Moderaterna

Centerpartiet

Kristdemokraterna

Liberalerna

Socialdemokraterna

Sverigedemokraterna

Vänsterpartiet

Miljöpartiet

Volvo Personvagnar Aktiebolag

Ericsson AB

NKT HV Cables AB

Saab Kockums Aktiebolag

Södra Skogsägarna ekonomisk förening

AAK Sweden AB

Tarkett AB

Stena Line

DFDS

LO Småland/Blekinge

TCO

LRF

Swedavia Ronneby Airport,

Karlshamns hamn,

Karlskrona Baltic Port,

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren,

Länsbygderådet i Blekinge

NetPort Karlshamn,

Företagarföreningen

Techtank,

Svenskt näringsliv Blekinge

Naturskyddsföreningen i Blekinge

Blekinge Tekniska Högskola,

Länsstyrelsen i Blekinge län,

Trafikverket Region syd,

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 151-165

Tid: 2021-12-01 kl. 08:30

Plats: Regionens hus sal A

§ 162

Remiss - Bromma flygplats, underlag för avveckling av drift och verksamhet

Diarienummer: RJL 2021/1898

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Infrastrukturdepartementet med nedanstående förtydligande.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Uppdraget till utredningen har inte varit att beskriva argumentet för en avveckling alternativt bevarande av Bromma flygplats utan endast att beskriva hur, inklusive tidplan, en avveckling skulle gå till i nuläget, med beaktande av pandemin, flygets roll i transportsystemet, behovet av tillgänglighet och samhällsviktigt flyg med mer.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-18
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Ordföranden föreslår att yttrandet omarbetas och förtydligas med koppling till nya stambanor.

Presidiet ställer sig bakom förslaget.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutets antal sidor

1

Region Jönköpings län

MISSIV

2021-11-18 RJL 2021/1898

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss av rapporten Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Information i ärendet

Uppdraget till utredningen har inte varit att beskriva argumentet för en avveckling alternativt bevarande av Bromma flygplats utan endast att beskriva hur, inklusive tidplan, en avveckling skulle gå till i nuläget, med beaktande av pandemin, flygets roll i transportsystemet, behovet av tillgänglighet och samhällsviktigt flyg med mera.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2021-11-18
- Förslag till yttrande daterad 2021-12-14
- Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Beslut skickas till

Infrastrukturdepartementet

REGIONLEDNINGSKONTORET

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Erik Bromander
sektionschef

Region Jönköpings län

YTTRANDE

2021-12-14 RJL 2021/1898

Infrastrukturdepartementet

Remiss av rapporten Bromma flygplats - underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att denna fråga behöver belysas ur ett transportslagsövergripande perspektiv där det övergripande målet är att säkerställa länets tillgänglighet till huvudstadsregionen.
I det sammanhanget är färdigställandet av nya stambanor en minst lika viktig fråga som huruvida inrikesflyget kan samlas på en flygplats i Stockholmsregionen.

Synpunkter på förslaget

Utifrån perspektivet att säkerställa länets tillgänglighet till huvudstadsregionen vill Region Jönköpings län lyfta följande punkter.

- Flygplatsens samtliga funktioner bör beaktas. Förutom inrikesflyg är Bromma flygplats en viktig flygplats för exempelvis helikopterverksamhet och samhällsviktigt flyg, dessa funktioner bör tydligt beaktas i den fortsatta processen.
- Arlanda måste kunna erbjuda Brommas smidighet. Precis som utredaren skriver anser Region Jönköpings län att Arlanda till stor del är byggt för utrikestrafik och transfer och därmed i för låg grad ser till de värden som point-to-point/över-dagen resenärer värdesätter. Det gäller i första hand att erbjuda en tidseffektiv hela-resan-upplevelse från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa (med tåg, buss eller bil) för att senare ta sig till sin målpunkt.
- I ett vidare perspektiv anser Region Jönköpings län att påskyndandet av nya stambanor är en viktig pusselbit i diskussionen om hur de olika transportslagen kan komplettera varandra och användas på bästa sätt. Det gäller både för att skapa en god tillgänglighet för hela landet till huvudstadsregionen och att ansluta de nya stambanorna till de

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

internationella flygplatserna för en effektiv matning vid längre utrikesresor.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och Miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Bromma flygplats

– underlag för avveckling av drift och verksamhet

Ds 2021:25

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Bromma flygplats

– underlag för avveckling av drift och verksamhet

Ds 2021:25

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).
Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Omslag: Regeringskansliets standard
Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2021

ISBN 978-91-525-0202-0 (tryck)
ISBN 978-91-525-0203-7 (pdf)
ISSN 0284-6012

Statsrådet Tomas Eneroth beslutade den 27 april 2021 att tillkalla en bokstavsutredare med uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. (Bilaga till beslut i ärende I2021/01296 den 27 april 2021, § 2).

Dåvarande styrelseordföranden i Trafikverket Magnus Persson anställdes som ämnessakkunnig och utredare den 1 maj 2021.

Den 4 maj 2021 anställdes strateg Anders Svensson och den 24 maj 2021 anställdes strategisk planerare Anna Modin som ämnessakkunniga i Regeringskansliet för att biträda i utredningen.

Härmed överlämnar jag betänkandet Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Uppdraget är därmed slutfört.

Örebro den 31 augusti 2021

Magnus Persson

/Anna Modin
Anders Svensson

Innehåll

Innehåll **3**

1 Utgångspunkter, förutsättningar och flyget framöver **23**

1.1 Flyget har en roll i transportsystemet 23
1.1.1 Flyget i ett strategiskt perspektiv 23
1.1.2 Flygplatsernas roll som noder i transportsystemet 24
1.1.3 Robusthet och redundans 25

1.2 Utveckling av luftfartens organisation 27
1.2.1 Delat ansvar för infrastrukturen 27
1.2.2 Öppen marknad för lufttransporter 35

1.3 Flyget har ökat under lång tid 38
1.3.1 Passagerartrafik 38
1.3.2 Fraktflyg 43
1.3.3 Flygrörelser 44

1.4 Klimatförändringarna sätter press på flyget 45
1.4.1 Omställning driver teknikutveckling 45
1.4.2 Styrmedel driver omställningen 48
1.4.3 Värderingar och ekonomisk vinst påverkar flygandet 50

1.5 Pandemin ändrar spelplanen och belyser behovet av omställning 51
1.5.1 Kris i flygbranschen 51
1.5.2 Statliga stöd och beredskapsflygplatser 53

1.6 Flyget i det postpandemiska samhället – utblick mot ”det nya normala” 54
1.6.1 Dynamiken fortsätter – 2019 är passerat! 54

1.6.2 Strukturomvandlingen av de regionala flygplatserna drivs av andra faktorer än Brommas roll ... 65

1.7 Rådighet i fråga om beslut kopplade till en avveckling av Bromma flygplats ... 66
1.7.1 Riksdagens roll och rådighet ... 67
1.7.2 Regeringens rådighet i förhållande till riksdagen ... 69
1.7.3 Statens bolagsstyrning ... 70
1.7.4 Regeringens rådighet i förhållande till Swedavia AB ... 72
1.7.5 Swedavia AB:s rådighet ... 73
1.7.6 Stockholms stad – roll och rådighet ... 76

2 Vilka verksamheter berörs av en avveckling ... 77

2.1 Arrendeavtalet för flygplatsområdet sätter ramar ... 77

2.2 Verksamheter på Bromma flygplats ... 83
2.2.1 Infrastrukturen vid flygplatsen ... 84
2.2.2 Verksamheter vid flygplatsen ... 86

2.3 Inrikes tillgänglighet med flyg till och från Stockholm ... 88
2.3.1 Situationen på passagerarmarknaden ... 89
2.3.2 Passagerarperspektivet – flygbolagens och flygplatsernas marknadssegmentering ... 91
2.3.3 Regional utveckling förutsätter resor och transporter ... 96
2.3.4 Förutsättningarna för flygets infrastruktur förändras ... 99
2.3.5 Förståelse för att pandemin förändrar efterfrågan ... 101

2.4 Samhällsviktig luftfart och verksamhet ... 102
2.4.1 Definition av samhällsviktig verksamhet ... 103
2.4.2 Samhällsviktiga lufttransporter ... 106
2.4.3 Behov av kompensatoriska åtgärder ... 116
2.4.4 Bromma flygplats betydelse i ett totalförsvarsperspektiv ... 118

2.5 Omvandling till stadsbebyggelse ... 120

2.5.1 Markvärde ... 122
2.5.2 Framtida markanvändning ... 123

2.6 Markens sanering ... 130
2.6.1 Restriktioner i flygplatsens omland ... 142
2.6.2 Om flygplatsen fortsätter att drivas - men i annan regi? ... 145

2.7 Swedavia och Bromma flygplats ... 146
2.7.1 Swedavia AB:s verksamhet ... 147
2.7.2 Swedavia AB:s konsekvensanalys av en förtida nedläggning av Bromma flygplats ... 152
2.7.3 Möjligheter för statligt stöd ... 159

3 Alternativa lokaliseringar för verksamheter som idag finns på Bromma flygplats ... 161

3.1 Flyg- och helikopterflygplatser ... 161

3.2 Stockholm Arlanda flygplats ... 164
3.2.1 Verksamheten vid Arlanda flygplats ... 164
3.2.2 Regelverk kring fördelning av ankomst- och avgångstider ... 176
3.2.3 Luftrum ... 181
3.2.4 Marktransporter ... 188

3.3 Stockholm Skavsta flygplats ... 200

3.4 Eskilstuna flygplats ... 203

3.5 Stockholm Västerås flygplats ... 204

3.6 Övriga ... 205
3.6.1 Ny helikopterbas? ... 206

4 Förslag till process, beslut och tidplan ... 209

4.1 Vilka beslut behöver fattas – och av vem? ... 209

4.2 Starta avvecklingen ”snarast” ... 209
4.2.1 Tidsperspektiv på en förtida avveckling ... 211
4.2.2 En komplex process ... 211
4.2.3 Fördelar med en omedelbar avveckling (cirka 1 år) ... 212

4.2.4 Fördelar med en avveckling i god ordning (3–5 år) ... 213
4.2.5 Ett ansvarsfullt genomförande i god ordning ... 215
4.3 Samlad rekommendation avseende process och tidplan ... 215
4.4 Förutsättningsskapande beslut – förslag till tidplan ... 217
4.5 Genomförandebeslut för att avveckla Bromma flygplats i god ordning ... 219
4.5.1 Avveckling som flygplats ... 219
4.5.2 Avveckling av trafikflyget/linjefart ... 220
4.5.3 Säkerställ samhällsflyget ... 224
4.5.4 Avveckling av övrigt allmänflyg ... 227
4.5.5 Avveckling av service och andra markverksamheter ... 228
4.5.6 Sanering av Bromma flygfält ... 228
4.5.7 Utveckling av Bromma flygfält efter avveckling ... 230
4.5.8 Normalisering av trafikbullerreglerna ... 234
4.5.9 Luftrummet i Stockholm ... 235

5 Konsekvensanalyser ... 237

5.1 Konsekvenser på det övergripande transportpolitiska målet ... 237
5.1.1 Samhällsekonomiska konsekvenser ... 237
5.1.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för stat, kommuner, regioner, företag, eller andra enskilda ... 239
5.2 Funktionsmålet ... 242
5.2.1 Konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ... 243
5.3 Hänsynsmålet ... 244
5.3.1 Miljö- och klimatkonsekvenser ... 245

Referenslista ... 249

Bilaga 1. Direktiv ... 257

Bilaga 2. Dialoger, möten, kontakter ... 265

Sammanfattning

Förändring formar framtiden

Detta är inte första gången frågan om Bromma flygplats avveckling är föremål för en utredning. Skälen till att ha en flygplats centralt i Stockholm är många, liksom skälen att inte ha det.

Mitt uppdrag har inte varit att kartlägga skälen eller ställa dessa mot varandra. Mitt uppdrag är att beskriva hur, inklusive tidplan, en avveckling skulle gå till i nuläget, med beaktande av pandemin, flygets roll i transportsystemet, behovet av tillgänglighet och samhällsviktigt flyg med mera.

Pandemin har påverkat oss alla, och hela samhället. Digitala möten och hemarbete har förändrat arbetslivet kulturlivet och föreningslivet. Pandemin pågår fortfarande och fortsätter att påverka människor, samhället och transportsektorn genom virusmutationer, vaccinationstakt och restriktioner i Sverige och i andra länder.

Nästan inget är längre som i början av 2020 - och med stor sannolikhet kommer vi inte heller att se ”det nya normala” återgå till tidigare status. Inte minst flyget har i pandemin haft, och har, en situation som radikalt tvingar till omtänkande.

Men det är inte enbart pandemin som driver dynamiken. Flyget ifrågasätts på grund av sin miljöpåverkan. Ny teknik och nya material, elflyg, biobränslen i olika former, miljöfokuserade resepolicys etcetera blir svaret. Samhället har också drivit på förändringen genom omregleringar och konkurrensfrämjande insatser.

De prognoser och scenarier jag tagit del av visar att inrikesflyget inte helt kommer att återgå till samma nivå som innan pandemin; det är istället utrikestrafiken som driver återhämtningen. Framtidsbilderna kan sammanfattas som att det vi alla kan se framför

oss inte är en återgång till de förhållanden som rådde 2019 – det är i stället en turbulent och dynamisk utveckling under många år framöver. En nivå motsvarande 2019 förutses infalla någon gång mellan 2024/25 och 2038/39 – så stor är osäkerheten bland bedömare.

Bromma flygplats kan avvecklas i förtid

År 2007 träffade staten och Stockholms stad ett avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplats. Upplåtelsen gäller till och med den 31 december 2038.

Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm samt att vara en flygplats för affärsflyget.

Vid sidan av linjetrafiken finns verksamheter som till exempel helikopterflyg, affärsflyg, samhällsviktigt flyg och markverksamheter som service och tankning på flygplatsen.

Swedavia AB har ensidig rätt till förtida uppsägning av avtalet om Swedavia AB beslutar att lägga ned flygplatsen. Under sådana omständigheter upphör avtalet att gälla 36 månader efter att uppsägning har skett.

Jag konstaterar att båda parter – staten genom Luftfartsverket/Swedavia AB och Stockholms stad undertecknat avtalet och därmed är medvetna om att det kan sägas upp i förtid.

Rådighet i beslut om avveckling av Bromma flygplats

De statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet, inklusive Bromma flygplats, finns nu i bolaget Swedavia AB. Genom bolagiseringen har riksdag och regering i allt väsentligt överfört beslutsfattandet avseende investeringsvolymer och strukturförändringar från riksdag och regering till bolaget, med beaktande av det ägarinflytande som regeringen förfogar över.

I mars 2009 beslutade regeringen, efter att ha informerat riksdagen, att fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser som staten på sikt borde ansvara för. Swedavia AB får enligt § 10 i bolagsordningen inte utan regeringens godkännande lägga ned eller

överlåta någon av de flygplatser som ingår i det fastställda nationella basutbudet.

Genom den ”mjuka bindning” som finns mellan riksdag och regering i fråga om nationellt basutbud bör regeringen, enligt min uppfattning, i en skrivelse informera riksdagen om sin avsikt och sina skäl för att besluta att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet.

Jag föreslår också att regeringen i skrivelsen informerar riksdagen om att man avser att ändra Swedavia AB:s bolagsordning så att bolaget enbart får driva de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Regeringen bör i skrivelsen också tydliggöra för riksdagen att man avser att via en ägaranvisning ytterligare förtydliga sina förväntningar på att Swedavia AB ska leda avvecklingen av Bromma flygplats med intentionen att det ska ske i strukturerade former och i god ordning över en tidsperiod om tre till fem år.

Avveckla skyndsamt, men ansvarsfullt och i god ordning

Tiden för att avveckla Bromma flygplats kommer att omfatta insatser som kan genomföras nästan genast, men också sådana som sträcker sig över flera decennier.

Möjligheten att omlokalisera verksamheter som idag finns på Bromma flygplats kräver likaledes olika tid för skilda verksamheter.

För att säkerställa att avvecklingen kan genomföras ”snarast” bör förutsättningsskapande beslut, som kan sätta igång avvecklingen, fattas skyndsamt. Min bedömning är att besluten med en rimlig tidplan kan vara på plats under 2022.

När sådana beslut är fattade kan genomförandeprocessen ta vid. Denna bör ske ansvarsfullt och i god ordning och får ta uppskattningsvis minst tre och upp till fem år. Efter den tidsperioden, alltså tidigast 2025 och senast 2027, är Bromma avvecklad som flygplats.

Jag föreslår också att regeringen i ägaranvisningen uppdrar åt Swedavia AB:s styrelse att redovisa vilka effektivitets- och kapacitetsinvesteringar, inklusive en eventuellt utökad rullbanekapacitet med mera, som behövs för att på sikt säkerställa en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet.

Därefter återstår en successiv process med att under lång tid omvandla området Bromma flygplats till den markanvändning som Stockholms stad beslutar, inklusive åtgärder för sanering.

Regeringen behöver också ge vissa uppdrag till myndigheter som Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket med flera.

Sanering av marken

Det förekommer markföroreningar från flygverksamheten på Bromma flygplats som kommer att behöva saneras. Den svåraste kända föroreningen på flygplatsen är PFAS. Hittills genomförda undersökningar räcker inte för att få en fullständig bild av föroreningsförekomsterna.

Min bedömning är att mer detaljerade undersökningar behöver göras tämligen omgående eftersom den kunskapen är en viktig grund för beslut om sanering.

En avgörande fråga för hur saneringen ska göras och i vilken omfattning är vad Stockholms stad vill använda marken till efter flygplatsens avveckling. Swedavia AB:s och statens ansvar för saneringen sträcker sig till att sanera till en risknivå som motsvarar nuvarande markanvändning. Kostnadsansvaret för en mer omfattande sanering inför bostadsexploatering är markägarens.

Som en konsekvens av de stora osäkerheter som föreligger går det inte att dra mer än mycket preliminära slutsatser om vad det kostar att sanera flygplatsen. Den bästa bedömning jag kunnat göra är att kostnaden som ett minimum rör sig om ett tresiffrigt miljonbelopp men den kan också uppgå till ett par, tre miljarder kronor.

Utveckling av området

I kontakt med Stockholms stad har jag informerats om att det inte finns några konkreta planer på att omvandla flygplatsen till stadsmiljö innan 2038 då arrendeavtalet löper ut.

Som markägare har staden möjlighet att utveckla och sälja marken och på så sätt ta del av framtida värden på fältet. Jag har inte gjort någon egen värdering av marken, men de bedömningar jag tagit del av anger ett spann mellan 16 och 43 miljarder kronor. Det stora spannet speglar osäkerheterna i en värdering i nuläget.

Det finns förutsättningar för en stor mängd bostäder och verksamhetsytor. Förutsättningarna begränsas bland annat av hur sanering sker och hur en hållbar mobilitet kan skapas. En ny gren av tvärbanan har just öppnat för trafik, men på sikt kommer det sannolikt att behövas åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik, kommunal väginfrastruktur och trängselstyrande åtgärder. Kostnaderna för ny transportinfrastruktur kan vara tiotals miljarder kronor. Det är Stockholms stad och Region Stockholm som har huvudansvar för sådana investeringar.

Den regionala tillgängligheten påverkas

De regionala flygplatserna med inrikes linjefart till Bromma påverkas av en avveckling av Bromma flygplats.

Jag har i samtal med många företrädare för kommuner och regioner runt om i landet uppfattat att man ser Bromma som en mycket viktig resurs för den regionala utvecklingen.

Samtidigt har man visat förståelse för att pandemin gör att flygtrafiken 2019 inte kommer att återetableras med samma struktur.

Den sammantagna bild jag ser är att pandemins turbulenta strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har.

Jag gör bedömningen att, med ett antal kompensatoriska åtgärder på i första hand Arlanda flygplats och för marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm kan effekterna på den regionala tillgängligheten vid en avveckling av Bromma flygplats dämpas.

Jag menar också att regeringen, inom ramen för de transportpolitiska målen, bör följa inrikesflygets utveckling och i förekommande fall vidta åtgärder som införande av till exempel allmän trafikplikt och ytterst upphandling av trafik.

Mindre bullerstörning, men försumbara klimateffekter

Flygbuller är en störning som i jämförelse med andra trafikslag generellt upplevs mer störande och kan leda till flera former av ohälsa. Som en konsekvens av en avveckling skulle ett stort antal

personer få en minskad exponering för flygbuller, med positiva hälsoeffekter som följd.

Flygresandet står i dag för en betydande klimatpåverkan och det är nödvändigt att denna påverkan minskar för att Sverige ska nå de transportpolitiska målen och de nationella respektive internationella klimatmålen.

Vid en avveckling av Bromma flygplats kan de klimatpåverkande utsläppen påverkas i flera riktningar. Min bedömning är att den sammantagna effekten inte entydigt pekar i vare sig ökande eller minskande riktning. Fortsatt utveckling av elflyg och ökad användning av fossilfria bränslen har större betydelse.

Samhällsviktigt flyg behöver goda förutsättningar vid Arlanda

De samhällsviktiga lufttransporter som bedrivs vid Bromma flygplats är främst ambulanstransporter inom hälso- och sjukvården. Flygplatsens begränsade öppethållande innebär att en stor del av det samhällsviktiga flyget redan idag använder Arlanda flygplats.

Det finns behov av att vidta åtgärder vid en avveckling av Bromma flygplats för att säkerställa kapacitet och tankningsmöjligheter för samhällsviktiga lufttransporter. I praktiken är det möjligt att flytta över det samhällsviktiga flyget till Arlanda flygplats mer eller mindre omgående.

På sikt handlar det dock om att ge denna flygtrafik bättre och mer effektiva förutsättningar vid Arlanda flygplats. De tankar Swedavia AB har på ett avgränsat område för allmänflyget, inklusive det samhällsviktiga flyget, bör enligt min bedömning skyndsamt realiseras.

Jag har informerats om att en sådan process skulle kunna ta kring två till fyra år.

Helikoptertrafiken behöver en lösning

När det gäller den samhällsviktiga helikoptertrafik som bedrivs vid Bromma flygplats är min bedömning att det inte är lämpligt att flytta den till Arlanda flygplats. Polismyndighetens helikoptrar är baserade

på Arlanda, och de nyttjar redan idag en stor del av de rörelser som medges enligt nuvarande miljötillstånd.

På kortare sikt kan det vid en avveckling i stället handla om en tillfällig basering eller tankmöjligheter på befintliga helikopterflygplatser i Stockholmsområdet. På lite längre sikt skulle det kunna handla om samma sak vid Ullna, där Region Stockholm planerar att basera sina ambulanshelikoptrar.

Utöver själva flygplatsverksamheten, finns även annan samhällsviktig verksamhet vid Bromma flygplats som exempelvis verkstads- och underhållsverksamhet. Detta är verksamhet som är av stor vikt för samhällsviktiga lufttransporter, men de är samtidigt möjliga att bedriva vid flera alternativa flygplatser.

Arlanda har kapacitet

I Stockholm Mälardalen finns ett antal trafikflygplatser som skulle kunna ta emot delar av den verksamhet som idag nyttjar Bromma flygplats. Avstånd till centrala Stockholm och struktur på flygplatserna gör att jag ser dem som begränsade alternativ för de verksamheter som i dag finns på Bromma.

Min bedömning är att fokus vid en avveckling kommer att ligga på hur Arlanda flygplats kan fungera för den verksamhet som avvecklas vid Bromma, både för linjetrafik, samhällsviktigt flyg och andra verksamheter.

Utifrån de bedömningar jag tagit del av menar jag att det för linjefarten kommer att finnas ledig kapacitet vid Arlanda flygplats under de närmaste åren. Det gäller både rullbane-, uppställnings- och terminalkapacitet. Det flyg som under samma tid skulle finnas på Bromma får därför plats, även i peaktid.

På några års sikt kommer en återgång till det grundläggande regelverket för kapacitetstilldelning med stor sannolikhet att frigöra kapacitet för nya bolag och bolag som vill expandera.

Den långsiktiga kapaciteten för linjefarten vid Arlanda ligger utanför detta utredningsuppdrag att bedöma. Jag kan konstatera att Swedavia AB bedömer att det är faktorer som till exempel BNP-tillväxt och globalisering som driver det behovet, och att en överflyttning från Bromma är av mindre betydelse.

”Brommafiera” Arlanda

Vid en avveckling av Bromma flygplats bör Swedavia AB säkerställa att Arlanda flygplats görs så attraktivt som möjligt för den kundgrupp som i dag föredrar Bromma, i enlighet med Swedavia AB:s målbild erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse”.

Min uppfattning är att den utveckling som planeras för Arlanda i allt för hög grad fokuserar på utrikestrafik och transfer, och därmed i för låg grad ser till de värden som point-to-point/över-dagen-resenärer värdesätter.

Swedavia AB och Arlanda flygplats bör fånga upp de positiva erfarenheter som resenärerna har från Bromma flygplats – ”Brommafieras”. Det gäller i första hand att erbjuda en tidseffektiv hela-resan-upplevelse från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa (med tåg, buss eller bil) för att senare ta sig till sin målpunkt.

En komplex process

De förslag till beslut, andra åtgärder och tänkbar tidplan jag presenterar i utredningen ska ses som en ”bästa bedömning” när detta skrivs.

Att avveckla Bromma flygplats och sanera marken liksom att etablera verksamheter på en ny plats en komplex process, som inte kan förutsägas i alla sina steg. Planen kommer därför med all säkerhet att behöva revideras, löpande.

Utredarens inledning

Bromma flygplats framtid – detta är inte första utredningen…

För att sätta denna utredning i perspektiv gör jag inledningsvis en liten tillbakablick kopplad till frågeställningen om Bromma flygplats framtid.[1]

Bromma flygplats är beläget i stadsdelen Bromma, strax nordväst om Stockholms stadskärna. Stockholm stad äger marken som Swedavia AB arrenderar.

Flygplatsen invigdes år 1936. Det första markupplåtelseavtalet mellan Stockholms stad och staten ingicks år 1946 med en upplåtelsetid på 50 år. Samma år övertog staten driften av flygplatsen.

Den första större statliga utredningen om flygplatskapacitet och -lokalisering i Stockholmsregionen startades 1954 "Utredning rörande framtida trafik på Stockholms flygplatser".

När "Regionplan 1958" presenterades påvisade man behovet av att ersätta Bromma flygplats, för att bebygga Bromma med bostäder. Efter ett antal utredningar öppnades Arlanda flygplats 1962 och utrikesflyget flyttade dit.

Mellan år 1980 till år 1992 fanns inget inrikes trafikflyg på Bromma flygplats, men den användes fortfarande flitigt av allmänflyget och affärsflyget. All inrikes och utrikes linjetrafik gick på Arlanda.

1989 företog Stockholms stad en stor utredning "Bromma flygfält – en utredning om Brommafältets framtid". Syftet var att avgöra Brommas öde efter att det 50-åriga markupplåtelseavtalet med staten gått ut 1996. Man föreslog en nedläggning 1996 och att fältet skulle bebyggas med ca 8 000 bostäder med arbetsplatser och

[1] Stoppabrommaflyget.nu är källa för den kronologiska redogörelsen

service. Trafikflyget kunde flyttas till Arlanda och allmänflyget kunde spridas på de mindre flygplatserna i regionen.

Den svenska flygtrafiken avreglerades 1992. Inrikes trafikflyg återvände till Bromma, med flygplatsens stränga miljökrav som en restriktion. En ny konkurrenslagstiftning kom 1993, vilket innebar att Luftfartsverkets flygplatser öppnades för konkurrens. Malmö Aviation anlitade då bland annat en extern entreprenör för ramptjänst och bränsle på Bromma flygplats. Skyways flyttade sin verksamhet till Arlanda.

Regeringen beslutade samma år att ingen ytterligare reguljär utrikestrafik fick etableras på Bromma.

Markupplåtelseavtalet mellan staten och Stockholms stad förlängdes 1994 till och med 2011.

1994 tillsatte regeringen en utredning om när Bromma tidigast kunde läggas ned. Efter två år kom svaret – tidigast 2001. Under alla omständigheter kunde Bromma läggas ned då snabbtåget (dagens Arlanda Express) och tredje rullbanan på Arlanda var klara.

EU ifrågasatte 1999 berättigandet i restriktionen mot utrikestrafik, efter påtryckningar från British Airways, och den hävdes 2003.

Luftfartsverket presenterade 2000 en utredning om var man ville att Brommas ersättningsflygplats efter år 2011 skulle lokaliseras. Luftfartsverket fann att en helt ny flygplats borde byggas på Södertörn, söder om Stockholm.

2003 presenterade Stockholmsberedningen ytterligare en utredning om flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet. Majoriteten i beredningen ansåg att Bromma inte kunde läggas ned utan att en ny flygplats byggdes.

I en proposition 2008 informerar regeringen riksdagen om att Bromma flygplats ingår som en av tio flygplatser i det nationella basutbudet. Syftet med att utse basflygplatser var enligt propositionen att de skulle utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Innebörden av att en flygplats ingår i det nationella basutbudet är också att flygplatsen får läggas ner endast efter regeringens godkännande.

2014 utsåg regeringen Anders Sundström att utreda förutsättningarna för en nedläggning av Bromma flygplats[2]. Rapporten "Mer flyg och bostäder" pekar på att Brommaflyget på sikt måste avvecklas och att Arlandaflyget bör utökas.

I januari 2017 presenterade regeringen - En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin synliggör regeringen bland annat att Swedavia AB själv bekostar sin verksamhet, sin infrastruktur och sina investeringar. Alla intäkter kommer direkt eller indirekt från flygtrafiken. I strategin lyfter regeringen som ett fokusområde att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats[3]

Mitt uppdrag

Av det underlag jag ska presentera ska framgå vilka beslut som staten måste fatta och vilka åtgärder i övrigt som det bedöms att staten bör vidta för att kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt.

Jag ska vidare analysera och ta fram förslag för att säkerställa att de samhällsviktiga flygtransporter som i dag bedrivs vid Bromma flygplats kan ges tillräckliga verksamhetsförutsättningar vid alternativa flygplatser och att totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling.

I uppdraget ingår även att redovisa vilka åtgärder som behövs för att marken på flygplatsområdet ska kunna saneras och översiktligt bedöma kostnaderna för en sanering.

Det nationella basutbudet av flygplatser utgör stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställer därmed en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Jag ska med detta perspektiv beskriva konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkra den nödvändiga kapacitet som krävs på Arlanda flygplats.

Jag ska utgå från och redovisa befintliga översiktliga bedömningar om flygbranschens och flygtrafikens utveckling de närmaste åren och på längre sikt, även med beaktande av pandemins

[2] Regeringen (Socialdepartementet), Utdrag protokoll vid regeringssammanträde, Uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats, S2014/8973/PBB, 2014-12-18
[3] Regeringen 2017 En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

konsekvenser. Det betyder att det *inte* ingår i mitt uppdrag att presentera en egen bedömning av flygets utveckling, varken på kort eller lång sikt.

Slutligen ska jag redovisa ett förslag till tidplan för processen i sin helhet samt de viktigaste hållpunkterna i genomförandet.

Direktiven i sin helhet återfinns i bilaga 1.

Perspektiv och förhållningssätt

Transportpolitiska mål

Förutsättningarna för flyget är en del av den samlade transportpolitiken. Därmed finns det skäl att relatera Bromma flygplats, Swedavia AB:s uppdrag och mandat och övriga relevanta perspektiv till de transportpolitiska målen. Dessa är uttryckta som ett övergripande mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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, det vill säga 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.

Funktionsmålets perspektiv om grundläggande tillgänglighet i hela landet och de miljöeffekter en avveckling av Bromma kan leda till är i fokus både för den publika debatten och många av de konsekvensanalyser som direktiven efterfrågar. Jag för fördjupade resonemang om flygets roll i transportpolitiken i kommande kapitel.

Utredning och underlag – inte ställningstagande

Denna rapport är ett försök att tydliggöra *hur* en process för en förtida avveckling av statens engagemang i Bromma flygplats kan genomföras. Jag har med stöd av många engagerade aktörer och enskilda tagit fram underlag som ställts samman till denna utredning.

För att skapa en så gedigen grund som möjligt för en kommande process har jag valt att tydliggöra ett antal utgångspunkter och förutsättningar i rapporten. En stor del är hämtade från andra utredningar och tidigare genomgångar, men också från olika strategier och riktlinjer som jag bedömer har betydelse för en avvecklingsprocess. De utgör samlat den kontext i vilken beslut och process har att navigera. Min förhoppning är att den breda bilden ska underlätta för den fortsatta diskussionen.

Mitt uppdrag har inte varit att förhandla fram en överenskommelse med berörda intressenter, inte heller att ta ställning till *om* Bromma flygplats ska avvecklas.

Den fortsatta diskussionen och politiska bedömningar av vilken som är den lämpligaste vägen framåt kommer andra att få ta ansvar för.

Statens engagemang ska avvecklas

Min tolkning av uppdraget är att jag ska ta fram förslag till en möjlig plan för en avveckling av statens engagemang i Bromma flygplats vid en tidigare tidpunkt än 2038. Det betyder att jag ska presentera ett underlag för hur den vidare politiska processen, och de beslut på myndighetsnivå och hos andra intressenter, som den kan leda till, skulle kunna genomföras.

Därmed ligger det utanför mitt uppdrag att genomföra en förhandling som är förankrad hos berörda intressenter för att till exempel säkerställa att en stadsutveckling med ett visst antal bostäder genomförs och/eller att Stockholms stad förbinder sig att inte bedriva flygplatsverksamhet på platsen i framtiden.

Min tolkning av ambitionen ”snarast”

Markupplåtelseavtalet mellan staten (Swedavia AB) och Stockholm stad gäller till 2038. Swedavia AB har en ensidig möjlighet att i förtid säga upp avtalet, om man avvecklar sin flygplatsverksamhet på Bromma. Uppsägningstiden är då 36 månader.

I direktiven finns tidsperspektivet på en förtida avveckling enbart formulerat som ”att snarast kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt”.

Min tolkning av direktivet i denna del är att ”snarast” dels handlar om när man fattar beslut om avveckling, dels om hur själva nedläggningsprocessen tidsmässigt kan genomföras när man väger in den samhällsekonomiska effektiviteten och att avvecklingen genomförs på ett hållbart sätt.

Vem har rådighet över vad?

Frågan om Brommas framtid och roll i transportsystemet har som redovisats ovan utretts vid ett flertal tillfällen. Många intressenter finns även i dag och en central fråga är vem som har rådighet över vilka processer och (del-) beslut.

Statliga aktörer som riksdag, regering, myndigheter och Swedavia AB har sina uppdrag och mandat, Stockholms stad har sin roll och de företag och som i dag använder Bromma flygplats har sina roller.

I kommande avsnitt försöker jag klargöra styrmodellen för infrastrukturen på flygets område och i förekommande fall synliggöra hur den skiljer sig från infrastrukturplanering av vägar och järnvägar. Jag har valt att så långt möjligt redovisa vem som kan och bör fatta beslut om vad: Vilka beslut kan/bör fattas nationellt i staten? Vad ligger på berörda myndigheter? Vilka beslut har Swedavia AB rådighet över utifrån den bolagsstyrningsmodell som gäller för statliga bolag? Vad har Stockholms stad rådighet över? Etcetera.

Arbetsformer och arbetssätt

Kunskapsunderlag

Med hänsyn till den begränsade utredningstid som stått till mitt förfogande har jag i första hand fått förlita mig till befintligt underlagsmaterial, såsom tidigare statliga utredningar, myndighetsrapporter och intressenters analyser och inspel.

Vid sidan av dessa har ett antal myndigheter organisationer, bolag och kollegor i Regeringskansliet välvilligt bidragit med kunskapsunderlag som svarar på frågor kopplade till utredningsuppdraget. Jag vill särskilt tacka Försvarsmakten, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Naturvårdsverket, Region Stockholm, Swedavia AB, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen för att de på kort tid arbetat fram efterfrågade underlag.

Samspel och dialog med intressenter

I direktiven sägs att jag, i den utsträckning som bedöms lämplig, bör ha en dialog med och inhämta upplysningar från berörda myndigheter, organisationer och företag.

Runt om i landet finns det ett stort engagemang i frågan om framtiden för Bromma flygplats och tillgängligheten till Stockholm. Och i Stockholmsregionen finns ett stort engagemang i frågan om Bromma flygplats framtid, liksom för stadens och regionens internationella konkurrenskraft.

Vid sidan av ovanstående myndigheter med flera har jag därför fört dialog med ett stort antal intressenter och aktörer. Det gäller till exempel flera kommuner och regioner runt om i Sverige som har eller har haft flygförbindelse via Bromma, Stockholms stad, branschföreningen Svenska Regionala Flygplatser, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), ett antal kommuner med alternativa flygplatser, Stockholms Handelskammare med flera.

Jag har också gjort studiebesök på Bromma flygplats och träffat ett antal av de företag och aktörer som i dag bedriver verksamhet där.

Utredningen har också anordnat en hearing med intressenter med koppling till det samhällsviktiga flyget och en workshop med

ett antal aktörer som tagit fram kunskapsunderlag om flygets framtid med beaktande av pandemin.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som generöst tagit sig tid för givande samtal och möjligheten att få byta och bryta argument.

Uppdraget har inte varit att förhandla fram en politiskt förankrad lösning. Jag har därför valt att i första hand kontakta tjänstepersoner i de olika organisationerna.

En förteckning över intressenter och aktörer som jag fört dialog med, i samtal och/eller skriftligt, finns i bilaga 2.

1 Utgångspunkter, förutsättningar och flyget framöver

Bromma flygplats är en del av det svenska transportsystemet. I detta kapitel synliggör jag var i transportsystemet flyget i allmänhet och Bromma flygplats i synnerhet hör hemma och vilken roll flygplatsen har spelat och spelar. Med detta som plattform vill jag försöka lägga en grund för den process för avveckling med konsekvensbeskrivning som direktivet efterfrågar.

1.1 Flyget har en roll i transportsystemet

1.1.1 Flyget i ett strategiskt perspektiv

I En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem från 2017 redogör regeringen för sin syn på flygets roll i transportsystemet[4].

Regeringen skriver att transporter ger möjlighet för människor att kunna resa till och från olika platser. Det handlar om betydelsen av mänskliga möten, integration och social hållbarhet. I strategin framhålls också att transporter är helt avgörande för näringslivets möjligheter att verka och utvecklas. Ett välutvecklat transportsystem bidrar till grundläggande tillgänglighet, regional utveckling och i förlängningen ett ökat välstånd och högre livskvalitet i hela landet.

Flygets roll i transportsystemet är enligt regeringen självklar. Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga resor, såväl inrikes som utrikes. För många människor i regioner och orter i till exempel de nordligaste länen är varken väg eller järnväg enligt

[4]Regeringen 2017 En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

flygstrategin ett realistiskt alternativ till flyget för resor till och från södra Sverige.

För det svenska näringslivet och företagandet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter över dagen såväl inom landet som till och från andra länder avgörande i en allt mer globaliserad ekonomi, skriver regeringen.

Det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande synsätt och utgå ifrån ett ”hela resan”-perspektiv. Med en sådan utgångspunkt lyfter regeringen fram att till exempel effektiva kollektivtrafikanslutningar till flygplatserna är mycket viktiga.

Ett ökat flygresande ger emellertid, enligt flygstrategin, negativa konsekvenser för klimatet och miljön. Kraftfulla åtgärder kommer att behöva vidtas för att hantera flygets miljöutmaningar samtidigt som efterfrågan på ökad tillgänglighet ska kunna hanteras.

Min bild är att flygbranschen är en dynamisk bransch som är i ständig förändring. Den är fortfarande relativt hårt reglerad globalt men genom successiva avregleringar både nationellt och inom EU styrs branschen allt mer av marknadskrafterna. Ett ökat linjeutbud och lägre priser fram till Coronapandemins utbrott var effekter av flygmarknadens avreglering som gav fler människor möjlighet att resa.

Jag är väl medveten om att den pågående Coronapandemin radikalt förändrat förutsättningarna för flyget och flygplatserna på åtminstone kort och medellång sikt. Även på längre sikt är det troligt att pandemin ha ställt om förutsättningarna. Det gäller såväl människors beteende och företags agerande till följd av exempelvis förändrade digitala vanor, som den strukturomvandling som kan förväntas i en bransch som genomgår en djup kris.

Nedan redogör jag för vilka insatser som staten gjort för flygbranschen kopplat till pandemin, se avsnitt 1.5.

1.1.2 Flygplatsernas roll som noder i transportsystemet

För ett antal år sedan var transportpolitiken i stor utsträckning koppad till de förutsättningar som gäller för respektive trafikslag. Den byggde i hög grad på att dessa konkurrerade med varandra.

I dag är perspektivet allt mer intermodalt – trafikslagen ska komplettera varandra och det är många gånger integrerade resekedjor som konkurrerar med varandra om resenärernas val.

I transportpolitiken och transportsystemet blir de noder där olika transportslag möts ofta centrala för den övergripande funktionaliteten när man använder flera transportslag för sin resa från A till B.

Flygplatsernas lokalisering har inte alltid optimerats för att vara funktionella för omstigningar och omlastningar. Andra hänsyn, i första hand kopplade till miljö och buller har oftast varit styrande.

En förklaring till detta är enligt min uppfattning att flygplatsernas infrastruktur inte utvecklas inom ramen för den samlade infrastrukturplaneringen. Den logik för planering och finansiering som gäller för vägar och järnvägar är inte gällande för flygplatser. Jag resonerar vidare om detta i avsnitt 1.7.

1.1.3 Robusthet och redundans

Verksamheten på Swedavia AB:s flygplatser, inklusive Arlanda flygplats, drabbas ibland av störningar och tvingas till reducerad kapacitet. Händelser som extrema väderförhållanden, pandemi, driftavbrott, arbetsmarknadskonflikter, terrordåd samt störningar i IT-infrastruktur och IT-tjänster kan medföra avbrott eller störningar i flygplatsernas operativa och kommersiella verksamhet.[5]

För år 2019 uppgick Arlanda flygplats punktlighet[6] till cirka 77 procent. Totalt för Swedavia AB:s flygplatser uppgick punktligheten till nästan 81 procent. Swedavia AB:s kunder ansåg att cirka 3 procent av förseningarna orsakades av flygplatserna under 2019.[7]

Lufttrafikföretagens behov av alternativflygplatser[8]

För att en pilot ska få starta från en avgångsflygplats måste vädret tillåta både start och landning vid avgångsflygplatsen, för det fall

[5] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[6] Punktlighet definieras av Swedavia som när ett flygplan är ”off block”, det vill säga rullar ut från gate/uppställningsplats senast 15.59 minuter efter schemalagd avgångstid (Swedavia AB:s, Års- och hållbarhetsredovisning, 2019)
[7] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning, 2019
[8] Trafikverket, Slutrapport, Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, 2020-06-15

piloten behöver vända tillbaka. Om inte landning är möjligt måste det finnas en alternativflygplats som inte ligger allt för långt borta. Finns ingen sådan, som har möjlighet att öppna, får start inte ske.

För alla flygningar behövs även en destination med landningsbart väder enligt flygplatsens TAF[9] och ett alternativ till destinationen, i händelse av att destinationen inte är landningsbar trots allt. Om destinationen inte har en TAF av någon anledning behövs två alternativa landningsflygplatser för att piloten ska få starta. Bränslet ska då räcka till dessa alternativ, vilket innebär att det inte får vara alltför långt emellan alternativen.

Helikoptrar har kortare räckvidd än flygplan. De kan landa på fler ställen och med lägre krav, men behöver tätare alternativ för möjligheter att tanka. I dåligt väder kan även helikoptrar behöva landa på flygplatser för att kunna nyttja instrumentflygning, det förutsätter dock att helikoptern är utrustad för detta.

Den samhällsviktiga flygtrafiken flyger till allra största del enligt instrumentflygregler (IFR) och behöver således en instrumentflygplats. Helikoptrar och brandbevakningsflyg flyger till större del enligt visuellflygreglerna (VFR).

Många helikopterflygplatser ligger vid sjukhus. Belysning möjliggör att helikopter kan landa i mörker när vädret tillåter, något som inte finns på alla helikopterflygplatser i Sverige. Helikopterflygplatserna vid sjukhusen har normalt inga tankningsmöjligheter och det går inte att basera helikoptern på sjukhuset eftersom helikopterplattan bara rymmer en helikopter åt gången. Även helikoptrar kan därför behöva tillgång till flygplatser eller helikopterflygplatser där man kan ha sin bas.

Ett antal flygplatser kan fungera som alternativflygplats för Arlanda när flygplatsen tvingas till tillfälligt reducerad kapacitet. Det kan vara någon av flygplatserna i Arlandas geografiska närhet, till exempel Skavsta eller Västerås, men kan även vara flygplatser belägna längre ifrån Arlanda flygplats. Det är respektive flygbolag som avgör vilken flygplats som väljs om Arlanda flygplats av någon anledning inte kan ta emot flygplanet. Flygbolagen kan väga in aspekter så som markservice, personalförsörjning och andra system för flygproduktion vid tillfällen då Arlanda inte kan användas.

[9] TAF, Terminal Aerodrome Forecast, som utfärdas av meteorolog.

Samhället behov av flygplatser

I ett samhällsperspektiv är nätet av flygplatser av stor betydelse. Det handlar om att det finns en god tillgänglighet till respektive flygplats och att flygplatsen har möjlighet att upprätthålla sin funktion. Men det handlar även om hur olika flygplatser förhåller sig till varandra. Beroende på situation, till exempel en särskild händelse eller kris, kan en flygplats få stor betydelse för att en viss samhällsfunktion ska fungera eller fungera i tillräcklig utsträckning. I detta avseende bidrar de olika flygplatserna och helikopterflygplatserna med sin kapacitet och bidrar till att skapa utrymme för viss flexibilitet i nyttjandet.

För redundans i ett samhällsperspektiv, som till exempel vid sjuk- och organtransporter, är närheten till sjukhus väsentlig. Arlanda flygplats har en bra lokalisering i förhållande till sjukhus i både Stockholm och Uppsala. Om en sådan transport inte kan landa på Arlanda kan samtliga flygplatser i regionen runt Arlanda fungera som alternativ, i vissa fall begränsat i vissa fall av flygplanstyp och av öppettider.

1.2 Utveckling av luftfartens organisation

1.2.1 Delat ansvar för infrastrukturen

En historisk tillbakablick

De första svenska trafikflygplatserna tillkom under senare delen av 1920-talet och framåt, då bland annat Bulltofta, Torslanda, Bromma och Kungsängen byggdes, alla i kommunal regi. Bromma flygplats invigdes 1936 av Gustav V. Under andra världskriget tillkom ett antal militärflygplatser som tidigt också fick civil trafik.

Uppbyggnaden av det nuvarande svenska flygplatssystemet var allra mest intensivt under 1960-talet och pågick fram till 1980-talets mitt.[10] Den senast uppförda flygplats där det idag bedrivs linjefart eller chartertrafik är Scandinavian Mountains Airport belägen mellan Sälen och Trysil.

[10] Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet, SOU 2007:70, Bilaga 1

Flertalet flygplatser var från början kommunalt ägda. När den statliga flygplatsmyndigheten Luftfartsverket bildades 1947 övergick emellertid flera flygplatser från kommunalt huvudmannaskap till att bli en del av det statliga flygplatssystemet. Ett antal utredningar under de tidigare åren studerade huvudmannaskap och ekonomiskt ansvar och vissa flygplatser flyttades mellan statligt och kommunalt ansvar.

Genom det luftfartspolitiska beslutet 1967 lades nya ekonomiska förutsättningar till grund för det nuvarande statliga flygplatssystemet, juridiskt och ekonomiskt skiljt från de övriga, icke-statliga trafikflygplatserna. Tillskapandet av det statliga flygplatssystemet innebar att Luftfartsverket ekonomiskt garanterade investeringar och drift på de statliga trafikflygplatserna. För de icke-statliga flygplatserna ansvarade kommunerna.[11]

Flygplatssystemet och det nationella basutbudet

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) aviserade regeringen behov av en samlad översyn av det svenska flygplatssystemet. Vid den tiden bedrevs reguljär linjetrafik vid 42 trafikflygplatser, varav 18 var statliga.[12]

Den utredning som därefter tillsattes under ledning av Christina Rogestam avrapporterade sitt förslag i oktober 2007, Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70). Där föreslogs att samtliga flygplatser, det vill säga både statliga och icke-statliga, borde delas upp i kategorierna nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser och övriga flygplatser.[13]

Uppdelningen av flygplatserna i olika kategorier baserades på ett antal kriterier. För de nationellt viktiga flygplatserna handlade det om passagerarvolymer (totala årliga passagerarvolymen överstiger 750 000 passagerare) samt om nyttan av flygplatsen (antalet faktiska passagerare vid en flygplats i relation till potentiella passagerare, kvoten ska överstiga 2,5). Övriga flygplatser var flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kunde resa till Arlanda på två timmar eller mindre. Dessutom gjordes för flygplatserna i

[11] SOU 2007:70, Bilaga 1
[12] Regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter (16.4)
[13] SOU 2007:70 (8.1)

Norrköping och Storuman särskilda överväganden som medförde att de klassificerades som övriga flygplatser. Regionalt strategiska flygplatser blev sedan de flygplatser där det bedrevs in- och/eller utrikes linjetrafik och som inte ingick i kategorierna nationellt strategiska eller övriga flygplatser.[14]

Utredaren konstaterade att Bromma och Skavsta flygplatser uppfyllde tvåtimmarsregeln. Bromma flygplats utgjorde dock tillsammans med Arlanda ett sammanhållet flygplatssystem i Stockholm. Båda flygplatserna hade Luftfartsverket som ägare och Bromma sågs som ett komplement till Arlanda för att klara av trafiken vid de tider på dygnet då efterfrågan var som störst. Utredaren ansåg att det var olämpligt att Arlanda och Bromma flygplatser skulle läggas i olika kategorier. Det talade enligt utredaren för att Bromma flygplats borde ingå i kategorin nationellt strategiska flygplatser.[15]

Regeringen behandlade utredningens förslag angående flygplatsernas indelning i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35). Regeringen gjorde bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet och namngav de flygplatser som åtminstone borde ingå i utbudet, vilka alla var statliga och förvaltades av Luftfartsverket. I skälen framgår att regeringen gör bedömningen att ett antal volymmässigt betydelsefulla trafikflygplatser bör utgöra ett nationellt basutbud. Förutom att vara volymmässigt betydelsefulla bör en ytterligare utgångspunkt enligt regeringen vara att dessa flygplatser sammantaget ger en god geografisk täckning i landet. Vidare ansåg regeringen att funktionen och finansieringen av det nationella basutbudet av flygplatser även på sikt bör vara ett statligt ansvar och finansieras inom ramen för Luftfartsverkets verksamhet.[16]

I mars 2009 beslutade regeringen att fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser som staten på sikt borde ansvara för att tillhandahålla. De flygplatser som omfattades av beslutet om det nationella basutbudet var Göteborg Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Umeå,

[14] Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet, SOU 2007:70 (8.1)
[15] Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet, SOU 2007:70 (8.1)
[16] Regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter (11.7)

Visby och Åre-Östersund (samma som föreslogs i propositionen). De flygplatser som ingick i basutbudet skulle fortsatt förvaltas av Luftfartsverket eller, beträffande de militära flygplatserna i Luleå och Ronneby, av Fortifikationsverket.[17]

Regionalisering av flygplatser

Regeringen anförde i prop. 2008/09:35 Framtidens resor och transporter att de statliga flygplatser som förvaltades av Luftfartsverket och som inte föreslogs ingå i det nationella basutbudet på sikt borde kunna övertas av regionala och lokala intressen, till exempel kommuner, landsting och näringsliv. Regionala och lokala intressen torde enligt regeringen ha bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatsen i det regionala sammanhanget. Det kunde till exempel handla om att dels koordinera flyget med annan regional transportförsörjning, exempelvis kollektivtrafik, dels avväga trafikutbudet mot samhällets övriga behov och utveckling för till exempel företagsetableringar, turistverksamhet och allmänhetens resebehov. Ett aktivare kommunalt och regionalt huvudmannaskap för en flygplats borde också stärka incitamenten för ett ökat engagemang från det lokala näringslivet.[18]

Regeringen bedömde vidare att regionerna, inom ramen för sitt transportpolitiska ansvar, borde ges förutsättningar att ta ett större ansvar för de flygplatser som inte ingick i ett nationellt basutbud, bland annat genom att de regionala infrastrukturplanerna skulle kunna omfatta driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Regeringens vilja att ett större regionalt ansvar skulle tas för flygplatser som inte ingick i det nationella basutbudet borde förstås som att respektive region i ökande grad borde ansvara för flygplatsernas roll och utveckling men också finansiering. Det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser skulle, efter en övergångsperiod, huvudsakligen ges till de flygplatser för vilka transportpolitiskt motiverad flygtrafik upphandlas.[19]

I regeringsbeslutet avseende nationellt basutbud av flygplatser angav regeringen att de av Luftfartsverket förvaltade flygplatserna

[17] Näringsdepartementet, Regeringsbeslut, Nationellt basutbud av flygplatser, N2009/2391/TR (2009-03-19)
[18] Regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter (11.7)
[19] Regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter (11.7)

som inte ingick i det nationella basutbudet, på sikt borde kunna övertas av regionala och lokala intressen, till exempel kommuner, landsting eller näringsliv. I vilken takt och i vilka former ett eventuellt övertagande av en statlig flygplats skulle kunna genomföras skulle ske i en nära dialog mellan Luftfartsverket och regionala och lokala företrädare samt näringslivet med syftet att skapa så goda förutsättningar som möjligt för flygplatsens långsiktiga utveckling. I den mån inga intressen skulle föreligga från regionalt eller lokalt håll för ett övertagande av en statlig flygplats borde det ytterst kunna ligga på Luftfartsverkets mandat att överväga och besluta om nedläggning av flygplatsen.[20]

Under de senaste tio till femton åren har flygplatserna i Göteborg Säve, Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik övergått i privat eller kommunal/regional ägo. Det innebär att flera av de flygplatser som sammanbinds med Bromma flygplats, genom de flyglinjer som finns eller har funnits, har övergått från att vara en statlig flygplats till att bli en privat eller kommunal flygplats.

Bildande av Swedavia

Regeringen behandlade utredningens förslag angående Luftfartsverkets organisation i propositionen Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (prop. 2009/10:16, bet. 2009/10:TU7, rskr. 2009/10:114). I propositionen föreslogs att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket skulle överföras till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Bolaget eller bolagen skulle ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser, vilka på sikt skulle utgöras av det av regeringen tidigare fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Bolaget eller bolagen skulle, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka till en utveckling av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.[21] Bolaget bildades 2010 och fick namnet Swedavia AB. Se avsnitt 2.7 för mer information om bolaget.

[20]Näringsdepartementet, Regeringsbeslut, Nationellt basutbud av flygplatser, N2009/2391/TR (2009-03-19)
[21] Regeringens proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (4.1)

Luftrum och konkurrensutsättning av flygtrafiktjänsten

Flygtrafiktjänst är den sammanfattande benämningen på flygledningens-, flygbriefing-, flygväder-, kommunikations-, navigations-, övervaknings- och flygräddningstjänst.[22]

Sedan 2010 har flygplatsinnehavaren möjlighet att själva ombesörja för lokal flygtrafiktjänst, genom verksamhet i egen regi eller genom upphandling. 2013 gav riksdagen regeringen tillkänna ”att den lokala flygtrafikledningstjänsten på bland annat Swedavia AB:s flygplatser och de militära flygplatserna även fortsättningsvis endast ska utföras av Luftfartsverket.[23] 2014 återreglerades flygtrafikledningstjänsterna vid flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av en juridisk person där staten har ett bestämmande inflytande.[24]

Marknaden för flygtrafiktjänsten är således delvis konkurrensutsatt. Luftfartsverket utför flygtrafiktjänst på Swedavia AB:s flygplatser, bland annat vid Bromma flygplats. På 17 regionala flygplatser utförs tjänsten 2021 av ACR Aviation Capacity Resources AB[25].

Statens stöd till icke-statliga flygplatser

Icke-statliga flygplatser har sedan år 1999 haft möjlighet att erhålla ett årligt driftbidrag av staten. År 2011 föreslog Trafikverket till Näringsdepartementet att regeringen skulle fastställa storleken på driftbidraget till flygplatser med statligt upphandlad trafik under allmän trafikplikt till cirka 63 miljoner kronor per år. Regeringen fastställde detta vilket innebar att från och med år 2012 överförs årligen cirka 40 miljoner kronor till de flygplatser som omfattas av länsplaneförordningen. Detta förfarande gäller till och med år 2021.[26] Enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur har den regionala planupprättaren mandat att prioritera de åtgärder i länsplanen som denne finner angelägna.

[22] www.transportstyrelsen.se (hämtat 2021-08-18)
[23]Trafikanalys, Rapport 2014:1, Konsekvenser av regleringsförändringar på flygtrafiktjänstområdet
[24] https://www.riksdagen.se betänkande luftfartsfrågor H101TU17
[25] www.acr-sweden.se (hämtat 2021-08-18)
[26] Trafikverket, Flygplatsöversyn – Stöd till Näringsdepartementets arbete, TRV 2018/90454

I dagsläget består de statliga bidragen till icke-statliga flygplatser av flera delar; driftbidrag till flygplatser med flygtrafik under allmän trafikplikt och drift- och investeringsbidrag till flygplatser via länsplaner. Driftstödet uppgår i dagsläget till cirka 103 miljoner kronor, cirka 68 miljoner kronor årligen till de flygplatser som har trafik under allmän trafikplikt och cirka 35 miljoner kronor via länsplan[27].

Den ekonomiska situationen är svår för de flesta icke statliga flygplatserna och de visar årliga driftunderskott. Svenska regionala flygplatser (SRF) presenterade 2018 en rapport som visade på att deras medlemmar hade ett årligt underskott för flygplatsverksamheten på uppemot cirka 560 miljoner kronor. För de flygplatser som omfattades av statliga stöd bedömdes underskottet uppgå till ca 355 miljoner kronor per år. Trafikverket och Trafikanalys gjorde liknande bedömning av flygplatsernas verksamhet, men bedömde att det årliga driftunderskottet var lägre än vad SRF gjorde gällande.[28,29,30]

För år 2020 har driftstödet till icke-statliga regionala flygplatser temporärt utökats med 100 miljoner kronor till 22 flygplatser.[31,32]

De flesta av de flygplatser som hade flyglinjer till Bromma flygplats 2019, och som inte var statliga flygplatser, fick statligt driftstöd via länsplaneförordningen.

Med hänsyn till de regionala flygplatsernas ekonomiska situation generellt sett, bedömer jag att detta driftstöd varit av betydelse för upprätthållande av den kommersiella flygtrafik som trafikerat vissa flyglinjer och flygplatser.

[27] www.trafikverket.se (hämtat 2021-08-29)
[28] Svenska regionala flygplatser, Ett flyg för alla eller bara för vissa? 2018-06-19
[29] Trafikverket, Flygplatsöversyn – stöd till Näringsdepartementets arbete, TRV 2018/90454
[30] Trafikanalys, Underlag till Näringsdepartementets arbete med flygplatsöversynen
[31] Regeringens proposition 2019/20:187 Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset.
[32] Finansutskottets betänkande 2019/20:FiU62 Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset

Beredskapsflygplatser[33]

Trafikverket har i uppdrag att träffa överenskommelser med flygplatser för att säkerställa ett nationellt nät av beredskapsflygplatser. I det ordinarie nätet ingår tio flygplatser.

Trafikverket har haft i uppdrag att göra en översyn av beredskapsflygplatserna. I den redovisning som Trafikverket lämnade i början av augusti 2021 föreslår Trafikverket att antalet beredskapsflygplatser ska utökas och att ytterligare ekonomiska resurser tillförs systemet. Trafikverket har därefter i augusti 2021 lämnat en ytterligare redovisning avseende beredskapsflygplatserna.

De ordinarie flygplatserna är Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö. I Trafikverkets rapport från 2020 föreslogs även Jönköping, Karlstad, Kiruna, Linköping-Malmen, Mora, Skavsta, Uppsala-Ärna och Örebro. I rapporten från i år kompletteras Trafikverkets tidigare förslag med Trollhättan-Vänersborg, Växjö och Kristianstad.

Bromma flygplats är således ingen beredskapsflygplats i dagsläget, däremot är Arlanda flygplats det.

Utöver överenskommelser med de ordinarie beredskapsflygplatserna har Trafikverket under pandemin tecknat överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser, se även avsnitt 1.5.2.

Flygplatser i Stockholmsregionen

Flygplatskapaciteten har förändrats under åren. Samtidigt som flygplatserna vid Arlanda och Bromma har utvecklats vad gäller trafikarbetet har andra flygplatser fått en annan inriktning eller avvecklats. Som exempel kan nämnas Barkarby, Skavsta, Tullinge och Västerås flygplatser.

De fyra flygplatserna har alla tjänat Försvarsmaktens behov. Den militära verksamheten lades ned vid Barkarby på 1970-talet, varefter flygplatsen användes som allmänflygplats fram till 2010, då den stängdes. I Nyköping avvecklades flygflottiljen 1980, och några år senare invigdes den som civil flygplats. 1991 ändrades namnet till Skavsta flygplats och 1998 övergick flygplatsen i huvudsak i privat

[33] www.trafikverket.se (hämtat 2021-08-18)

ägo. Vid flygplatsen bedrivs fortfarande reguljär flygtrafik. Vid Tullinge flygplats fanns flera olika förband fram till 1994 när flygplatsen övergick till att bli helt civil. Senare har området övergått i stadsutveckling. I Västerås avvecklades flygflottiljen på 1980-talet, men civil flygtrafik fanns redan på 1970-talet. På flygplatsen bedrivs viss utrikes linjefart och chartertrafik, men huvudsakligen ett omfattande allmänflyg, bland annat skolflyg.

1.2.2 Öppen marknad för lufttransporter

Tillträde till marknaden

Flyget var tidigt föremål för internationella överenskommelser mot bakgrund av flygets internationella karaktär. Det statliga inflytandet har varit betydande genom att de stora flygbolagen var, och delvis fortfarande är, statligt ägda och att marknadstillträdet reglerades genom bilaterala luftfartsavtal.

Inom EU har en betydande liberalisering av den europeiska luftfartsmarknaden ägt rum, och där är de nationella flygbolagen inte längre är lika dominerande. Med EU:s inre luftfartsmarknad har bland annat enhetliga kriterier för utfärdande av licens till EU-ägda flygbolag, fritt marknadstillträde inom EU för dessa bolag och fri prissättning tillkommit.[34]

Enligt EU:s lufttrafikförordning[35] har EG-lufttrafikföretag rätt att bedriva lufttrafik inom gemenskapen. De har bland annat möjlighet att kombinera trafik och ingå överenskommelser om gemensamma linjebeteckningar (code share) utan att det påverkar tillämpningen av EU:s konkurrensregler.

Dessa bestämmelser om tillträde har historiskt påverkat verksamheten vid Bromma flygplats och vilka flygbolag som trafikerar olika linjer.

[34] Trafikanalys, Rapport 2016:4, Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag
[35] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (har ändrats genom förordningar och kommissionens delegerade förordningar)

Flyglinjer med allmän trafikplikt

Det statliga åtagandet inom luftfarten innefattar, utöver ägande och drift av vissa funktioner samt stöd till icke-statliga flygplatser, även att staten upphandlar flygtrafik på linjer med allmän trafikplikt. En utgångspunkt för lufttrafiken är att den baseras på kommersiell grund och fritt tillträde till marknaden under vissa förutsättningar. Enligt EU:s lufttrafikförordning[36] har EG-lufttrafikföretag rätt att bedriva lufttrafik inom gemenskapen. Enligt samma förordning har medlemsstaterna att följa vissa bestämmelser vid inrättande av allmän trafikplikt för flyglinjer och upphandling av flygtrafik. Regeringen har genom förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område beslutat att Trafikverket är behörig myndighet enligt EU:s lufttrafikförordning avseende allmän trafikplikt och offentligt anbudsförfarande.

I Sverige har staten sedan 1980-talet bekostat flygtrafik på sträckan Östersund-Umeå för att möjliggöra tillgång för patienter till högspecialiserad vård. Initialt skedde detta genom korssubventionering inom AB Linjeflyg, men vid avregleringen av flygmarknaden 1992 handlade staten upp trafiken. När Rikstrafiken bildades fick den överta denna trafik tillsammans med sedan tidigare upphandlad järnvägs- och färjetrafik. Sedan 2002 har Rikstrafiken även upphandlat andra flyglinjer. Dessa linjer fick under en tioårsperiod före 2002 offentliga subventioner via de berörda kommunerna.[37] Trafikverket har, enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, numera denna uppgift.

För perioden 2019 – 2023 har Trafikverket beslutat om allmän trafikplikt och tecknat trafikavtal för flyglinjer som omfattar 14 flygplatser inkl. Stockholm Arlanda. Utbudet motsvarar till stor del det utbud som funnits under senare år. En utökning av utbudet har skett beträffande flyglinjen Kramfors – Stockholm Arlanda. Därtill har vissa förändringar jämfört med tidigare avtalsperioder gjorts avseende bland annat slingning av linjer och mellanlandningar. Utbudet för dessa flyglinjer uppgår till maximalt två dubbelturer per dag under avtalsperioden (4 år). Under pandemin har vissa avsteg gjorts avseende kravet på trafikering enligt dessa trafikavtal.

[36] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008
[37] SOU 2007:70 (4.4.4)

I flygutredningen för 2019 – 2023 redovisar Trafikverket att de flyglinjer som föreslås få en allmän trafikplikt ger betydande effekter på den grundläggande tillgängligheten. Tillgängligheten förbättras mellan regioner och mellan Sverige och andra länder med flygavtalen. Vidare anger Trafikverket att den avtalade flygtrafiken bidrar till att stärka den internationella konkurrenskraften genom ökad tillgänglighet för näringslivet.[38] Jag drar slutsatsen att detta är skälen till att Trafikverket valt Arlanda flygplats framför Bromma flygplats för den allmänna trafikplikten och trafikavtalen.

För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för Norrland och Gotland beslutade regeringen i april 2020 att temporärt införa allmän trafikplikt på åtta flyglinjer och uppdrog åt Trafikverket att ingå avtal om flygtrafik på linjerna. Detta uppdrag har förlängts vid flera tillfällen. Enligt regeringen hade utbudet av passagerartransporter med flyg som den allmänna trafikplikten skulle säkerställa en betydelse för bland annat hälso- och sjukvård, räddningstjänst och totalförsvar samt även för godsbefordran. För flertalet av dessa flyglinjer har trafiken bedrivits på kommersiell grund, varför Trafikverket endast upphandlat trafik på några enstaka linjer.

Allmänflyget[39]

Allmänflyget är ett samlingsnamn för det flyg som inte är att betrakta som militärt flyg eller trafikflyg, till exempel taxiflyg, sportflyg, hobbyflyg och bruksflyg. Allmänflyget har i många fall en samhällsnyttig betydelse.

Det finns omkring 200 mindre flygfält runt om i landet där det på många håll bedrivs andra flygverksamheter än linjetrafik, till exempel privat- och allmänflyg i olika former.

Ansvaret för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget är en kommunal angelägenhet eller en angelägenhet för enskilda intressenter. I proposition Vissa luftfartspolitiska frågor prop. 1981/82:98 fastslog den dåvarande regeringen att behov och förutsättningar för allmänflyget bedöms bäst på lokal eller regional

[38] Trafikverket, Rapport, Flygutredning 2019–2023, Utredning inför beslut om allmän trafikplikt, publikationsnummer 2019:117
[39] Regeringskansliet, En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, 2017

nivå. I regeringens flygstrategi, som publicerades 2017, ansåg regeringen att det inte fanns anledning att ändra på detta synsätt.

Ansvaret för flygplatser och infrastruktur för allmänflyget i Stockholmsregionen är i huvudsak ett ansvar som ligger på kommunal och regional nivå, i likhet med situationen i övriga landet och i enlighet med tidigare riksdagsbeslut. För många myndigheter finns ett intresse av flygplatser som ett viktigt instrument för genomförande av den egna verksamheten. Det gäller exempelvis flyg- och helikoptertransporter inom ramen för Kustbevakningens, Polismyndighetens och Sjöfartsverkets uppdrag.

1.3 Flyget har ökat under lång tid

1.3.1 Passagerartrafik

Internationell utveckling

Flygtrafiken har i ett globalt perspektiv haft en stadig uppgång under en lång tid[40]. En stor del av den trafikutveckling som skett förklaras av lågkostnadssegmentets intåg i Nordamerika, Europa och Asien, open-skies avtal och en mer avreglerad marknad[41].

Under perioden 2000 – 2020 har det skett ett antal händelser och skeenden som påverkat utvecklingen, bland annat terrorattacken i New York (2001), finanskrisen (2008–2009), vulkanutbrott på Island (2010) och pandemin (2020–2021).

The International Air Transport Association, IATA, har gjort jämförelser mellan olika händelser som påverkat flygtrafiken. Dessa jämförelser visar att flygtrafiken tenderar att återhämta sig snabbt efter globala kriser, men att pandemin har påverkat flygtrafiken långt mer än andra kriser.[42]

Under 2020 har pandemins effekter medfört en nedgång internationellt i antalet passagerare på ca 60 procent jämfört med 2019 års nivå[43].

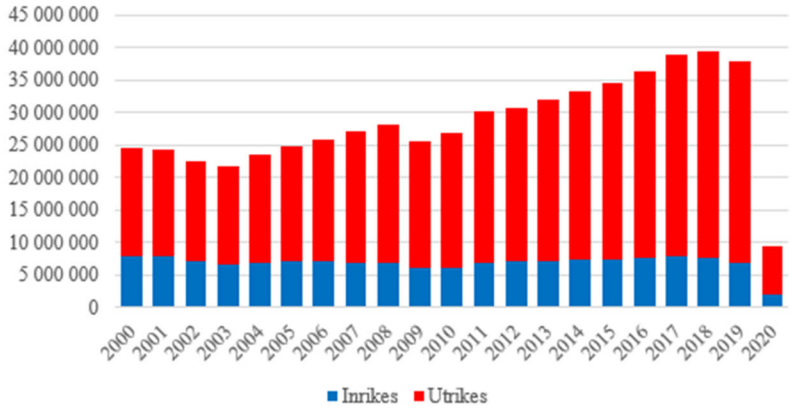
[40] Transportstyrelsen, 2021 Rapport TSL 2021–3347 (3)
[41] Trafikverket, 2021 Kunskapsunderlag till Brommautredningen (2.1)
[42] Transportstyrelsen, 2021 Rapport TSL 2021–3347 (3.1.1)
[43] Trafikverket, 2021 Kunskapsunderlag till Brommautredningen (2.1)

Utvecklingen nationellt

Utvecklingen i Sverige har även den inneburit ökat antal passagerare under årens lopp, framför allt inom utrikestrafiken[44]. Antalet passagerare i inrikestrafiken har över tid legat på en relativt stabil nivå[45]. Under 2017 kunde man skönja en viss stagnation i inrikestrafiken och för åren 2018 – 2019 minskade inrikestrafiken med nästan en miljon passagerare. Utrikestrafiken har ökat under en lång rad år, men under 2019 minskade den.[46] Ekonomisk stagnation, flygskam, införande av flygskatt och minskat trafikutbud är några faktorer som kan förklara denna nedgång.[47]

Pandemins påverkan på flygtrafiken har varit långt mer dramatisk jämfört med effekter av andra händelser. På grund av pandemin minskade antalet passagerare år 2020 på svenska flygplatser med ca 75 procent eller 28,5 miljoner jämfört med 2019. Antalet passagerare minskade med 4,9 miljoner i inrikestrafiken (71 procent) och 23,6 miljoner i utrikestrafiken (76 procent) jämfört med 2019.[48] För enskilda månader har minskningen i resande varit än större.

Figur 1.1 Antal passagerare på svenska flygplatser 2000 – 2020



Källa: Transportstyrelsen

[44] Transportstyrelsen, 2021 Rapport 2021–3347 (3.1.1)
[45] Transportstyrelsen, 2021 Rapport 2021–3347 (3.1.1)
[46] Trafikanalys, Luftfart 2020
[47] Trafikverket, 2021 Kunskapsunderlag till Brommautredningen (2.2)
[48] Transportstyrelsen, 2021 Rapport 2021–3347 (3.3.1)

I ett EU-perspektiv avviker Sveriges minskning 2019 i jämförelse med andra medlemsstater. Det är endast Bulgarien och Slovenien som uppvisar en liknande nedgång, som den som skett i Sverige. För EU var trafikutvecklingen i genomsnitt ungefär +4 procent under 2019.[49]

Utvecklingen vid Arlanda och Bromma flygplatser

Arlanda och Bromma flygplatser är av stor betydelse i det svenska flygplatssystemet och således följer utvecklingen vid dessa flygplatser utvecklingen i stort för Sverige.

Nedan framgår utvecklingen för avresande och ankommande passagerare vid Arlanda och Bromma flygplats uppdelat på olika segment för perioden 2015 – 2020.

Figur 1.2 Ankommande och avresande passagerare i inrikestrafik vid Arlanda flygplats och Bromma flygplats 2015 - 2020

Flygplats	Rörelseklass	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ARN	Linjefart	5 067 398	5 269 565	5 472 148	5 282 229	4 841 444	1 594 638
ARN	Charter	19 323	18 943	13 010	13 527	21 699	8 877
ARN	Taxiflyg	148	192	147	289	274	178
ARN	Aerial work	12	37	43	31	17	2
Summa		5 086 881	5 288 737	5 485 348	5 296 076	4 863 434	1 603 695
BMA	Linjefart	2 189 829	2 222 704	2 244 914	2 190 214	1 992 722	404 588
BMA	Taxiflyg	786	634	799	1 283	1 845	1 179
BMA	Charter	3 624	4 105	2 233	2 630	1 493	638
BMA	Aerial work	269	9	0	0	158	20
Summa		2 194 508	2 227 452	2 247 946	2 194 127	1 996 218	406 425

Källa: Transportstyrelsen

[49] Trafikverket, Kunskapsunderlag till Brommautredningen (2.2)

Figur 1.3 Ankommande och avresande passagerare i utrikestrafik vid Arlanda flygplats och Bromma flygplats 2015 - 2020

Flygplats	Rörelseklass	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ARN	Linjefart	16 282 547	17 665 780	19 325 572	19 810 106	19 208 140	4 565 839
ARN	Charter	1 786 804	1 748 156	1 830 659	1 740 171	1 570 929	366 389
ARN	Taxiflyg	749	804	836	1 169	727	847
ARN	Aerial work	63	84	76	151	13	1
		18 070 163	19 414 824	21 157 143	21 551 597	20 779 809	4 933 076
BMA	Linjefart	289 827	271 765	283 447	304 232	353 959	72 105
BMA	Charter	8 489	9 597	7 330	6 301	5 862	2 068
BMA	Taxiflyg	1 695	1 897	2 241	3 066	3 662	2 582
BMA	Aerial work	106	2	0	5	53	0
		300 117	283 261	293 018	313 604	363 536	76 755

Källa: Transportstyrelsen

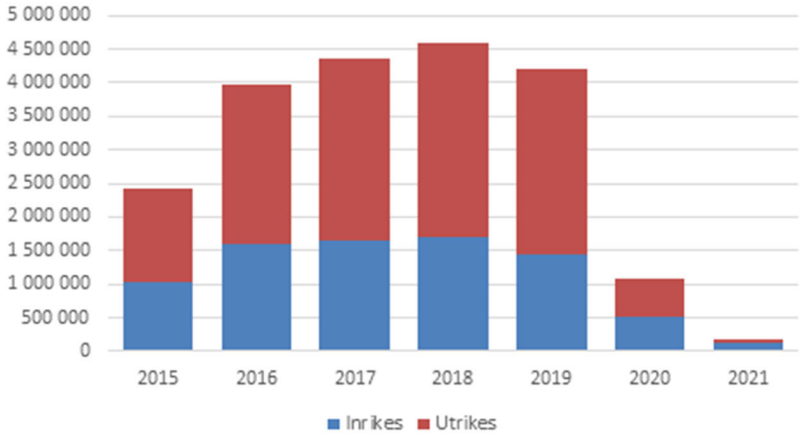
Transferpassagerare på Arlanda och Bromma flygplatser

Enligt Transportstyrelsen har andelen transferpassagerare på Arlanda flygplats varit relativt stabil och legat kring cirka 16 procent av alla Arlanda flygplats passagerare per år sedan 2016. Motsvarande andel för Bromma flygplats är kring 13 procent. Antalet transferpassagerare på Arlanda flygplats uppgick till mer än 4 miljoner passagerare för 2019, medan motsvarande på Bromma flygplats uppgick till kring 300 000 passagerare.[50] Det innebär att det var mer transferpassagerare på Arlanda flygplats under 2019, än vad det totala passagerarantalet uppgick till på Bromma flygplats samma år.

[50] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (2.5)

Figur 1.4 Antal transferpassagerare på Arlanda flygplats 2015 – 2021

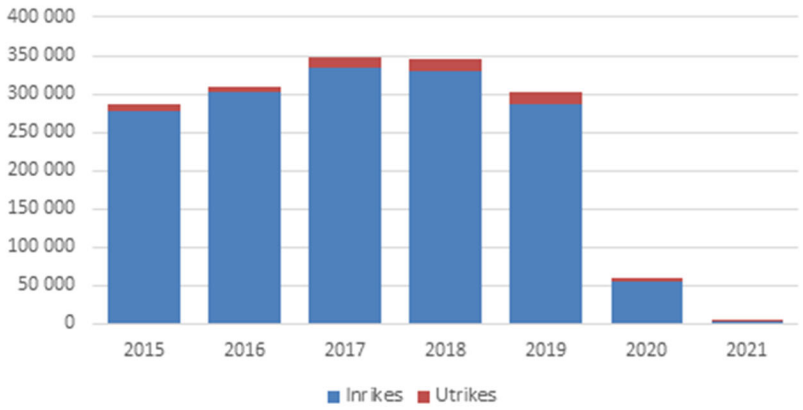
Fördelat på inrikes respektive utrikes trafik



Källa: Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347

Figur 1.5 Antal transferpassagerare på Bromma flygplats 2015 – 2021

Fördelat på inrikes respektive utrikes trafik



Källa: Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347

Vid Arlanda flygplats var under 2019 de fem största inrikes destinationerna (flygplatser) för transferpassagerare Göteborg Landvetter (392 078), Luleå (277 399), Umeå (199 625), Åre Östersund (108 847) och Malmö (106 263). För Bromma flygplats var motsvarande Umeå (57 658), Göteborg Landvetter (50 405), Malmö (33 447), Visby (31 635) och Åre Östersund (30 059).

För Arlanda flygplats var under 2019 de fem största utrikes destinationerna (flygplatser) för transferpassagerare Oslo Gardermoen (327 461), Helsingfors Vantaa (242 491), Köpenhamn (230 543), Tallinn (100 690) och London Heathrow (75 151).[51]

1.3.2 Fraktflyg

Flygfrakten står för en liten del av de totala utrikes godsvolymerna. Av Swedavia AB:s flygplatser är det Arlanda, Göteborg Landvetter och Malmö som har en större flygfraktverksamhet. [52]

Flygfrakten transporteras normalt antingen med passagerarflygplan, så kallad belly-frakt, eller renodlade fraktflygplan. Under det senaste decenniet har det skett en stor förändring av fördelningen av frakt mellan frakt- och passagerarflyg. År 2008 gick 66 procent av flygfrakten med fraktflyg. År 2018 var motsvarande andel 13 procent.[53]

Fraktflygets transport- och trafikarbete har minskat med 83 respektive 59 procent mellan 2008 och 2018. Den genomsnittliga lastvikten per plan minskade från över 25 ton år 2010 till cirka 10 ton år 2019. Frakt med passagerarflyg gick i motsatt riktning. Transport- och trafikarbetet ökade med 131 respektive 26 procent mellan 2008 och 2018. Lastvikten per plan ökade från 0,6 ton till 1,3 ton. Sammanfattningsvis har transportarbetet för flygfrakt minskat med 11 procent mellan år 2008 och 2018, medan trafikarbetet ökade med 21 procent. [54]

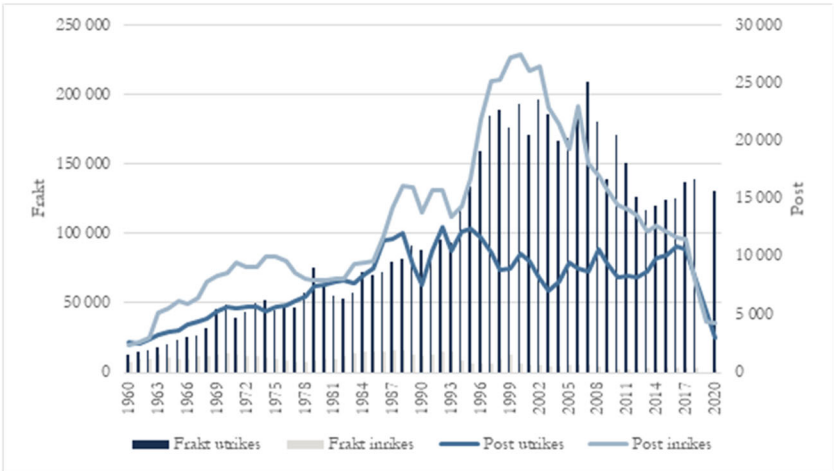
På grund av pandemin finns idag väldigt få långflygningar med passagerarplan från Sverige och därmed är fraktkapaciteten begränsad. Mer gods än vanligt går därför med lastbil från Sveriges flygplatser till norra Europa, för vidare transport med flyg därifrån[55].

Den hanterade mängden post i utrikes och inrikes trafik på svenska flygplatser fortsatte att minska under 2020. När det gäller postförsändelser som går med flyg hanterar Arlanda flygplats i stort sett all post i utrikestrafiken och är även största flygplats för inrikes post, följd av Umeå flygplats.[56]

[51] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (Bilaga 6 Transfers per destination)
[52] Trafikanalys, PM 2021:2
[53] Trafikanalys, PM 2021:2
[54] Trafikanalys, PM 2021:2
[55] https://www.trafa.se/luftfart/flygtrafik-12417/ (hämtat 2021-08-23)
[56] Trafikanalys, Sammanställning av statistiken ur Luftfart 2020, Statistik 2021:9 (2021-04-07)

Figur 1.6 Frakt och post (ton) på svenska trafikflygplatser 1960 – 2020

Endast flugen frakt och post



Källa: Trafikanalys, Luftfart 2020

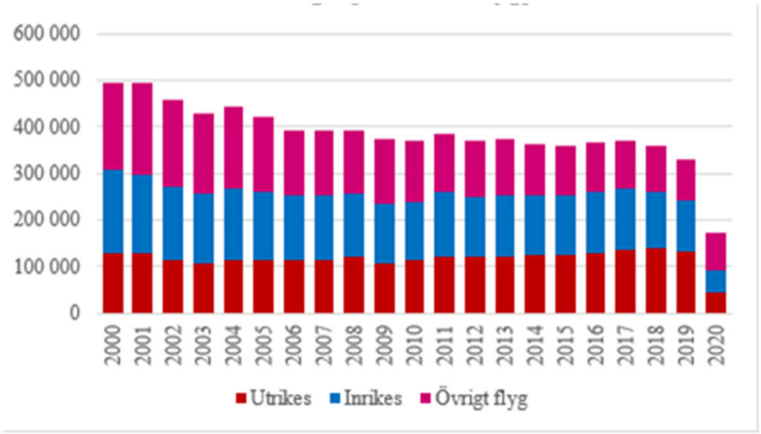
1.3.3 Flygrörelser

I inrikestrafiken har antalet passagerare varit relativt stabilt under en längre tid, men antalet landningar har minskat[57]. Det kan bland annat förklaras av att man över åren övergått till att använda större flygplansmodeller, som rymmer fler passagerare per flygning. Större flygplan än tidigare används även för utrikestrafiken, men där kan man se en större ökning av passagerare före pandemin. Antalet landningar minskar även för övrigt flyg, bland annat taxiflyg, privatflyg, bruksflyg och skolflyg. Privatflyget har minskat trendmässigt under en lång tid och mer än halverades under perioden 2005 – 2020. Även taxiflyg har minskat under den perioden.[58]

Diagrammet nedan visar antalet landningar på svenska flygplatser under perioden 2000 – 2020. I utrikes och inrikes landningar inryms linjefart och charter. Fraktflyg ingår i både utrikes och inrikes landningar.

[57] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (3.1.1)
[58] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (3.1.1)

Figur 1.7 Antal landningar på svenska flygplatser 2000 – 2020



Källa: Transportstyrelsen

1.4 Klimatförändringarna sätter press på flyget

Klimatförändringarna och internationella överenskommelser ökar successivt trycket på luftfarten att ställa om och minska de klimatpåverkande utsläppen. Luftfartens globala klimatpåverkan uppskattas i ett nuläge till omkring 2–3 procent (eller 4–5 procent om en uppskattning av höghöjdseffekten inkluderas) av den mänskliga påverkan på klimatet. Innan pandemin var luftfarten i stadig tillväxt vilket indikerar att negativ klimatpåverkan från flyget riskerade att öka ytterligare. Enligt Trafikanalys finns beräkningar som uppskattar att flyget kan stå för 20 procent av människans klimatpåverkan år 2050 när andra sektorer lyckats reducera sina utsläpp. [59,60]

1.4.1 Omställning driver teknikutveckling

Trafikverket har iakttagit hur pandemin har ökat trycket på luftfarten att ställa om till ett hållbart resande och att på sikt verka för nollutsläpp av koldioxid av flygtrafiken. Omställningen sker inom hela flygindustrin och ses som avgörande för den framtida

[59] Transportstyrelsen, webb. 2021-08-13 https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Flygets-klimatpaverkan/
[60] Trafikanalys 2020:12 "Elflyg början på en spännande resa"

tilltron till luftfartens trovärdighet om att minska klimatpåverkan och bidra till att uppnå Parisavtalets intentioner.

En förändring som kan skönjas är en omställning av flygplansflottan genom att flygbolagen har gjort sig av med äldre flygplansmodeller under den period då en stor del av flygplansflottan har varit parkerade på marken.

Bränslet är nyckeln

Omställningen har pågått under de senaste 10–15 åren, kopplad till bränsle, flygplansdesign, material, tillverkning med mera. Idag finns det fyra alternativ för hur man skulle kunna utveckla flygplan för att minska luftfartens koldioxidutsläpp:

- elflygplan med batteri,
- bränsleceller,
- hybrid av el och vätgas samt
- biodrivmedel.[61]

På såväl lång som kort sikt är bränslefrågan central. Det är idag möjligt att blanda in upp till 50 procent biobaserat bränsle i det fossila jetbränslet, utan att det behövs någon särskild anpassning av flygmotorerna. I framtiden kan denna siffra bli ännu högre i takt med att nya produktionsmetoder och motorer utvecklas.[62]

Idag är det ganska få flygbolag som flyger med en inblandning av biodrivmedel. En anledning är att priset är cirka tre gånger högre än för konventionellt fossilt flygbränsle. Således blir efterfrågan på bioflygbränslen låg och producenterna tvekar att göra de investeringar som krävs för att bygga upp storskaliga produktionsanläggningar.[63]

Genom reduktionsplikt för flyget försöker regeringen påverka efterfrågan. Den 1 juli i år trädde de nya reglerna i kraft, som innebär att leverantörer av flygfotogen ska minska utsläppen från

[61] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”
[62] Transportstyrelsen 2020 "Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19"
[63] Transportstyrelsen 2020 "Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19"

flygfotogen genom att blanda in biodrivmedel. Utsläppen ska reduceras succesivt med 0,8 procent 2021 till en 27 procentig reduktion 2030. Detta motsvarar ungefär 1 volymprocent inblandning 2021 och 30 volym-procent inblandning 2030. Frågan om vilka nivåer som ska gälla efter 2030 bör enligt regeringen utredas vid en senare kontrollstation, lämpligen den som ska genomföras 2025.[64]

Inblandningen berör all tankning på svenska flygplatser, och påverkar därmed både inrikes- och utrikesflyg.

Elflyget kommer - men det tar tid

Elflyg utvecklas idag av många aktörer, men avser i första hand små plan för privat- och skolflyg. Även elflygplan med upp till 9 sittplatser utvecklas för flygtaxi-, flygfrakt-, regional- och charterflygmarknader. Dessa plan väntas kunna utföra kortare flygningar.

Det svenska företaget Heart Aerospace AB med säte i Göteborg har sedan 2018 utvecklat ett elektriskt flygplan med kapacitet för 19 säten. Räckvidden ligger på cirka 400 kilometer och planet är planerat att sättas i trafik 2026. Flygplanet behöver endast 700 meter för landning och start, vilket ger stora fördelar för länder med kortbanesystem som exempelvis Norge. Den finns andra projekt som utgår från att konvertera traditionella motorflygplan med eldrivna motorer. Lanseringen av dessa väntas inledas omkring år 2030.

Det pågår även utveckling av eldrivna flygplan som är baserade på VTOL-tekniken, det vill säga flygplan som startar och landar vertikalt. Tekniken för med sig att det inte behövs bankapacitet på samma sätt som för konventionella flygplan, istället kan ”vertiports” anläggas. [65]

Trafikanalys bedömning är att elflyget på sikt skulle kunna minska flygets klimatpåverkan, men i ett inledande skede är de effekterna små. Snarare kommer elflyg att kunna bidra till ökad tillgänglighet.[66]

[64] Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020/21:MJU20
[65] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”
[66] Trafikanalys 2020:12 "Elflyg början på en spännande resa"

Enligt Transportstyrelsens bedömning är eldrivna flygplan aktuella för kortare flygsträckor möjligen om cirka 5 år.[67] På kort sikt kan elflyg bli ett regionalt val av färdsätt, medan längre flygningar troligen inte är aktuellt förrän på lång sikt.

Elflyg beräknas leda till minskade kostnader för flygbolagen, både gällande underhåll och drift, vilket kan innebära incitament att satsa på elflyg. Flera forsknings- och samverkansprojekt pågår och Swedavia AB har beslutat om en strategi för elflyg med målsättningen att alla deras tio flygplatser ska kunna hantera elflyg och att en första kommersiell linje med elflyg kan tas i bruk kring 2025.[68]

I mina samtal har ett antal intressenter framfört att Bromma skulle kunna bli en miljömässigt framgångsrik flygplats med fokus på elflyg. Swedavia AB:s strategi är att alla deras flygplatser behöver kunna fungera med såväl el- som konventionella flygplan.

På längre sikt finns det en möjlighet att vätgasflyg blir aktuellt för interregionala flygsträckor. Enligt Transportstyrelsens bedömning kan vätgasflyg vara på marknaden om cirka 15 år.[69]

1.4.2 Styrmedel driver omställningen

Regeringen menar att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller snabba resor och transporter över långa avstånd. Flyget har samtidigt en betydande miljö- och klimatpåverkan, vilken ska minskas genom bland annat ökad användning av biodrivmedel, val av andra trafikslag samt utveckling av elflyg. Regeringen föreslog därför bland annat en förlängning av stödet till forskning och utveckling av flygbiobränslen samt en satsning för att främja utvecklingen av elflyg. [70] Som jag nämnde ovan infördes också reduktionsplikt för flygfotogen den 1 juli i år. Genom reduktionsplikten väntas marknaden för biobränsle öka, produktionen bli mer storskalig och de klimatpåverkande utsläppen minska.[71] Ett annat exempel är att svenska staten i sitt beslut att ge finansiellt stöd till

[67] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[68] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”
[69] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[70] Riksdagsbeslut 20 maj. Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020:21/MJU20
[71] Riksdagsbeslut 20 maj. Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020:21/MJU20

SAS krävde att flygbolaget ska minska sina utsläpp med 25 procent till 2025 och med 50 procent till 2030.[72]

Den europeiska gröna given påverkar inriktningen på Europeiska Kommissionens arbete. Under september 2020 presenterade kommissionen sitt förslag att reducera växthusgaserna med minst 55 procent i jämförelse med 1990 års nivåer. Det nya målet föreslås i samband med den europeiska klimatlagen och blir ett delmål för att uppnå klimatneutralitet år 2050. Det kommer att krävas att samtliga transportsektorer bidrar för att klimatmålet ska kunna uppnås. Kommissionen konstaterar även att det krävs stora hållbara investeringar och en del av dessa medel behöver vara statliga. Därför beaktar Kommissionen möjligheter till ”gröna bonusar” som ska kunna möjliggöra för stater att tillhandahålla mer statliga medel för att uppnå målen i den gröna given.[73]

Det finns ett antal aktuella initiativ från kommissionen som också kommer att påverka luftfarten och utsläppen framöver. Bland annat rör det styrmedel för ökad andel biobränsle, en utveckling av systemet med handel av utsläppsrättigheter med mera.[74]

Inom ICAO har ett globalt marknadsbaserat klimatstyrmedel som benämns CORSIA (Carbon Offset Reduction Scheme for International Aviation) antagits. Pilotfasen inom CORSIA startade 1 januari i år och pågår till och med 2023. I nuläget deltar 104 stater i CORSIA. Ett medelvärde av utsläppen under åren 2019 och 2020 var ursprungligen tänkt att utgöra en baslinje, från vilken utsläppen inte tillåts öka. Till följd av coronapandemins effekter på flygtrafiken under 2020 har ICAO:s råd beslutat att låta 2019 vara baslinje under pilotperioden. Därefter, från 2024, kommer ett medelvärde för åren 2019 och 2020 vara baslinje.

CORSIA:s regelverk ska implementeras i EU:s lagstiftning. Då CORSIA och EU ETS[75] har flera gemensamma nämnare har EU valt att använda det ramverk som redan finns för handel med

[72] Transportstyrelsen 2020 "Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19"
[73] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[74] EU-kommissionens förslag ReFuelEU Aviation, EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen,
Kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv, Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen samt om ändring av beslut (EU) 2015/1814 och förordning (EU) 2015/757
[75] Emission Trading System

utsläppsrättigheter (EU ETS), med vissa anpassningar. EU:s förslag till lagstiftning är för närvarande ute på remiss från Miljödepartementet. [76]

Det är inte omöjligt att den sammantagna effekten av dessa styrmedel kommer att påverka luftfartens kostnader och volymer framöver.

1.4.3 Värderingar och ekonomisk vinst påverkar flygandet

Företagsekonomiska effekter

Den digitala mognaden möjliggör för företag att minska kostnader för tjänsteresor, Även klimataspekten spelar en viktig roll för företagens val av resealternativ.

Trafikverket har studerat ett antal större företag, bland andra Volvo Cars, Scania, Telia Sverige, Ericsson, Ica gruppen, Axfood, PWC och SKF. Trafikverket konstaterar att den generella bilden är att företagen genom att minska tjänsteresandet. avser att minska sitt koldioxidavtryck.

Flera av de studerade bolagen uttrycker också att tåg kommer att rekommenderas framför flyg framöver i samband med kortare resor. Det finns studier som tyder på att detta inte är ett svenskt begränsat fenomen utan att det skett globalt redan innan pandemin.[77]

”Flygskam” och ”Gretaeffekt”

Det är möjligt att resandet på individnivå också minskar som en följd av en ökad medvetenhet bland resenärer om flygets negativa inverkan på klimatet.

Begrepp som ”flygskam” och ”Greta-effekten” har etablerats de senaste åren med hypotesen att de har lett till minskad efterfrågan på flygtransporter. Bland annat Trafikverket och Luftfartsverket tycker sig se sådana effekter. Forskningen är dock inte entydig.

Transportstyrelsen har studerat i vilken utsträckning en ökad medvetenhet om klimatförändringarna påverkar resandet. Myndigheten kom fram till att ett flertal forskare visar på att det

[76] Transportstyrelsen, e-post 2021-08-25
[77] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”

finns en dissonans mellan resenärers kunskap och medvetenhet om klimatpåverkan och deras beteende. Många resenärer som själva anser sig vara ”gröna” konsumenter och medvetna om flygets klimatpåverkan fortsätter att flyga. De rättfärdigar detta för sig själva genom att försöka minska dissonansen på olika sätt, men att sluta flyga är det minst vanliga. Sannolikt gör man så för att det anses lättare att ändra sitt tänkande om sin attityd än sitt tänkande om sitt beteende.[78]

1.5 Pandemin ändrar spelplanen och belyser behovet av omställning

Pandemins utbrott hade en stor påverkan på människor, samhället i stort och transportsystemet under 2020, inte minst vad gäller resandet. Pandemin kom att påverka vår tillgänglighet, våra arbets- och semesterresor, våra internetvanor och mycket annat. Restriktioner och rekommendationer försämrade tillgängligheten, samtidigt som utsläpp av växthusgaser var de lägsta på decennier. Trafikarbetet minskade för flera trafikslag.[79]

1.5.1 Kris i flygbranschen[80,81]

När pandemin slog till våren 2020 förlorade flygplatser världen över i snitt hälften av alla sina anslutningar och passagerarflygbolagen nyttjade bara omkring 20 procent av sina flygplansflottor. Under april och maj 2020 noterades 98 procent färre passagerare på de svenska flygplatserna.

Flygbranschen har en kostnadsstruktur som gör det komplicerat att snabbt anpassa sin organisation. För flygplatserna uppgår de fasta kostnaderna till cirka 70 – 80 procent, medan de fasta kostnaderna för flygbolagen uppgår till cirka 49 procent.

[78] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[79] www.trafa.se (hämtat 2021-08-19)
[80] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[81] Transportstyrelsen, Rapport, Luftfartsmarknadens utmaningar – en rapport om effekter av pandemin covid-19, TSL 2020–6861

För passagerarflygbolag, flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst minskade intäkterna kraftigt. Kostnaderna kunde inte alltid sänkas i samma omfattning genom att många bolag i branschen har en relativt hög andel fasta kostnader.

Fraktflyget är känsligt för ekonomiska svängningar, men i samband med pandemin har sektorn visat sig mer robust än passagerartrafiken, genom att den möjliggör leveranser till industrin och leveranser av mat och livsmedel, läkemedel och annat nödvändigt. Flygfrakten har heller inte haft samma restriktioner som passagerarflyget i samband med covid-19, så när passagerarflygningarna har minskat har tomma kabiner kunnat ersättas med fulla lastrum. Fraktflygbolagen har kunnat nyttja hela sina flottor. Det har funnits viss kapacitetsbrist inom fraktflyget, eftersom det finns mycket frakt som skulle ha gått som belly-frakt, det vill säga i bagageutrymmet på passagerarflyget.

Sammantaget förlorade luftfartssektorn åtskilliga miljarder genom uteblivet resande under 2020 och såväl flygbolag, som flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst redovisade förluster.

En illustration av krisen är SAS som för perioden februari – april 2020 redovisade drygt 4,6 miljarder kronor i uteblivna intäkter. Bolaget hade över 100 flygplan parkerade på marken. Förlusterna hanterades dels genom de garantier som ställdes ut, dels genom ekonomiskt stöd från danska och svenska staten.

Ett annat exempel är Braathens Regional Airways AB (BRA) som ställde allt flyg och sa upp 98 procent av personalen. Bolaget har nu genomgått en företagskonstruktion där Riksgälden ställt ut garantier. Efter rekonstruktionen har BRA rekapitaliserats med 350 miljoner kronor, fått en förbättrad kostnadsposition och har skaffat en enhetlig flygplansflotta. Den nuvarande affärsplanen baseras på successiv utökning av antalet flygplan i trafik fram till 2023, fler linjer, fler och tätare avgångar med mindre flygplan (i framtiden elflyg) på Bromma flygplats.[82]

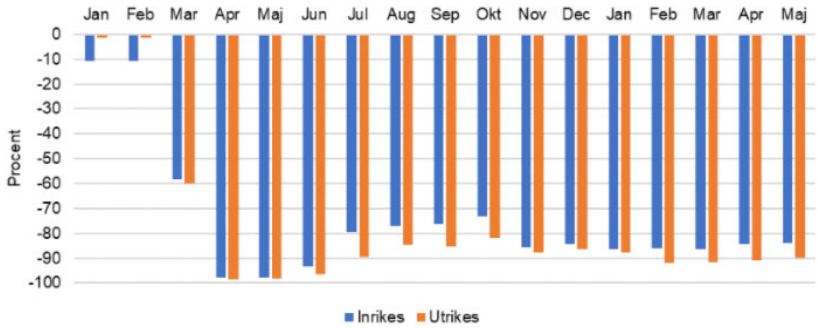
Antalet passagerare i inrikes- och utrikestrafik har minskat kraftigt jämfört med 2019. I figuren nedan framgår förändringen per månad i en jämförelse mellan 2019 – 2021. I inrikestrafiken i maj 2021, jämfört med ett ”normalt” läge i maj 2019, minskade antalet passagerare med 84 procent. I utrikestrafiken minskade antalet

[82] Braathens Regional Airlines, presentation 2021-06-02

passagerare 90 procent.[83] Pandemin pågår fortfarande och fortsätter att påverka människor, samhället och transportsektorn genom virusmutationer, vaccinationstakt och restriktioner i Sverige och i andra länder.

Figur 1.8 Pandemins påverkan på antalet passagerare på svenska flygplatser

Antal in- och utrikespassagerare som passerade svenska flygplatser. Procentuell skillnad per månad januari 2020 – maj 2021. Till och med februari 2021 görs jämförelsen med samma månad året innan. Från och med mars 2021 görs jämförelsen med samma månad 2019.



Källa: Trafikanalys[84]

1.5.2 Statliga stöd och beredskapsflygplatser

Regering och riksdag har vidtagit ett flertal åtgärder för att mildra krisen för flygbolag, flygplatser och leverantörer av flygtrafikledning. Likartade insatser har genomfört över i stort sett hela världen för att säkerställa att det finns kapacitet att återstarta flyget när pandemin dämpats.

Riksdagen beslutade, efter regeringens förslag, om ett tillfälligt ökat driftstöd på 100 miljoner kronor till regionala icke-statliga flygplatser. Regeringen har också beslutat om temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till Norrland och Gotland och Trafikverket har upphandlat flygtrafiken på vissa av dessa linjer. För att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin har regeringen tillfört stora resurser till Sveriges regioner.

[83] https://www.trafa.se/luftfart/flygtrafik-12417/
[84] https://www.trafa.se/luftfart/flygtrafik-12417/

I Sverige finns beredskapsflygplatser för att tillgodose behovet av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter. Den största användaren av beredskapsflygplatser är regionernas hälso- och sjukvård. Ytterligare flygplatser över hela landet har till följd av pandemin fått status som temporär beredskapsflygplats för att ta emot akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter. Extra medel har avsatts till beredskapsflygplatser för att säkra att samhällsviktiga flygtransporter finns tillgängliga i hela landet oavsett tid på dygnet.

Regeringen har som ägare tillfört Swedavia AB, som driver Bromma flygplats och de nio övriga flygplatserna i det nationella basutbudet, ett kapitaltillskott om 2,5 miljarder kronor för att säkra bolagets ekonomiska ställning.

Även SAS och Luftfartsverket har fått ett kapitaltillskott från regeringen. Regeringen har även möjliggjort lån till leverantörer av flygtrafiktjänster.

1.6 Flyget i det postpandemiska samhället – utblick mot ”det nya normala”

Enligt direktivet ska jag redovisa befintliga översiktliga bedömningar om flygbranschens och flygtrafikens utveckling de närmaste åren och på längre sikt, med beaktande av pandemins konsekvenser. Det betyder att jag inte gör en egen bedömning eller sammanvägning av dessa.

1.6.1 Dynamiken fortsätter – 2019 är passerat!

Coronapandemin pågår fortfarande när detta skrivs. Den kris som flyget genomgår har inte slutat. Lika svårt som det är att förutse utvecklingen efter krisen, lika tydligt är det att det kommer att vara turbulent en lång tid framöver. Företag i branschen kommer fortsatt att ha utmaningar i att hantera sin ekonomiska situation och verksamhet.

Så länge smittspridningen pågår och nya utbrott med efterföljande restriktioner inträffar, kommer osäkerheterna för flyget att kvarstå. Vissa flygbolag passar på att ta marknadsandelar, och andra kommer att försvinna.

Krisens epicentrum är drivet av det kraftigt minskade antalet resenärer. Det betyder att de delar av flygbranschen som är beroende av passagerarvolymer för sina intäkter, som linjefart, charter och flygplatser, har det mest ansträngda läget. Däremot har segment som fraktflyg och vissa delar av allmänflyget kunnat ställa om i högre utsträckning och är inte lika ansträngda.

Jag vill understryka att det enligt min uppfattning egentligen inte finns något som skulle kunna kallas ”det nya normala”. Den utveckling som under lång tid kännetecknat transportsektorn i allmänhet och flyget i synnerhet bygger på innovation, dynamik och ”kreativ förstörelse”. 2019 var radikalt annorlunda än 2009. Det betyder att det läge som gällde 2019 med stor sannolikhet inte återkommer vare sig 2029 eller ett annat årtal.

När har vi en ny stabil utveckling?

Jag kan konstatera att bedömningarna om när trafiken åter når nivån på flygandet före pandemin, skiljer sig åt. Den bedömning som förutser snabbast återhämtning gör gällande att antalet flygrörelser och passagerare skulle kunna vara uppe i 2019 års nivå redan 2024–2025, medan den senaste tidpunkten skulle kunna vara 2038–2039.

Mitt intryck är att skälet till att bedömningarna skiljer sig så mycket åt är en spegling av de mycket stora osäkerheter som råder emedan krisen fortfarande pågår och turbulensen i flygbranschen väntas fortgå. Nedan går jag mer utförligt igenom de olika bedömningar jag tagit del av.

Trafikverkets bedömning[85]

Trafikverket konstaterar att pandemin nästintill har inneburit en kollaps för flygtrafiken. De närmaste fem åren kommer, enligt verket, troligen att präglas av turbulent återhämtning på luftfartsmarknaden, Kopplat till pandemin finns flera osäkerheter, som påverkar återhämtningen; mutationer, vaccinationsprocessen, inresekrav, nya utbrott, nya nedstängningar.

[85] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”

Trafikverket anser det troligt att återhämtningen efter pandemin kommer att vara turbulent innan en ny mer stabil utveckling kan skönjas. Återstarten kan innebära en kraftig tillväxt från låga nivåer, som sedan stabiliseras på en lägre grundnivå i antal passagerare än passagerarsiffrorna för 2019. Den omfattande tillväxten under återstarten bedöms bero på ett uppdämt resbehov inom privatresandet. Framförallt berör det utrikes resande med transfer till semesterorter utanför Sverige, ett segment som inte är dominerande på Bromma flygplats.

Trafikverkets prognos, som togs fram 2019/2020, baseras på förhållandena före pandemin. Prognosen pekar på en långsiktig ökning för utrikesflyg och en relativt stabil nivå för inrikesflyget. Trafikverket konstaterar emellertid att pandemins stora påverkan på luftfarten för närvarande gör det vanskligt att göra nya prognoser och har därför inte tagit fram någon ny prognos som beaktar pandemins påverkan.

Trafikverket bevakar däremot kontinuerligt utvecklingen och har iakttagit en rad faktorer som kan påverka luftfarten framöver, inte bara vad gäller volymer utan även marknadsstrukturen. En sådan faktor är att affärsresandet, främst endagsförrättningar, kan antas bli lägre vid en återstart. Det kopplas till de digitala mötesmöjligheter som utvecklats, företagens resepolicys som indikerar minskat resande med flyg, samt utbud och priser på inrikesmarknaden.

Redan innan pandemin hade inrikesflygmarknaden minskat, vilket Trafikverket förklarar med ekonomisk avmattning, möjligheten att välja att resa med tåg men också beteende-förändringar i kölvattnet av klimatdebatten. Vissa inrikes destinationer som tidigare trafikerades från Arlanda, men inte bar sig kommersiellt, fanns fram till pandemin enbart på Bromma. Sedan 2009 har Sveriges inrikesflygmarknad legat stabilt på mellan 7–8 miljoner passagerare per år. Efter pandemin bedömer Trafikverket att marknaden minskar till en ny platå med omkring 5–6 miljoner passagerare de kommande åren. Myndigheten noterar dock att det även finns företeelser som skulle kunna öka inrikesflygresandet: industrietableringarna i Norrland, ny lågpriskonkurrent på inrikesmarknaden, samt ett ökat intresse för inhemsk turism.

En annan faktor som påverkar återstarten är förmåga och krav på att ställa om för att minska flygets klimatpåverkan. Under pandemin

har flygbolag gjort sig av med äldre flygplansmodeller, vilket kan innebära en effektivare flygplansflotta.

Trafikverket konstaterar också att flygbolagens finansiella styrka under de närmaste fem åren kommer att vara svag. Det innebär att det blir svårare att göra investeringar för att etablera sig på nya marknader. Det kan bli särskilt kännbart på inrikesmarknaden och i synnerhet på mindre regionala destinationer.

Generellt kommer flygbolagen att vara beroende av ekonomiskt stöd för att klara verksamheten. När statens stöd och engagemang avtar efter pandemin och affärsresandet minskar kommer flygbolag att få en minskad avkastning. Konkurrensen mellan de stora lågprisflygbolagen och nätverksflygbolagen kommer att hårdna de närmaste 2–5 åren, tror Trafikverket. Ett exempel är Ryanair som nu etablerar sig på Arlanda och aviserar intresse för att bedriva inrikes flygtrafik. Det kan även bli utbudsförändringar där bolag tillkommer eller drar sig från marknader. Verket bedömer det som troligt att det blir ökade konkurser, exempelvis av nytillkomna flygbolag som initialt kan dra nytta av låga kostnader för leasing av flygplan och den stora tillgången på besättningsmedlemmar till lägre lönekostnader än före pandemin.

Transportstyrelsens bedömning[86]

Transportstyrelsens bedömning är att pandemins påverkan på luftfarten saknar historiskt motstycke. I mars 2020 minskade både antalet flygplansrörelser och mängden passagerare till historiskt låga nivåer. Det har bland annat lett till att flera flyglinjer, både inrikes och utrikes, har lagts ner.

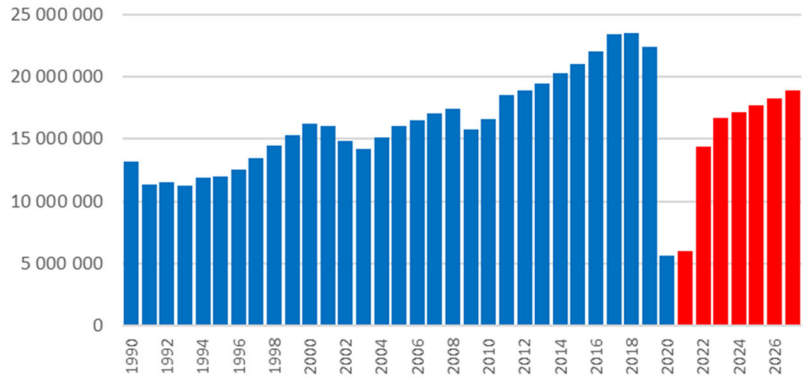
Transportstyrelsen anser att det i dagsläget är osäkert hur flygbranschen kommer att återhämta sig efter den stora krisen. Under första delen av 2021 låg antalet passagerare och flygrörelser fortsatt på en mycket låg nivå. Under sommaren 2021 ökade det utrikes privatresandet kraftigt. Det är dock för tidigt att dra några slutsatser av ökningen. Faktorer som vaccinationstakt i Sverige och internationellt och i vilken takt olika stater lättar eller återinför restriktioner påverkar utvecklingen.

[86] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats", samt kompletterande upplysningar under ett digitalt seminarium 2021-08-13 om flygets återhämtning arrangerat av Brommautredningen.

Transportstyrelsen fastställde sin senaste prognos för passagerarutvecklingen i mitten av april 2021. Prognosen avser perioden 2021–2027 och inkluderar effekter av pandemin.

Figur 1.9 Transportstyrelsens prognos för flygpassagerare

Antal avresande passagerare från svenska flygplatser 1990–2020 med prognos för 2021–2027



Källa: Transportstyrelsen

Transportstyrelsens prognos är indelad i två faser: återhämtningsfas och stabiliseringsfas. Återhämtningsfasen bedöms pågå mellan 2021 och 2023. Framförallt under 2022 väntas en mycket kraftig ökning, men från låga nivåer. Bedömningen av trafikefterfrågan under återhämtningsfasen baseras på en kvalitativ analys, medan efterfrågan i stabiliseringsfasen i högre grad bedöms korrelera med BNP och den är därför beräknad med myndighetens ordinarie prognosmodell

Enligt prognosen kommer det inte att ske en fullständig återhämtning av antalet passagerare fram till 2027, jämfört med passagerarantalet år 2019. År 2027 bedöms antalet passagerare vara cirka 3,5 miljoner färre är de var 2019 på Sveriges flygplatser.

När möjligheten att resa kommer tillbaka är det inte säkert att resmönstren kommer att se likadana ut som innan pandemin. Transportstyrelsen ser det som troligt att antalet tjänsteresor kommer att minska, till följd av att pandemin tvingat fram en ökad digital mognad och en insikt om att många möten kan ske digitalt. Transportstyrelsen gör bedömningen är att återhämtningen

kommer att ske snabbast i segmentet för privatresenärer och för kortare utlandsresor.

Under sommaren 2021 konstaterar Transportstyrelsen att det varit en relativt kraftig uppgång av antal passagerare, framför allt under juli. Uppgången drivs av privatresenärer och tendensen finns även i ett europeiskt perspektiv. Fraktflyget ligger dessutom på historiskt höga nivåer. Transportstyrelsen avser att se över sin prognos under hösten 2021.

Transportstyrelsens bedömning av utvecklingen på lång sikt

Transportstyrelsen gör inga prognoser som sträcker sig längre än cirka sju år framåt i tiden och har därför ingen utvecklad metod för att ta fram mer långsiktiga bedömningar och prognoser. Det bedöms även vara alltför stora osäkerheter om hur Coronapandemin kommer att påverka luftfartsmarknaden på längre sikt. Myndigheten ser dock ett antal trender kopplade till pandemin som kan påverka luftfartens utveckling framöver:

- Luftfarten tvingas vara mer flexibel. Fraktflyg har möjliggjort leveranser till industrin, matleveranser, leveranser av läkemedel och annat nödvändigt under pandemin. Ett flertal flygbolag har tvingats ändrat sina affärsstrategier och sin verksamhet på både kort sikt och längre sikt. Under pandemin har flygbolagen svårt att planera sitt utbud, på grund av reserestriktioner som upprättas med kort varsel och de har inte kunnat använda sina traditionella prognosmodeller för att planera utbudet.
- Intresset för klimatet består och förstärks. Vissa stödpaket till luftfarten har förenats med klimatmässiga krav. Det pågår flera initiativ med syfte att minska bränslekonsumtionen och minska CO2-utsläppen.
- Tekniska lösningar för att minska klimatpåverkan, öka social distans av hälsoskäl, öka effektiviteten genom automation med mera pågår.

Transportstyrelsen bedömer även att flygbranschen troligen kommer att krympa genom konkurser, då det saknas ekonomiska förutsättningar för uppköp och sammanslagningar. När det gäller

beteendeförändringar som är kopplade till ”flygskam” hänvisar Transportstyrelsen till ett antal rapporter och forskarbedömningar och drar slutsatsen att flygskam och medvetenhet om klimatet sannolikt inte kommer att påverka luftfartens återhämtningstakt från covid-19 i någon större omfattning.

På basis av trendskattning av historiska data har Transportstyrelsen tagit fram ett räkneexempel för tiden bortom 2027. I det räkneexemplet ser Transportstyrelsen det som rimligt att 2019 års nivå av passagerare på svenska flygplatser nås omkring 2038/2039. Myndigheten tror vidare att det kommer att vara en större andel utrikespassagerare (2 till 3 miljoner fler än 2019) och en mindre andel inrikes passagerare (2 till 3 miljoner färre än 2019). Som jämförelse kan nämnas att under 2019 uppgick det totala antalet passagerare på svenska flygplatser till 37,9 miljoner, varav 30,9 miljoner var utrikesresenärer.

Trafikanalys bedömning

Trafikanalys bedömning är att pandemin kommer att få konsekvenser de närmaste två till fem åren. Resandet kommer att stabiliseras på en lägre nivå, särskilt för tjänsteresor, men också för arbetsresor och långväga fritidsresor. Skälet är osäkerhet och särskilt vid nationella gränser kan utlandsresor påverkas.

Det förväntat minskade tjänste- och arbetsresandet kommer dessutom att medföra nya utmaningar för de regionala flygplatsernas framtid. Redan innan pandemin hade Trafikanalys identifierat trender som talar till vissa regionala flygplatsers nackdel: Minskat befolkningsantal och en åldrande befolkning i flygplatsernas omland och förbättrad teknik för distansmöten. De regionala flygplatserna hade redan innan pandemin en ansträngd ekonomi. Trafikanalys identifierar därmed risken att vissa regionala flygplatser kan behöva stänga ner på två till fem års sikt, för att det blir för kostsamt att bedriva verksamheten.

Luftfartsverkets bedömning[87]

Inrikes flygtrafik, mätt i antal flygrörelser, hade sitt toppår 1990. Antalet rörelser har sedan dess minskat kontinuerligt. Bakomliggande faktorer till minskningen enligt Luftfartsverkets bedömning är utvecklingen av markbundna kommunikationer, demografi och miljödebatten. Framtida förändringar kan väntas både i utbud och efterfrågan. På efterfrågesidan noteras minskande affärsresande och miljö- och klimatdebatten.

Affärsresandet är enligt Luftfartsverket bedömning en viktig komponent i traditionella flygbolags lönsamhet, varför en minskning i det segmentet kan få långtgående konsekvenser. Luftfartsverkets samlade bedömning är att den inrikes flygtrafikvolymen fram till 2029 planar ut på en nivå som motsvarar 70 procent av volymen före pandemin. En faktor som skulle kunna öka antalet flygrörelser under den senare delen av prognosperioden är introduktionen av elflyg med fler mindre enheter och direktdestinationer. Någon mer betydande volym av elflyg har dock inte beaktats i Luftfartsverkets prognos.

Antal passagerare vid svenska flygplatser har ökat med nära 90 procent under den senaste tjugoårsperioden samtidigt som utrikes luftrumsrörelser endast haft en svag tillväxt. Detta förklaras med större flygplan och högre kabinfaktor.

Luftfartsverket konstaterar för perioden fram till 2029 att flygbolagen är finansiellt pressade och marknaden är i behov av en konsolidering. Det är sannolikt att utrikestrafiken framöver domineras av matarflyg till europeiska nodflygplatser, för transfer till interkontinentala linjer. Därmed bedömer luftfartsverket att antalet interkontinentala direktlinjer från svenska flygplatser framöver kommer att vara färre än innan pandemin.

Även på utrikesmarknaden förväntar sig Luftfartsverket att se stora beteendeförändringar framförallt i affärsresandet, vilket är särskilt betydelsefullt för de traditionella linjeoperatörernas lönsamhet.

Däremot kan effekten förväntas bli mindre på privatresandet vars betydelse blivit allt större under de senaste decennierna.

[87] Texten under den här rubriken baseras i huvudsak på Luftfartsverket 2021 "Brommautredning 2021 LFV's stöd till Utredningen inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats" samt kompletterande upplysningar under ett digitalt seminarium 2021-08-13 om flygets återhämtning arrangerat av Brommautredningen.

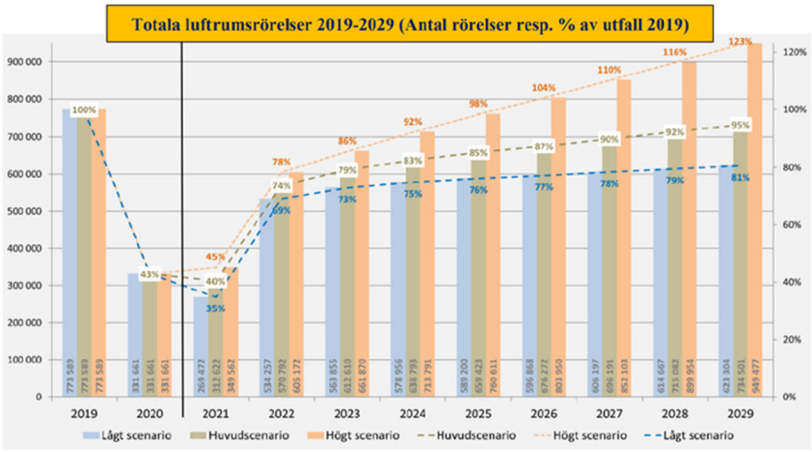
Privatresandet utgör en stor och växande del av utrikestrafiken. Inom utrikessegmentet finns det sannolikt betydligt fler aktörer med kapacitet att möta en potentiell efterfrågan jämfört med inrikesmarknaden.

Luftfartsverket noterar också att pandemins påverkan på allmänflyget har varit begränsad och det förväntas hålla en stabil nivå under prognosperioden.

Luftfartsverket har tagit fram en prognos för civila luftrumsrörelser för perioden 2021 till och med 2029. I luftrumsrörelserna ingår både inrikes- och utrikesflyg och överflygande plan i svenskt luftrum. Huvudscenariot innebär en utdragen trafikuppgång med betydande strukturella förändringar i branschen och en långsam återhämtning i flygtrafiken. I huvudscenariot är flygtrafiken 2029 fortfarande lägre än 2019. Det höga scenariot innebär att flygtrafiken är tillbaka på samma nivåer som innan pandemin 2026 och att trafikvolymerna i slutet av prognosperioden kommer att ligga mer än 20 procent högre än 2019. Denna utveckling baseras framförallt på en stark tillväxt i den överflygande trafiken.

Figur 1.10 Prognos luftrumsrörelser 2021–2029

Civila luftrumsrörelser, inkluderar inrikes-, utrikes- och överflygande rörelser.



Källa: Luftfartsverket 2021

Luftfartsverket följer utvecklingen dag för dag, och kommer någon gång under hösten 2021 att bedöma om det finns skäl att göra en ny

prognos. Än så länge har iakttagelserna under sommaren inte föranlett ett sådant behov.

Swedavia AB:s bedömning

Swedavia AB konstaterar att pandemin har kastat världen in i en historiskt djup kris och lågkonjunktur med stora frågetecken om vad som blir det nya normala efter krisen. För Swedavia AB:s verksamhet finns fler osäkra omständigheter än pandemin som sådan, bland annat kring världsekonomins utveckling och en fortsatt globalisering. Verksamheten påverkas också av framtida politiska beslut, näringslivets resepolicys samt den allmänna opinionen om flygande.

Enligt Swedavia AB:s bedömning kommer krisen under pandemin att leda till strukturomvandling på flygmarknaden med osäkerheter om framtida aktörer, utbud och prisnivåer.

Swedavia AB ser osäkerheterna efter krisen som allt för omfattande för att göra en ordinarie prognos. Istället har bolaget gjort en scenarioanalys. Med den som utgångspunkt bedömer Swedavia AB att flygtrafiken sannolikt kommer att vara tillbaka på samma volym som innan pandemin någon gång mellan 2025–2030, men att trafikstrukturen kommer att vara förändrad. Det kommer troligen vara en relativt sett högre andel privatresande än tjänsteresande jämfört med innan pandemin.

Inrikesresandet kommer också att relativt sett ha en mindre andel än utrikesresandet jämfört med innan pandemin. Detta väntas slå hårdast på linjer med få passagerare. Swedavia AB konstaterar att Bromma flygplats är tydligt exponerad mot just de segment som kommer att ha det tufft att återhämta sig. Bolaget menar att det troligen innebär att det kommer att ta betydligt längre tid för trafiken på Bromma att återhämta sig till den trafikvolym som var innan pandemin, om den ens någonsin kommer tillbaka till den nivån.

Swedavia AB ser osäkerheterna efter krisen som allt för omfattande för att göra en ordinarie prognos. Istället har bolaget gjort en scenarioanalys. Med den som utgångspunkt bedömer Swedavia AB att flygtrafiken sannolikt kommer att vara tillbaka på samma volym som innan pandemin någon gång mellan 2025–2030,

men att trafikstrukturen kommer att vara förändrad. Det kommer troligen vara en relativt sett högre andel privatresande än tjänsteresande jämfört med innan pandemin. Inrikesresandet kommer också att relativt sett ha en mindre andel än utrikesresandet jämfört med innan pandemin. Detta väntas slå hårdast på linjer med få passagerare.

Swedavia AB konstaterar att Bromma flygplats tydligt är exponerad mot just de segment som kommer att ha det tufft att återhämta sig, att det troligen innebär det att det kommer att ta betydligt längre tid för trafiken på Bromma att återhämta sig till den trafikvolym som var innan pandemin, om den ens någonsin kommer tillbaka till den nivån.

Eurocontrols bedömning

Eurocontrol är en mellanstatlig civil-militär organisation som bildades för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen med bibehållen flygsäkerhet.[88] Eurocontrol har gjort tre scenarier, för att få en bild av framtida flygtrafik i europeiskt luftrum. I det första scenariot, med snabbast återhämtning, bedöms trafiken komma upp i 2019 års nivå 2024. I det andra scenariot, som av Eurocontrol bedöms som det mest troliga, bedöms trafiken komma i 2019 nivå tidigast 2025. Och i det tredje scenariot bedöms flygtrafiken komma till 2019 års nivå tidigast 2029. Det är framförallt restriktioner och vaccinationstakt som styr scenarierna, men även andra faktorer på marknaden. Ett problem som Eurocontrol uppmärksammar är att vaccineringsprocessen är ojämnt fördelad i Europa. Det gör det svårt för flygbolag att hantera flygningar mellan olika länder.[89]

Eurocontrols marknadsrapport för juli 2021 visar på en relativt kraftig återgång till tidigare nivåer. Transportstyrelsen gör iakttagelsen att det finns bolag som trafikerar europeiskt luftrum som nu åter är på samma nivå som innan pandemin är dels Wizzair, ett lågprisflygbolag som har point-to-pointtrafik med flera östeuropeiska destinationer, dels Pegasus som i huvudsak flyger charter.[90]

---

[88] Transportstyrelsens webb 2021-08-13 https://www.transportstyrelsen.se/sv/-Regler/Regler-for-luftfart/Internationellt-arbete-luftfart/

[89] Trafikverket 2021 ”Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen”

[90] Transportstyrelsen under digitalt seminarium 2021-08-13 om flygets återhämtning arrangerat av Brommautredningen.

1.6.2 Strukturomvandlingen av de regionala flygplatserna drivs av andra faktorer än Brommas roll

Min bedömning: De regionala flygplatserna med inrikes linjefart till Bromma påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Den sammantagna bilden är dock att pandemins påverkan med en strukturomvandling av inrikesflyget har en större påverkan på de regionala flyglinjerna och flygplatserna, än vad en avveckling av Bromma flygplats har.

Som redovisats i avsnitten ovan pekar flera bedömningar åt samma håll vad gäller de segment som dominerade trafiken på Bromma flygplats innan pandemin.

Trafikverket konstaterar att Bromma flygplats härbärgerade vissa flyglinjer som inte bar sig kommersiellt från Arlanda och att de segment som väntas ha den starkaste återstarten är utrikestrafiken för privatresandet.

Trafikverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen konstaterar alla att flygbolagens finansiella ställning under de närmaste fem åren kommer att vara svag. Det kan bli svårare att etablera sig på nya marknader, i synnerhet på mindre regionala destinationer.

Trafikanalys konstaterar också att det förväntat minskade tjänste- och arbetsresandet kommer att medföra nya utmaningar för de regionala flygplatsernas framtid. Trafikanalys hade redan innan pandemin identifierat trender som talar till vissa regionala flygplatsers nackdel: Minskat befolkningsantal och en åldrande befolkning i flygplatsernas omland och förbättrad teknik för distansmöten. Därtill konstateras att de regionala flygplatserna under lång tid haft en ansträngd ekonomi. Trafikanalys identifierar därmed risken att vissa regionala flygplatser kan behöva stänga ner på två till fem års sikt, för att det blir för kostsamt för huvudmännen att upprätthålla verksamheten med hjälp av underskottstäckning.

Sammantaget ger detta en bild av att det, oavsett om, eller när Bromma flygplats avvecklas, finns en risk att tillgängligheten för vissa orter och regioner i södra Sverige att nå Stockholmsregionen med flyg sannolikt kommer vara sämre efter pandemin än före.

1.7 Rådighet i fråga om beslut kopplade till en avveckling av Bromma flygplats

Min bedömning: Gällande riksdagsbeslut från 2008 och 2009 angående dels nationellt basutbud av flygplatser, dels bolagisering av statliga flygplatser har gett regeringen och Swedavia AB långtgående bemyndiganden när det gäller beslut om statens flygplatser. Med nuvarande rollfördelning är det därför regeringen och Swedavia AB som beslutar om statens roll i och utvecklingen av de statliga flygplatsernas infrastruktur.

Genom den ”mjuka bindning” som finns mellan riksdag och regering i fråga om nationellt basutbud bör regeringen i en skrivelse informera riksdagen om sin avsikt och sina skäl för att besluta att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet av flygplatser.

Regeringen bör också informera riksdagen om vilka åtgärder man avser att vidta i förhållande till Swedavia AB för att bolagets verksamhet vid Bromma flygplats ska avvecklas och vad man avser att kommunicera med bolaget för att säkerställa en tillräcklig kapacitet på Arlanda.

Först efter riksdagens behandling av skrivelsen bör regeringen fatta beslut om Bromma flygplats roll i det nationella basutbudet med mera.

Om regeringen väljer att förändra bolagsordningen så att Swedavia AB enbart får äga, förvalta, driva och utveckla de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet underlättas enligt min bedömning styrelsens ställningstaganden. Fokus kommer då att bli på att, inom ramen för bolagsordning och ägaranvisning, på ett affärsmässigt sätt avveckla bolagets engagemang i Bromma flygplats.

Bromma flygplats är en av de tio flygplatser i Sverige som drivs av det helstatliga bolaget Swedavia AB. Vid en första anblick torde det därför vara enkelt för staten att fatta beslut om Bromma flygplats framtid. Ska flygplatsen drivas vidare till 2038 i enlighet med gällande markupplåtelseavtal eller ska verksamheten avvecklas i förtid i enlighet med en klausul i samma avtal?

När det gäller de beslut som skapar förutsättningar för en eventuell förändring har de olika statliga aktörerna – riksdag, regering och bolaget Swedavia AB – olika uppdrag, mandat och roller. i beslutsprocessen. Frågan är därför komplex. Självklart kan regelverk och praxis ändras, men jag har nedan utgått från de roller och ansvar som, enligt min tolkning, gäller idag.

1.7.1 Riksdagens roll och rådighet

”Mjuk bindning” av Bromma som en flygplats i det nationella basutbudet

Riksdagen har i regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, informerats om att regeringen anser att staten på sikt bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser.

I trafikutskottets betänkande 2008/09: TU2 (s 157) ställer sig utskottet positivt till regeringens redovisning om att staten på sikt ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser där åtminstone följande tio flygplatser ingår: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund.

Enligt propositionen bör det ankomma på regeringen att fatta det formella beslutet om en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet eller inte. Genom att inte formalisera denna information i en beslutsformulering, som riksdagen ska ställa sig bakom, har regeringen och riksdagen det som kallas en ”mjuk bindning” i frågan. Riksdagen har, genom att inte besluta på annat sätt, accepterat att det är regeringen som fastställer vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet.

Vidare har regeringen i proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket redogjort för de förändrade former för styrning och kontroll som en bolagisering leder till. I propositionen synliggörs att beslutsfattandet avseende investeringsvolymer och strukturförändringar av verksamheten överförs från riksdag och regering till bolaget, med beaktande av det ägarinflytande som regeringen förfogar över. Sådant inflytande sker i första hand genom utövande av ägarinflytande på bolagsstämma.

Med nuvarande rollfördelning när det gäller mandat och uppdrag är det därför enligt min tolkning Swedavia AB och regeringen som beslutar om statens roll i och utvecklingen av infrastrukturen vid de flygplatser som bolaget driver.

Riksdagen tar ställning i tillkännagivanden

Vid ett antal tillfällen, senast i april 2021, har företrädare för regeringen aviserat att man anser att Bromma flygplats bör avvecklas. Riksdagen har vid tre tillfällen uttryckt motsatt åsikt om Bromma flygplats i form av tillkännagivanden till regeringen.

I Trafikutskottets betänkande 2014/15: TU1 framhålls att Bromma flygplats är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att den innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser. Som cityflygplats i Nordens mest växande region är Bromma flygplats en nyckel för fortsatt god tillväxt i Stockholmsregionen. Utskottet understryker samtidigt att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige. Bromma flygplats utgör, enligt utskottet, ett betydelsefullt komplement för att säkerställa goda kommunikationer i hela landet.

Regeringen beslutade den 18 december 2015 att ändra uppdraget till Anders Sundström, dåvarande samordnare för Bromma flygplats. Uppdraget begränsades genom beslutet för att tillmötesgå riksdagens önskemål om att regeringen tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned.[91]

Riksdagen ställde sig 2016 bakom Trafikutskottets förslag (2015/16: TU14) om ett tillkännagivande om att framhålla att Bromma flygplats och dess huvudsakliga funktion som ett nav för landets inrikesflyg kan avlasta Arlanda som därmed i större utsträckning kan fungera som Sveriges utrikesflygplats. I detta sammanhang vill utskottet understryka behovet av att fortsätta utveckla Bromma flygplats.

Slutligen lämnades ett tillkännagivande i betänkandet 2020/21: TU14. Utskottet vill i detta understryka att de grundläggande skälen för riksdagens tillkännagivande till regeringen 2016 inte har ändrats.

[91] Regeringen (Näringsdepartementet), Utdrag protokoll vid regeringssammanträde, Ändring av uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats, N2015/09059/PUB, 2015-12-18

Det är viktigt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygtrafikkapaciteten i landet, inte minst som nav för inrikestrafiken.

Utskottet anser att det i rådande situation inte är rätt tidpunkt att ta ett beslut om en framtida flygplatsstruktur i Stockholms närområde. Flyget befinner sig enligt utskottet just nu i en av sina svåraste krissituationer någonsin på grund av covid-19-pandemin. Detta gör det extremt svårt att bedöma hur stort behovet är av flygplatskapacitet när flyget väl återhämtar sig. I och med tillkännagivandet från 2016 har regeringen enligt betänkandet ett tydligt ställningstagande från riksdagen om att Bromma flygplats ska utvecklas. När regeringen nu flaggar för att man anser att förutsättningarna för flyget från Bromma skulle vara permanent förändrade behöver frågan givetvis åter diskuteras i riksdagen.

Regeringen har ännu inte återkommit till riksdagen med anledning av dessa två tillkännagivanden.

1.7.2 Regeringens rådighet i förhållande till riksdagen

Riksdagen har i ovan refererade tillkännagivanden tydligt synliggjort att man har en annan åsikt om Bromma flygplats framtid än den som regeringens företrädare gett uttryck för.

Det finns en ”mjuk bindning” mellan regering och riksdag när det gäller det nationella basutbudet av flygplatser. Kutym är att regeringen i de fall man vill förändra en fråga i förhållande till den information man tidigare redovisat återkommer till riksdagen.

Det är därför rimligt att regeringen i en skrivelse informerar riksdagen om sina motiv för varför man har för avsikt att besluta att Bromma ska tas bort ur det nationella basutbudet.

Regeringen bör underbygga sin avsikt genom att också informera riksdagen om vilka åtgärder man avser att vidta i förhållande till Swedavia AB och berörda statliga myndigheter. Det kan gälla synen på hur verksamheten vid Bromma flygplats ska avvecklas och vad man avser att kommunicera med bolaget för att säkerställa en tillräcklig kapacitet på Arlanda. Det kan också gälla till exempel hur man bör genomföra en effektivisering av luftrummet för att minska klimatpåverkan.

En skrivelse till riksdagen är grund för motionsrätt inför riksdagens behandling. Riksdagen kan lämna skrivelsen utan åtgärd, och därmed acceptera de åtgärder som regeringen redovisat.

Riksdagen kan också välja att rikta ett nytt tillkännagivande till regeringen, som då än en gång får ta ställning till om och hur man ska gå vidare i enlighet med sina förslag i skrivelsen.

1.7.3 Statens bolagsstyrning

I och med bildandet av ett bolag med ansvar för den statliga flygplatsverksamheten är det Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020[92] som är utgångspunkten för regeringens bolagsstyrning. Policyn innebär att de bolag som ägs av staten styrs på samma sätt som privatägda bolag, med bolagsstämman som det högsta beslutande organet. Det innebär att styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter och att det är styrelsens ansvar att fastställa mål och strategi för bolagets verksamhet, medan bolagets ledning sköter den operationella driften.

Bolag med statligt ägande styrs likt privatägda bolag i första hand av aktiebolagslagen och bolagsstyrning skiljer sig på flera punkter väsentligt från styrningen av statliga myndigheter. I figuren nedan framgår ramverket för bolag med statligt ägande jämfört med börsnoterade bolag respektive myndigheter.

Figur 1.11 Ramverket för bolag med statligt ägande.

	Rättsligt ramverk	Verksamhet och uppdrag	Högsta beslutande organ
Bolag med statligt ägande	• Aktiebolagslagen • Statens ägarpolicy • Regelverk för emittenter[a] • Svensk kod för bolagsstyrning	• Bolagsordningens verksamhetsparagraf • Ägaranvisning[b]	Bolagsstämma
Börsnoterade bolag	• Aktiebolagslagen • Regelverk för emittenter • Svensk kod för bolagsstyrning	• Bolagsordningens verksamhetsparagraf	Bolagsstämma
Myndigheter	• Myndighetsförordningen • Förordning med instruktion för myndigheter	• Regleringsbrev • Särskilda regeringsbeslut om uppdrag	Myndighetschef/styrelse eller nämnd

a) Gäller för extern rapportering.
b) Förekommer i huvudsak för bolag med särskilt beslutat samhällsuppdrag.

Källa: Regeringskansliet

[92] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020

Förvaltningsorganisation

Näringsministern ansvarar för en enhetlig ägarpolitik för bolag med statligt ägande och är ansvarigt statsråd för bland annat Swedavia AB. Näringsdepartementet har en särskild organisation för bolagsstyrning och förvaltning av den statliga bolagsportföljen.

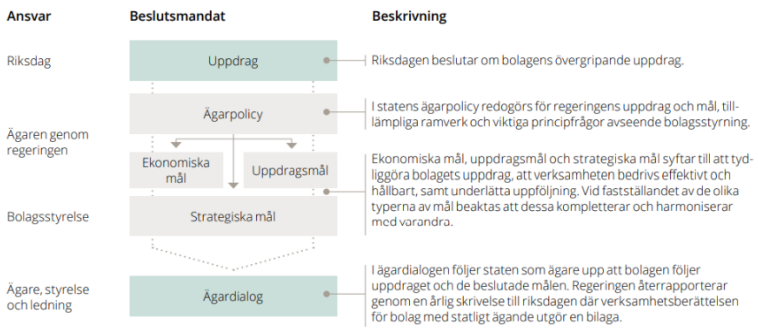
Ägardialog

De ansvariga departementens politiska ledning träffar regelbundet styrelseordföranden och ledningen hos de statligt ägda bolagen vid så kallad ägardialog. Vid ägardialogen sker uppföljning av uppdragsmål och ekonomiska mål. Även de av styrelsen fastställda strategiska målen följs upp inom ramen för ägardialogen. Vid ägardialogen diskuteras även för bolagets verksamhet andra aktuella frågor av väsentlig karaktär. I avsnitt 2.7.1 redogör jag mer Swedavia AB:s samhällsuppdrag samt bolagets ekonomiska mål respektive uppdragsmål.

Ansvar och beslutsmandat

Med utgångspunkt i riksdagens beslut bestämmer ägaren genom regeringen bolagets verksamhetsmål i bolagsordningen, vilken beslutas på bolagsstämman. Av figuren nedan framgår ansvar och beslutsmandat i bolagsstyrningen.

Figur 1.12 Bolagsstyrning - mål och uppföljning.



Källa: Regeringskansliet.

1.7.4 Regeringens rådighet i förhållande till Swedavia AB

Genom att de statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser nu finns i bolaget Swedavia AB har riksdag och regering i allt väsentligt överlåtit till bolagsstyrelsen att fatta beslut om strukturfrågor och investeringsvolymer. Det gäller till exempel kapaciteten vid Arlanda flygplats. Sådana beslut ska enligt styrmodellen fattas på affärsmässiga grunder, inom ramen för de avkastningskrav etcetera som ägaren ställer.

När det gäller vilka flygplatser som ska drivas av staten fastställde regeringen, efter information till riksdagen enligt ovan, 2009 ett nationellt basutbud som staten på sikt borde ansvara för att tillhandahålla.

Swedavia AB får enligt § 10 i bolagsordningen inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen vid var tid fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Bestämmelsen i § 10 får inte ändras utan att regeringen lämnat tillstånd därtill. I avsnitt 2.6.1 redogörs mer utförligt för Swedavia AB:s uppdrag.

Detta innebär idag en inskränkning av Swedavia AB:s beslutanderätt vad gäller dessa flygplatsers vara eller icke vara.

Eftersom det är staten som uppdrar åt bolaget att säkerställa driften vid de flygplatser som ingår i basutbudet är det staten som ska kompensera bolaget för de merkostnader som kan följa av att bolaget ska säkerställa flygplatsverksamheten även vid de flygplatser som inte långsiktigt kan förväntas generera en marknadsmässig avkastning på investerat kapital. Finansieringen bedöms kunna hanteras genom att medel överförs från lönsamma delar av verksamheten.[93]

Regeringen tar ansvar via bolagsordning och ägaranvisning

Ett regeringsbeslut om att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet skulle, rent formellt, inte tvinga Swedavia AB att avveckla sitt engagemang. Ett sådant ställningstagande ger bolaget *möjlighet* att avveckla Bromma.

[93] Proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket

Bolagets ledning har i samtal med mig varit tydliga med att man gärna ser en lösning som gör att det blir regeringen, med stöd av en bred riksdagsmajoritet, som tar fullt ansvar för avvecklingsbeslutet.

Den möjlighet som enligt min bedömning står till buds innebär att man behöver ändra bolagsordningen. Det är regeringen som föreslår bolagsstämman att besluta om förändringar i bolagsordningen.

Förslagsvis görs en ändring i § 3 första stycket som tydliggör att bolagets verksamhet är att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla de flygplatser som ingår i det av regeringen vid var tid genom beslut fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Förändringen skulle därmed föreskriva att bolagets enbart får. driva de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet.

I anslutning till ett sådant regeringsbeslut bör regeringen i ägaranvisningen till bolaget precisera hur man vill att bolaget ska planera, genomföra och återrapportera avvecklingen. Även en önskvärd tidplan kan kommuniceras till bolaget.

1.7.5 Swedavia AB:s rådighet

Det är styrelsen som ansvarar för Swedavia AB:s organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Swedavia AB:s styrelse och VD har alltså både mandat och uppdrag att agera inom ramen för statens styrmodell för statliga bolag. Det innebär att man ska agera utifrån de mandat ägaren ger och samtidigt säkerställa en långsiktigt hållbar verksamhetsutveckling.

Genom att tillsätta denna utredning, har regeringens företrädare gett besked om att man kommer att verka för att Bromma flygplats avvecklas i förtid och nödvändig kapacitet säkras på Arlanda.

Swedavia AB:s VD har på bolagsstämman i maj 2020 uttryckt att det är bra att regeringen har för avsikt att kunna lämna ett besked om en inriktning för Bromma i höst. Han säger vidare: ”Men precis som för alla långsiktiga infrastrukturbeslut är det helt nödvändigt med så bred politisk förankring som möjligt för att skapa tydlighet och förutsägbarhet för alla inblandade aktörer. Flygets

framtidsfrågor är för viktiga för att hanteras med kortsiktig ryckighet efterhand som politisk majoritet eventuellt skiftar."[94]

I det fall regeringen enbart fattar beslut om att Bromma inte ska ingå i det nationella basutbudet ankommer det alltså på Swedavia AB:s styrelse att förhålla sig till det beslutet.

Ett antal parametrar kan då komma att vägas in i styrelsens ställningstaganden. Här listar jag några, men säkert inte alla, som rimligtvis kommer att finnas med i styrelsens diskussioner.

- Det kan, som VD indikerar i sitt stämmoanförande, gälla stabiliteten i beslutet. Finns det "risk" att en kommande regering ändrar beslutet och återför Bromma till basutbudet?
- Vilka ekonomiska och andra konsekvenser för bolaget kan detta få på kort och lång sikt?
- Vilken roll spelar nuvarande läge med kraftigt minskad trafik på både Bromma och Arlanda?
- Hur ser trafikmönstret ut på fem till tio års sikt? Kommer flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet att se annorlunda ut?
- Vilket ansvar har Swedavia AB för att säkerställa att verksamheter som i dag bedrivs på Bromma kan härbärgeras på Arlanda?
- Vad är bästa utfall för Swedavia och vad kräver ägaren (indirekt) att bolaget ska ta för hänsyn till de transportpolitiska målen?
- Finns det en risk/möjlighet att Stockholms stad (och Region Stockholm), så som rollerna är på flera andra håll i landet, värnar Bromma och kliver in och axlar ett huvudmannaskap för flygplatsen?

Om regeringen också väljer att förändra bolagsordningen så att Swedavia AB enbart får äga, förvalta, driva och utveckla de flygplatser som ingår i det fastställda nationella basutbudet av flygplatser underlättas enligt min bedömning styrelsens ställningstaganden.

Då är det fråga om att ställa om verksamheten så att den inramas av den nya bolagsordningen. Fokus kommer alltså att bli på att, inom

[94]https://www.swedavia.se/contentassets/9fcf0d646e0142729c4c5ac2ede483c8/vds-anforande-vid-stamman-28-april-2021.pdf, s 2

ramen för bolagsordning och ägaranvisning, på ett affärsmässigt sätt avveckla bolagets engagemang i Bromma Flygplats.

En ytterligare rullbana på Arlanda och regeringens roll

Investering i rullbanekapacitet

Alla investeringar i flygplatsen på Arlanda är Swedavia AB:s ansvar. Det gäller även investering i en ny rullbana. Det är Swedavia AB som ansvarar för bedömningen om när i tiden en sådan investering är affärsmässigt lönsam. Bedömningen bygger bland annat på hur stora intäkter en ny rullbana kan generera, alltså hur stor efterfrågan på nya ankomst- och avgångstider som finns.

Enligt Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag kan det finnas möjlighet för tillåtet stöd avseende flytt av flygplatser. Det är inget jag bedömer som sannolikt, med hänsyn till de villkor som ska vara uppfyllda. I avsnitt 2.7.3 redogör jag dock för villkoren och förutsättningarna för denna eventualitet. Om detta skulle aktualiseras kan det självklart påverka Swedavia AB:s beslutsprocess.

Process för miljötillstånd

För att få ta en ny rullbana i drift krävs ett nytt miljötillstånd (för miljöfarlig verksamhet). Ett miljötillstånd erhålls genom en dom i Mark- och miljödomstolen. Swedavia har rådighet att starta processen genom att göra en ansökan till Mark- och miljödomstolen som prövar ärendet i enligt med reglerna i Miljöbalken inför en sådan dom.

Under prövningen kan ärendet överlämnas till regeringen för att möjliggöra en politisk dimension i den juridiska prövningen. Regeringen kan då göra en tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet i Miljöbalken. Prövningen hos regeringen avser endast tillåtligheten och därefter följer en tillståndsprövning hos Miljödomstol eller förvaltningsmyndighet. Den domstol som skall pröva tillståndsfrågan skall som huvudregel bereda ärendet inför regeringens prövning av tillåtligheten. Tillåtligheten kan villkoras.

Det finns också en möjlighet för regeringen att begära att få pröva tillåtligheten av ett ärende, även om domstolen inte överlämnat ärendet till regeringen.

Regeringen kan inte tillåtlighetspröva en anläggning i förtid, utan endast som en del av en pågående prövningsprocess. Det betyder att det är den regering som vid prövningstillfället innehar regeringsmakten som prövar tillåtlighetsfrågan.

1.7.6 Stockholms stad – roll och rådighet

Bromma flygplats drivs sedan 1946 av staten på mark som ägs av Stockholms stad. Markupplåtelseavtalet förlängdes 1996 till 2011 och 2007 till utgången av 2038.

I inledningen av avtalet sägs att ”Verksamheten vid Stockholm Bromma Airport (”Flygplatsen”) skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara

- dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm,
- dels en flygplats för affärsflyget.

Detta ändamål påminner i hög grad om de ambitioner som flertalet flygplatsorter och regioner runt om i Sverige formulerar när man tar ansvar för en regional flygplats. Skillnaden är att Bromma flygplats drivs av staten, inte av staden (och/eller regionen).

Det är Stockholm stad som har beslutsrätt om markanvändning enligt lag. Om staden önskar fortsatt flygtrafik, eller önskar använda marken för annat ändamål är en fråga för stadsfullmäktige i Stockholm. Statens roll i den fasen av en eventuell avveckling blir inte annorlunda än när man lämnar annan statlig verksamhet.

Min bedömning är att Stockholms stad, ensam eller tillsammans med andra intressenter, formellt skulle kunna driva Bromma vidare. I avsnitt2.6.2 utvecklar jag den möjligheten och drar slutsatsen att sannolikheten är mycket låg för att så blir fallet. I mitt uppdrag ligger inte att förhandla med Stockholms stad om Bromma flygplats framtida markanvändning. Min tolkning av uppdraget är därmed att synliggöra vilka förutsättningar som krävs för att avveckla statens engagemang i Bromma flygplats.

2 Vilka verksamheter berörs av en avveckling

2.1 Arrendeavtalet för flygplatsområdet sätter ramar[95]

Min bedömning: Jag kan konstatera att Swedavia AB enligt avtalet har rätt till förtida uppsägning av avtalet. Uppsägning ska ske med 36 månaders framförhållning. För att villkoret att lägga ned flygplatsen ska vara uppfyllt bedömer jag att Swedavia som flygplatsoperatör dessutom behöver återlämna sitt certifikat och begära hos Transportstyrelsen att flygplatsen avinrättas, något som behöver ske i anslutning till uppsägningen av avtalet med Stockholm stad. Avtalet ger inte Swedavia några möjligheter att ange villkor för vad arrendeområdet ska användas till efter det att Swedavia avvecklat drift och verksamheter vid Bromma flygplats. Det är dock min bedömning att parterna kan komma överens om det i särskild ordning.

Byggnader och andra anläggningar inom området som tillhör Swedavia ska, när arrenderätten upphör, överlämnas till staden i befintligt skick. Förhandlingar om ersättning ska genomföras. Min bedömning är att det i praktiken är Stockholm stad som avgör om man har användning av en byggnad eller andra tekniska anläggningar efter Swedavia AB:s avveckling och därmed vilken ersättning som kan bli aktuell.

Det finns möjligheter för Swedavia att överlåta arrenderätten eller upplåta flygplatsdriften till annan. Jag bedömer dock att det inte är aktuellt, då det inte ligger i linje med Swedavia AB:s tidigare ställningstaganden. Swedavia har i sin konsekvensanalys

[95] Avtal om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde mellan staten (Luftfartsverket) och Stockholms kommun (2007-09-21)

föreslagit att en konsolidering av flygplatsverksamheten sker vid Arlanda flygplats. En överlåtelse eller upplåtelse är således inte i linje med Swedavia AB:s förslag.

Enligt avtalet ska arrendeområdet användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Avtalet ger såvitt jag kan bedöma inte uttryck för vad som ska bedrivas under uppsägningstiden.

Jag bedömer utifrån allmänna avtalsrättsliga regler att huvudregeln är att befintligt avtalsförhållande fortgår till dess uppsägningstiden gått ut. En part kan inte ensidigt avsluta ett avtal före uppsägningstidens utgång. Samtidigt anger avtalet att tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom arrendeområdet ska rivas före avtalstidens utgång. Jag bedömer att detta krav kan påverka möjligheten för Swedavia att bedriva flygplatsverksamhet under hela uppsägningstiden på 36 månader.

Ersättningen till Stockholm stad för arrendet är i huvudsak att se som rörlig. En avveckling av flygplatsverksamheten kan påverka flygtrafikens omfattning under uppsägningstiden och då komma att påverka Stockholm stads intäkter.

Bakgrund

Den 21 september 2007 träffade staten genom Luftfartsverket och Stockholms kommun ett avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplatsområde. Flygplatsverksamheten och avtalet överfördes 2010 från Luftfartsverket till Swedavia AB.[96] I redovisningen nedan har jag använt Swedavia AB, även om det är Luftfartsverket som anges i avtalet. Jag reflekterar även över en del frågor kopplat till avtalet. I förekommande fall hänvisar jag till andra avsnitt där olika frågor behandlas mer ingående.

Översiktligt om innehållet

Upplåtelsen gäller från och med den 1 januari 2008 till och med den 31 december 2038. Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i

[96] Anders Sundström, Mer flyg och bostäder (2016-03-31)

Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm samt att vara en flygplats för affärsflyget.

I avtalet betonas att flygplatsen spelar en viktig roll för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Parterna var överens om att det var av väsentlig betydelse att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena.

I avtalet regleras frågor som bland annat nyttjanderätt och markområden, ersättning för arrenderätten, avtalstid, användning av arrendeområdet, öppethållningstider, särskilda tillstånd och föreskrifter gällande miljövillkor, stadens exploatering av markområden utanför arrendeområdet, uppsägning, upplåtelse i andra hand, upprustning och förbättring av byggnader, stängsel, stadens tillträde, nyttjanderätt utanför arrendeområdet för inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar, teknisk försörjning, fysisk planering och bygglovsgivning utanför arrendeområdet, arrenderättens upphörande mm.

Nedan lyfter jag fram delar ur avtalet som jag anser vara särskilt viktiga utgångspunkter för frågan om avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats.

Arrendeavgift

Enligt avtalet ska Swedavia AB erlägga en årlig arrendeavgift om en krona. Därtill ska som ersättning för den flygplatsanknutna verksamheten ett belopp motsvarande fem kronor per avresande passagerare erläggas. Beloppet ska räknas upp med konsumentprisindex med januari 2008 som bas.

Jag kan konstatera att den ersättning som Stockholm stad har rätt till enligt avtalet i huvudsak är att se som rörlig. I den mån som en avveckling av flygplatsverksamheten påverkar flygtrafikens omfattning under uppsägningstiden, kan även Stockholm stads intäkter komma att påverkas.

Arrendeområdets användning

Arrendeområdet ska användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan kommunens skriftliga samtycke.

Det totala antalet flygrörelser ska begränsas till maximalt 80 000, men får överskridas om synnerliga skäl föreligger och parterna är överens om det. Denna begränsning omfattar inte trafik med ambulans- och räddningsflyg samt statsflygplan.

Vidare ska Swedavia AB inte tillåta luftfartyg med ljudemissioner som överstiger 89 EPNdB eller tillåta luftfartyg med ljudemissioner som överstiger lägre nivåer, om sådana beslutats av miljödomstol. För flygplan i linjefart gäller att de har ett certifieringsvärde för ljudemissioner som inte överstiger 86 EPNdB eller kan trafikera Bromma så att bullret blir mindre än detta. Större jetflygplan med mer än 60 säten som framförs i linjefart och som har ljudemissionen över 86 men under 89 EPNdB får trafikera flygplatsen med maximalt 20 000 flygplansrörelser per kalenderår.

Uppsägning av avtalet

Om parterna inte avtalar om annat, upphör arrendet efter uppsägning till avtalstidens utgång den 31 december 2038. Uppsägning ska ske 36 månader före avtalstidens utgång, det vill säga senast den 31 december 2035.

Enligt avtalet har Swedavia AB rätt till förtida uppsägning av avtalet om Swedavia beslutar att lägga ned flygplatsen. Under sådana omständigheter upphör avtalet att gälla 36 månader efter att uppsägning har skett.

Dessa villkor innebär att det endast är Swedavia AB som har möjlighet att ensidigt säga upp avtalet i förtid. Det är enligt avtalet endast möjligt att säga upp avtalet med 36 månaders framförhållning, såvida inte avtalsparterna kommer överens om annat. Men då gäller inte längre någon ensidig rätt från Swedavia AB:s sida, så som jag ser det, utan då måste avtalsparterna vara överens om de ändrade förutsättningarna.

För att villkoret att lägga ned flygplatsen ska vara uppfyllt bedömer jag att Swedavia som flygplatsägare och flygplatsoperatör dessutom behöver återlämna sitt certifikat och begära hos

Transportstyrelsen att flygplatsen ska avinrättas. Detta behöver ske i anslutning till uppsägning av avtalet med Stockholm stad.

Utifrån den ensidiga uppsägningsklausulen är det enligt min uppfattning åtminstone teoretiskt möjligt för Swedavia AB att säga upp avtalet under till exempel 2022, givet att Swedavia AB har mandat att göra det med hänsyn till nationellt basutbud av flygplatser med mera. Det skulle då innebära att avtalet och arrendet upphör att gälla 2025.

Vidare konstaterar jag att avtalet inte innehåller några villkor om vad som därefter ska hända med arrendeområdet. Jag gör därför bedömningen att avtalet inte ger Swedavia mandat att ställa upp några ensidiga villkor för vad området ska användas till efter Swedavia avvecklar drift och verksamheter vid flygplatsen, till exempel att området inte får användas till flygplatsverksamhet. Däremot kan parterna ömsesidigt komma överens om att sådana villkor ska gälla för uppsägningen, men detta blir då i praktiken att se som ett nytt avtal.

Ersättning vid upphörande

De byggnader och andra anläggningar inom området som tillhör Swedavia AB ska, när arrenderätten upphör, överlämnas till staden med äganderätt. Byggnaderna och anläggningarna överlämnas i då befintligt skick. All evakuering av verksamheter ombesörjs och bekostas av Swedavia AB om inte staden som markägare kommer överens med nyttjanderättshavaren om annat.

Förhandlingar ska enligt avtalet upptas mellan parterna om ersättning från staden till Swedavia AB för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt kommunens mening efter flygplatsens nedläggning kan nyttjas av kommunen. Ersättningen bestäms av de investeringsutgifter som Swedavia AB har haft för att uppföra och vidmakthålla byggnaderna och de andra anläggningarna, minskade med en linjär årlig avskrivning av investeringsbeloppen enligt god redovisningssed och därpå följande avskrivningstider.

Jag tolkar detta som att det är Stockholm stad som i praktiken avgör om en byggnad eller andra tekniska anläggningar har en användning efter avveckling av flygplatsen och därmed också om Swedavia AB ska ges någon ersättning för byggnaden/anläggningen

eller inte. Den ersättning som ska erläggas är, så som jag tolkar avtalet, i allt väsentligt fastställd genom hänvisningar till bokföring och god redovisningssed.

Möjlighet till överlåtelse och upplåtelse i andra hand

Om Swedavia AB till övervägande del upplåter/överlåter arrenderätten till arrendeområdet till annan får detta ske endast efter Stockholm kommuns godkännande.

När det gäller upplåtelse i andra hand har Swedavia AB enligt avtalet rätt att upplåta flygplatsdriften till annan samt att därvid upplåta arrenderätten till arrendeområdet med därpå uppförda byggnader och andra anläggningar. Sådan upplåtelse får inte utan Stockholms stads skriftliga medgivande ske med bättre rätt eller för längre tid än som tillkommer Swedavia AB enligt det ursprungliga avtalet.

Det finns således en möjlighet för Swedavia AB att överlåta arrenderätten eller upplåta flygplatsdriften till annan. Jag bedömer dock att det inte är aktuellt, då det inte ligger i linje med Swedavia AB:s tidigare ställningstaganden. Swedavia AB har i den konsekvensanalys som företaget gjort föreslagit att en konsolidering av flygplatsverksamheten sker vid Arlanda flygplats. En överlåtelse eller upplåtelse är således inte i linje med Swedavia AB:s förslag. Se vidare avsnitt 2.7.

Avveckling under uppsägningstiden

Enligt avtalet gäller att arrendeområdet ska användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan Stockholm stads samtycke. Frågan är då om det är möjligt för Swedavia AB att själv avgöra om flygplatsen ska hållas öppen eller stängd under uppsägningstiden. Avtalet ger såvitt jag kan bedöma inte uttryck för vare sig det ena eller andra. Om jag lutar mig mot allmänna avtalsrättsliga regler, så är huvudregeln enligt dessa att befintligt avtalsförhållande fortgår till dess uppsägningstiden gått ut. En part kan inte ensidigt avsluta ett avtal före uppsägningstidens utgång.

Samtidigt anger avtalet att genom Swedavia AB:s försorg ska tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom arrendeområdet rivas före avtalstidens utgång och marken ska lämnas väl avröjd om inte staden kommer överens med ägaren om annat. Rivning av byggnader och andra anläggningar samt avröjning av marken behöver med denna skrivning senast genomföras under uppsägningstiden.

Jag bedömer att detta krav kan påverka möjligheten för Swedavia att bedriva flygplatsverksamhet under hela uppsägningstiden på 36 månader.

Sanering av mark

Enligt avtalet svarar Swedavia AB enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som har ersatt detta. Stockholms stad kan genom detta avtal således ställa saneringskrav på sin avtalspart Swedavia AB.

Jag kan konstatera att flera parter är involverade i frågan om återställning av mark, bland annat beroende på när miljöskulden har uppstått och till vilken nivå som mark ska återställas. Jag redogör mer ingående för min analys kring detta i avsnitt2.6.

2.2 Verksamheter på Bromma flygplats

På det arrenderade området bedrivs flygplatsverksamhet samt ett flertal andra verksamheter med anknytning till luftfartsverksamhet. Flygplatsverksamheten och flygtrafiken har varit relativt omfattande och uttryckt i antal ankommande och avresande passagerare har flygplatsen legat på tredje plats under de senaste åren före pandemin, efter Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats.

Byggnadsminne

Bromma flygplats är ett statligt byggnadsminne sedan år 2000 och ett byggnadsminne med stöd i lagen (1988:950) om kulturminnen sedan 2010. Byggnadsminnesklassificeringen motiveras med att

kontorsbyggnaden med flygledartorn och terminalbyggnaden (tidigare hangar) bevaras som monument över en viktig kommunikationshistorisk period. Byggnaderna är av hög arkitektonisk kvalitet och tidiga autentiska exempel på en modernistisk flygplatsarkitektur. Genom byggnadsminnesklassificeringen skyddas byggnaderna mot ingrepp. Exempelvis får dessa byggnader inte rivas, flyttas eller byggas om så att de förvanskas.[97]

Figur 2.1 Vy över vissa byggnadsminnesförklarade byggnader

Vissa byggnader på flygplatsen är skyddade som byggnadsminne och får inte förvanskas.



Foto: Regeringskansliet

2.2.1 Infrastrukturen vid flygplatsen

Flygplatsens infrastruktur uppfyller numera kraven för referenskod 3C[98], inklusive medgivna dispenser. Under 2019 avslutades de investeringar med mera som syftade till att öka kapaciteten vid Bromma flygplats avseende passagerare, flygplansrörelser och regelefterlevnad.

Flygplatsen klarar en kapacitet på 3 miljoner årspassagerare med en peak på 1 200 passagerare per timme. Flygplatsen kan nyttjas för 31 rörelser per rullande timme. Kapaciteten har utökats avseende parkeringsplatser, optimering av flödet för buss och taxi samt anpassning av platser för hyrbilar. Under 2021 öppnade Region Stockholm/SL en hållplats för Tvärspårvägen i anslutning till terminalbyggnaden. Några ytterligare kapacitetsinvesteringar är inte

[97] Länsstyrelsen i Stockholms län, 2010-09-22, ”Byggnadsminnesförklaring av Bromma flygplats i Stockholms stad och län” beslut 432-10-7160
[98] Referenskoden för flygplatser anger luftfartygs referensbanlängd respektive spännvidd (Transportstyrelsen, utbildningsmaterial)

inplanerade under resterande avtalsperiod fram till 2038 när nuvarande avtal går ut.[99]

Figur 2.2 Flygplan vid Bromma flygplats



Foto: Regeringskansliet

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att teckna avtal om jourberedskap vid flygplatser för samhällsviktiga lufttransporter. Bromma flygplats ingår inte vare sig bland de ordinarie eller de nu under pandemin beslutade temporära beredskapsflygplatserna.

Miljötillstånd och öppettider

Flygplatsen har tillstånd enligt miljöbalken för att bedriva sin verksamhet. Tillståndet sätter ramar för hur och i vilken omfattning som flygverksamhet får bedrivas. I tillståndet anges ett antal särskilda villkor. De flesta villkoren på Bromma handlar om buller.

Villkor 5 i nuvarande tillstånd reglerar att flygtrafik inte få förekomma mellan klockan 22 och 07. På lördagar och söndagar får flygtrafik inte förekomma före klockan 08. Begränsningen gäller inte

[99] Swedavia AB, underlag 2021-08-21

ambulansflyg och statens flygplan som disponeras av statschefen och regeringen.[100]

Avtalet mellan Stockholm stad och Swedavia AB inskränker öppettiderna ytterligare. I avtalet anges att öppethållningstiderna för flygtrafik ska begränsas till måndagar till fredagar mellan klockan 07 och 22, lördagar mellan klockan 09 till 17 och söndagar mellan klockan 12 och 22. Swedavia AB kan enligt avtalet under vissa förutsättningar begränsa öppettiderna ytterligare. För ambulans och räddningsflyg samt för statsflygplan baserade på flygplatsen kan andra öppettider hållas.[101]

2.2.2 Verksamheter vid flygplatsen

Stockholm stad är markägare och har upplåtit marken till Swedavia AB genom ett arrendeavtal som sträcker sig fram till år 2038. Swedavia AB har i sin tur tecknat avtal med olika aktörer, såväl bolag som nationella myndigheter. Vid flygplatsen bedrivs olika typer av verksamheter. Flera av dessa har en direkt koppling till Swedavia AB:s roll som flygplatsoperatör, men det finns även andra verksamheter baserade vid flygplatsen.

Bland de verksamheter som bedrivs inom området, men som inte är en del av Swedavia AB:s verksamhet kan nämnas oljebolag som distribuerar och lagrar flygbränsle, städbolag som sköter städning av lokaler och flygplan, företag som sköter underhåll av flygplan, restauranger, affärsflyg och annat icke reguljärt flyg, transportföretag som transporterar resenärer till och från flygplatsen och företag som ledsagar fordon på flygplatsområdet.[102]Antalet aktörer som har avtal med Swedavia AB vid Bromma flygplats uppgår till omkring 280,[103]. I den konsekvensanalys som Swedavia AB presenterade under hösten 2020 identifierade bolaget inte några avtalsmässiga hinder för en förtida avveckling av Bromma flygplats.[104]

[100] Transportstyrelsen, 2020-11-05, Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser
[101] Avtal om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde mellan staten (Luftfartsverket) och Stockholms kommun (2007-09-21)
[102] Swedavia AB, Miljörapport 2020 Bromma Stockholm Airport
[103] Swedavia AB, Förteckning avtalsparter (2021-08-11)
[104] Swedavia AB, Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport

Majoriteten av de avtal som Swedavia AB har vid flygplatsen avser köp av produkter och tjänster som utgör stöd till själva flygplatsverksamheten, Avtalsparten kan i dessa fall ses som en underleverantör till Swedavia AB. En avveckling av flygplatsverksamheten innebär att dessa företag förlorar sin kund och att de tappar intäkter. Till del kan de förlorade intäkterna hos dessa företag i många fall ersättas av intäkter från annat håll, men det finns en risk att en avveckling kommer att resultera i en bestående intäktsnedgång för ett antal företag.

Andra avtal som Swedavia AB har avser till exempel hyres- eller samarbetsavtal med företag som bedriver egen verksamhet vid flygplatsen. Det gäller exempelvis Grafair Flight Management AB, Bromma Air Maintenance AB, EF Global Transport AB, Svenskt Industriflyg AB och Hjelmco Oil AB. För dessa företag får en avveckling av drift och flygplatsverksamhet en större betydelse, även om konsekvenserna varierar mellan bolagen.

Grafair Flight Management AB tillhandahåller en affärsflygterminal vid Bromma flygplats, med en filial vid Arlanda flygplats. Grafair Jet Center i Bromma invigdes 2004. Grafair bedriver även taxiflyg och ambulansflyg med affärsjet samt sjöflyg eller rundflyg med amfibieflygplan.[105]

Bromma Air Maintenance AB tillhandahåller tjänster som till exempel underhåll och reparation av luftfarkoster, design och utveckling av flygplan och kalibrering av flygplatsernas landningshjälpmedel. Företaget är utöver sin bas på Bromma flygplats även etablerad på Norrköpings flygplats och Malmens flygplats i Linköping.[106]

EF Global Transport AB bedriver bland annat flygrelaterade tjänster.[107]

Svenskt Industriflyg AB erbjuder bland annat affärsflyg med dörr-till-dörr-lösningar, förvaltning av flygplan och ambulanstransporter.[108]

Hjelmco Oil AB producerar, distribuerar och säljer flygbränsle. Bränsle erbjuds på flera tankplatser runt om i landet, bland annat i begränsad omfattning vid Bromma flygplats.[109]

[105] www.grafair.se (hämtat 2021-08-18)
[106] www.bam.aero (hämtat 2021-08-16)
[107] EF Global Transport AB, Årsredovisning (2019-10-01 – 2020-09-30)
[108] www.industriflyg.com (hämtat 2021-08-18)
[109] www.hjelmco.com (hämtat 2021-08-18)

Anläggningen för flygbränslet JET A-1 ägs av Air BP/Shell och sköts av personal från Swedavia AB.[110]

2.3 Inrikes tillgänglighet med flyg till och från Stockholm

Begreppet tillgänglighet kan ha olika perspektiv och ändamål Det finns därför skäl att redovisa mitt perspektiv på hur jag ser på en god tillgänglighet. Jag väljer att utgå från den redovisning som finns i Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).

Värderingen av tillgänglighet ska enligt min uppfattning utgå från ett resenärsperspektiv. Resenärernas behov bör styra prioriteringar för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet i det svenska transportsystemet. När det gäller behovet av en god tillgänglighet intar flyget en särställning när det gäller den långväga tillgängligheten, såväl nationellt som internationellt. För inrikesflyget gäller att det både är frågan om att från vissa orter kunna resa till och från Stockholm över dagen och att kunna göra motsvarande dagsförrättning från en del av Sverige till en annan, genom ett eller flera byten.

Flygsektorn är i allt väsentligt marknadsfinansierad. Det är viktigt att flyget, med marknadsdynamikens kraft, kan skapa förutsättningar för en god tillgänglighet, I det perspektivet speglar kostnaden för ”hela resan”, det vill säga även marktransporterna en roll.

I de fall regioner saknar marknadsmässigt underlag för att kunna upprätthålla en viktig flyglinje av tillgänglighetsskäl är det staten som värderar om tillgängligheten ändock är god. - Genom uppdrag till Trafikverket om allmän trafikplikt och upphandling kan regeringen agera.

[110] Swedavia AB, Miljörapport 2020 Bromma Stockholm Airport

2.3.1 Situationen på passagerarmarknaden

Totalt var det ca 6,8 miljoner passagerare i inrikes linjefarten 2019 som använde Arlanda och Bromma flygplatser. Dessa passagerare fördelade sig med 4,8 miljoner passagerare vid Arlanda flygplats (71 procent) och 2,0 miljoner passagerare vid Bromma flygplats (29 procent).

Destinationernas storlek och omfattning varierar. Den största kommersiella relationen var 2019 mellan Stockholm och Göteborg med över 1,1 miljoner passagerare, medan destinationen med minst antal passagerare i kommersiell trafik var Stockholm – Karlstad med strax över 15 000 passagerare. I tabellen nedan framgår omfattningen för de olika destinationerna och vilken betydelse som Bromma respektive Arlanda flygplatser hade för denna trafik.

Figur 2.3 Olika destinationers storlek 2019.

Passagerare linjefart 2019	Totalt	Bromma		Arlanda	
Göteborg	1 118 653	342 901	31%	775 752	69%
Luleå	1035 310	0	0%	1035 310	100%
Malmö	1012 657	460 730	45%	551927	55%
Umeå	862 225	166 676	19%	695 549	81%
Åre Östersund	424 273	91326	22%	332 947	78%
Ängelholm	372 144	200 430	54%	171 714	46%
Visby	371328	222 910	60%	148 418	40%
Skellefteå	261636	0	0%	261636	100%
Kiruna	245 412	0	0%	245 412	100%
Ronneby	201433	86 816	43%	114 617	57%
Sundsvall Timrå	191775	57 504	30%	134 271	70%
Kalmar	185 893	82 490	44%	103 403	56%
Halmstad	108 059	108 059	100%	0	0%
Örnsköldsvik	82 284	0	0%	82 284	100%
Växjö Kronoborg	64 377	64 377	100%	0	0%
Arvidsjaur	54 808	0	0%	54 808	100%
Kristianstad	39 288	39 266	100%	22	0%
Trollhättan Vänersborg	36 554	36 547	100%	7	0%
Lycksele	27 121	0	0%	27 121	100%
Kramfors Sollefteå	16 682	0	0%	16 682	100%
Jönköping	16 143	10 821	67%	5 322	33%
Karlstad	15 177	0	0%	15 177	100%
Arlanda	7 878	42	1%	7 836	99%
Hagfors	5 352	0	0%	5 352	100%
Sveg	5 348	0	0%	5 348	100%
Hemavan Tärnaby	3 387	0	0%	3 387	100%
Vilhelmina	1081	0	0%	1081	100%
Skavsta	287	0	0%	287	100%
Sälen	193	193	100%	0	0%
Bromma	162	120	74%	42	26%
Öresten	152	0	0%	152	100%
Gällivare	118	0	0%	118	100%
Torsby	33	0	0%	33	100%
Totalt	6 767 223	1971208	29%	4 796 015	71%

Källa: Transportstyrelsen. Kommentar: I tabellen ovan anges flygningar mellan Arlanda flygplats till Arlanda flygplats och liknande för Bromma flygplats. Det rör sig enligt Transportstyrelsen i huvudsak om så kallade tekniska returer, det vill säga något har hänt som gjort att flygplanet återvänt till avgångsflygplatsen.

Flygtrafiken från Bromma flygplats var särskilt betydelsefull för destinationer som Halmstad (100 procent), Kristianstad (100 procent), Trollhättan Vänersborg (100 procent), Växjö (100 procent) Jönköping (67 procent), Visby (60 procent), och Ängelholm (54 procent). För övriga destinationer dominerade antalet passagerare till/från Arlanda flygplats.

Antalet passagerare från de destinationer som enbart hade förbindelse med Bromma 2019 uppgick till runt 250 000.

2.3.2 Passagerarperspektivet – flygbolagens och flygplatsernas marknadssegmentering

En central fråga för i stort sett alla som jag talat med och som förespråkar fortsatt drift av Bromma är passagerarperspektivet på de tjänster som erbjuds vid resor som går till Bromma flygplats respektive Arlanda flygplats.

Passagerarströmmarna på Arlanda uppgick 2019 till drygt 25 miljoner, varav knappt 5 miljoner inrikes. Motsvarande volym på Bromma var något över 2,3 miljoner, varav knappt 2 miljoner inrikes.

Jag inleder nedan med att redogöra lite mer allmänt för hur jag ser på olika konkurrensfaktorer som har betydelse för hur olika flygbolag agerar och konkurrensen dem emellan. Därefter väljer jag att föra resonemang utifrån några olika perspektiv såsom stor kontra liten flygplats, skilda produkter och marknadssegment, marknadsdynamiken vid en avveckling samt marknad och konkurrens.

Viktiga konkurrensfaktorer för flygbolagen

I sin rapport ”Mer flyg och bostäder” redogjorde Anders Sundström för olika konkurrensfaktorer. Jag redogör nedan för de faktorer som lyfts fram i rapporten.[111] Beroende på hur flygbolagen väljer att spela sina kort, kommer bolagen att välja olika strategier baserade på bland annat dessa faktorer. Jag bedömer att detta kommer att påverka hur konkurrensen på marknaden kommer att utvecklas.

Anders Sundström konstaterade att det är ovanligt att en stad av Stockholms storlek har två flygplatser som i praktiken blir en konkurrensfaktor för de flygbolag som trafikerar dessa flygplatser. I en mer allmän betraktelse i frågan om konkurrens så lyfte Anders Sundström fram ett antal faktorer som påverkar flygbolagens möjligheter att konkurrera med andra flygbolag vid samma flygplats. Dessa faktorer delades i rapporten in i spelregler och direkta faktorer.

Bland de faktorer som ger grundläggande spelregler för aktörerna inryms bland annat: a) tillsynsmyndigheter och andra myndigheters agerande (inklusive myndighetsavgifter), b) flygplatsägarens agerande (erbjudande och prissättning av tjänster inklusive start- och landningsavgifter), c) kapacitetsfrågor, d) trösklar och hinder

[111] Anders Sundström, Mer flyg och bostäder, 2016-03-31

för att etablera flygbolag på marknaden och e) verksamhet vid närliggande flygplatser.

Bland de direkta faktorerna inryms bland annat: a) ställning på marknaden och samarbete med andra aktörer i allianser, b) navfunktion, direkta linjer och transfermöjligheter för både inrikes- och utrikestrafik samt möjlighet att byta till andra trafikslag, c) stolsutbud (volym och frekvens), service och kvalitet, tidtabeller och biljettpriser, d) flygplansflotta, flygplanens egenskaper (flygplans-storlek, bränsleeffektivitet och biobränsle) och flygplanens användning/utnyttjande, e) lojalitetsprogram och f) försäljnings- och marknadsföringskanaler (till exempel via internet och mobil-telefon).

Dessa konkurrensfaktorer har betydelse för hur marknaden och konkurrensen mellan olika bolag kommer att se ut och fungera. Med den turbulens och efterfrågeförändringar som jag ser, bedömer jag att förutsättningarna för flera av dessa faktorer kan komma att förändras betydligt. Några exempel på detta är huruvida olika stater fortsätter med ekonomiska stödåtgärder eller inte och om EU och medlemsstaterna tillåter fortsatta lättnader vad gäller kravet på användning av ankomst- och avgångstider. Andra exempel är flygplatsers agerande för att minska kostnaderna och få sina verksamhetskostnader täckta med avgifter samt i vilken takt som det är möjligt att förstärka kapaciteten vid exempelvis Arlanda flygplats. Det är bara några exempel på faktorer som kan få en stor betydelse för hur enskilda bolag väljer att agera och hur marknaden kommer att fungera framöver.

Stor flygplats och liten flygplats

De båda flygplatserna har radikalt olika förutsättningar och också olika karaktär och fokus. Arlanda är en stor flygplats dominerad av utrikestrafik och med en stor andel transferresenärer medan Bromma är en mindre flygplats, dominerad av över-dagen-resenärer i peaktid, med en något mindre andel och färre transferresenärer, se avsnitt 1.3.1. Som statistiken visar har Arlanda 2,5 gånger så många inrikespassagerare, men relativt sett blir fokus på Arlanda trots detta på utrikestrafik och transfer.

Det gör att många av de faktorer som berör passagerarnas upplevelser av en flygplats skiljer sig åt. Vid avgång skiljer sig ofta access till parkeringsplatser, gång-/restid mellan parkering och incheckning, gångväg mellan incheckning och gate, taxning av flygplan fram till rullbana. Och omvänt vid ankomst. Till detta kommer tiden för marktransport till/från flygplatsen, inklusive kostnad för såväl kollektivt färdmedel som eventuell. taxifärd.

Flertalet av dessa faktorer faller, i ett resenärsperspektiv, ut till den lilla flygplatsens fördel.

Skilda produkter och marknadssegment

Från flera destinationer finns möjlighet att välja flygbolag beroende på syfte med resan. Över-dagen-resenärer från i första hand södra Sverige till Stockholm, utan behov av transfer, väljer ofta Bromma. Medan en resenär som ska vidare till annan destination ofta har ett större utbud på Arlanda. Avgörande för valet kan också vara till exempel avgångstider och timing mot mötestider i Stockholm eller på destinationen, liksom om man anslutit sig till något bolags lojalitetsprogram.

Arlanda – ett alternativ för över-dagen-resor?

Noteras bör dock att det från ett stort antal destinationer, inklusive de av Trafikverket upphandlade rutterna, är det Arlanda som är det enda alternativet.

Så hade till exempel orter som Karlstad, Skellefteå, Örnsköldsvik, Kiruna och Luleå 2019 enbart förbindelse med Arlanda. För resenärer i dessa relationer har alltså Arlanda varit det enda alternativet för resor till och från Stockholm, även över dagen. De nackdelar som lyfts fram kopplat till en avveckling av Bromma flygplats är den vardag dessa resenärer möter. Det betyder att det inte enbart är de passagerare som i dag reser via Bromma som skulle få nytta av en förbättrad produkt för över-dagen-resenärer på Arlanda flygplats. En sådan förändring skulle i hög grad också gynna de över-dagen-resenärer som av olika skäl i dag är hänvisade till enbart Arlanda.

Jag föreslår nedan att Swedavia AB vid en avveckling av Bromma flygplats bör genomföra åtgärder på Arlanda som förbättrar för över-dagen-resenärer. Sådana investeringar kommer i så fall att också kunna nyttiggöras av de resenärer som i dag enbart har haft Arlanda som alternativ för sina resor.

Dynamiken i marknaden ökas vid en avveckling

En överflyttning av flygtrafiken från Bromma flygplats till Arlanda flygplats innebär förändrade förutsättningar för såväl flygtrafikproduktion som möjligheter för flygbolagen att sälja sina tjänster.

De linjer med lågt passagerarunderlag och som under 2019 inte trafikerades från Arlanda flygplats var Scandinavian Mountains Airport mellan Sälen och Trysil (nyinrättad), Trollhättan-Vänersborg (36 547 passagerare), Kristianstad (39 266 passagerare), Växjö Kronoborg (64 377 passagerare) och Halmstad (108 059).

Förutsättningarna förändras vid en överflyttning från Bromma till Arlanda flygplats. Enligt flera bedömare kan denna trafik och dessa destinationer komma att ställas inför större utmaningar. Som jag tidigare redovisat kommer näringsliv och organisationer i ökad grad att använda sig av digitala mötesplattformar och affärs-/tjänsteresandet kommer därför att vara mer begränsat än tidigare.

Jag bedömer att de destinationer som redan före pandemin hade ett begränsat marknadsunderlag kan komma att möte svårigheter. I den mån trafikupplägget inte håller vid en överflyttning till Arlanda flygplats, kan det komma att innebära försämrad tillgänglighet till dessa destinationer och regioner. Detta problem aktualiseras i huvudsak på grund av den strukturomvandling som turbulensen på marknaden genererar.

Marknad och konkurrens

De inrikes flyglinjerna till Stockholmsregionen tillhandahölls 2019 av ett flertal flygbolag. De tre absolut största var SAS med 13 destinationer, BRA med 15 destinationer och Norwegian med 8 destinationer.

Av den sammanlagda linjefarten vid Bromma och Arlanda flygplatser hade SAS en marknadsandel på cirka 50 procent, BRA cirka 29 procent och Norwegian hade cirka 19 procent. Övriga aktörer hade tillsammans 2 procent av passagerarvolymen, vilket bland annat innefattar flyglinjer med allmän trafikplikt upphandlade av Trafikverket.

Figur 2.4 Konkurrens på inrikesflygmarknaden 2019 till respektive från Arlanda flygplats och Bromma flygplats

Antal ankommande och avresande passagerare i inrikestrafik fördelat per flygbolag och flygplats. Gult markerar kommersiella relationer.

	Passagerare	Bromma flygplats		Arlanda flygplats		
	År 2019	BRA	Övriga	SAS	Norwegian	Övriga
Arlanda	7 878	0%	1%	79%	16%	4%
Arvidsjaur	54 808	0%	0%	0%	0%	100%
Bromma	162	74%	0%	0%	0%	26%
Gällivare	118	0%	0%	0%	0%	100%
Göteborg	1 118 653	31%	0%	52%	18%	0%
Hagfors	5 352	0%	0%	0%	0%	100%
Halmstad	108 059	100%	0%	0%	0%	0%
Hemavan Tärnaby	3 387	0%	0%	0%	0%	100%
Jönköping	16 143	67%	0%	0%	0%	33%
Kalmar	185 893	44%	0%	56%	0%	0%
Karlstad	15 177	0%	0%	0%	0%	100%
Kiruna	245 412	0%	0%	74%	26%	0%
Kramfors Sollefteå	16 682	0%	0%	0%	0%	100%
Kristianstad	39 288	100%	0%	0%	0%	0%
Luleå	1 035 310	0%	0%	58%	42%	0%
Lycksele	27 121	0%	0%	0%	0%	100%
Malmö	1 012 657	45%	0%	31%	23%	0%
Ronneby	201 433	43%	0%	57%	0%	0%
Skavsta	287	0%	0%	100%	0%	0%
Skellefteå	261 636	0%	0%	99%	1%	0%
Sundsvall Timrå	191 775	30%	0%	70%	0%	0%
Sveg	5 348	0%	0%	0%	0%	100%
Sälen	193	100%	0%	0%	0%	0%
Torsby	33	0%	0%	0%	0%	100%
Trollhättan Vänersborg	36 554	100%	0%	0%	0%	0%
Umeå	862 225	19%	0%	41%	39%	0%
Vilhelmina	1 081	0%	0%	0%	0%	100%
Visby	371 328	60%	0%	36%	4%	0%
Växjö Kronoborg	64 377	100%	0%	0%	0%	0%
Åre Östersund	424 273	22%	0%	77%	1%	0%
Ängelholm	372 144	54%	0%	46%	0%	0%
Öresten	152	0%	0%	0%	100%	0%
Örnsköldsvik	82 284	0%	0%	100%	0%	0%
Totalt	6 767 223	29%	0%	50%	19%	2%

Källa: Transportstyrelsen, egen bearbetning.

Utbudet och konkurrenssituationen har över åren varierat för olika kommersiella linjer (linjefart). Sju destinationer hade 2019 endast ett flygbolag med flygtrafik till /från en av flygplatserna Arlanda eller Bromma. Tre destinationer hade konkurrens av två flygbolag från Arlanda flygplats. Åtta destinationer hade konkurrens med flygbolag från både Arlanda och Bromma flygplatser. Se Figur 2.5.

Figur 2.5 Antal flygbolag och flygplatser för olika destinationer 2019

Ett bolag (Bromma)	5	Halmstad, Kristianstad, Sälen*, Trollhättan-Vänersborg och Växjö Kronoborg
Ett bolag (Arlanda)	2	Karlstad och Örnsköldsvik
Två bolag (Arlanda & Bromma)	5	Jönköping, Kalmar, Ronneby, Sundsvall Timrå och Ängelholm
Två bolag (Arlanda)	3	Kiruna, Luleå och Skellefteå*
Tre bolag (Arlanda & Bromma)	5	Göteborg, Malmö, Umeå, Visby* och Åre Östersund*
	20	

Källa: Transportstyrelsen

Några kommentarer till figuren ovan. Scandinavian Mountains Airport mellan Sälen och Trysil nyinrättades under 2019 och hade endast ett fåtal rörelser. Till och från Skellefteå har trafikerats av två flygbolag, varav det ena bolaget endast marginellt. Åre Östersund har trafikerats av tre bolag, men samma där, ett av bolagen har endast trafikerat linjen marginellt.

2.3.3 Regional utveckling förutsätter resor och transporter

Min bedömning: Digitalisering och klimatmedvetenhet är förändrade kundbeteenden som minskar marknadsunderlaget för över-dagen-flyg. En ansträngd ekonomisk situation för många flygbolag torde ge en fortsatt turbulent marknad.

En nedgång i efterfrågan kommer att leda till ett mindre underlag för inrikesflyget. Ett antal orter som haft förbindelser via såväl Bromma som Arlanda flygplatser kommer att få en förändrad konkurrensbild, och därmed sannolikt färre avgångar, mindre stolsutbud och en högre prisnivå.

Arlanda flygplats har inte alla de fördelar som över-dagen-resenärer via Bromma efterfrågar. Taxetider och tid i terminal vid incheckning och ankomst är några parametrar som är annorlunda. En turbulent och dynamisk strukturomvandling, tillsammans med en avveckling av Bromma flygplats kommer att få konsekvenser för den regionala tillgängligheten.

Sverige är ett långt och stort land. Med hjälp av effektiv infrastruktur och effektiva transportlösningar kan avstånd kortas i tid, och med digitaliseringen också i rum.

Fortfarande är dock möjligheten att resa mellan olika orter såväl inrikes som utrikes en viktig faktor för utvecklingen av hela Sverige. Den struktur på det svenska samhället som gör att

Stockholmsregionen fungerar som administrativt och kommersiellt nav för många verksamheter sätter just tillgängligheten till Stockholm i fokus.

En avveckling av Bromma flygplats, oavsett när det sker, kommer att vara en av flera förändringar som efter pandemin leder till en omställning av såväl utbud som efterfrågan på inrikes flygresor.

Flera av de intressenter och aktörer som lämnat synpunkter har varit tydliga med att deras region har behov av grundläggande interregional tillgänglighet för regionens utveckling. I regionala utvecklingsplaner, strukturplaner etcetera. konstateras att företag, myndigheter och organisationer har ett stort behov av att snabbt kunna ta sig till och från Stockholm.

I detta sammanhang vill jag understryka att behovet är ömsesidigt. De företag, myndigheter och organisationer som har huvudkontor i Stockholm har också ett behov av att kunna resa till och från verksamheter som finns på andra platser i landet. Även om resenärströmmarna till Stockholm är större, så är det av stor vikt att man från huvudstaden också kan nå övriga landet med effektiva resor.

Tågresa som alternativ till flyg över dagen?

Den omställning av inrikes långväga resande som ägt rum de senaste 30 åren – efter introduktionen av ”X2000” mellan Göteborg och Stockholm 1990 – har inneburit ett allt större fokus på tillgänglighet mellan landets olika delar. Insikten om att Sverige hänger samman har ökat och därmed också insatser för att binda samman landets olika delar. Inte minst har de resurser som satsats på väg- och järnvägsinfrastruktur ökat kraftigt, även om de av vissa fortfarande anses otillräckliga.

En konsekvens av de ökade insatserna för att åstadkomma en effektivare tågtrafik med kortare restider är att inrikesflyg till och från Stockholm avvecklats från några orter i Mellansverige. Det gäller bland annat Gävle/Sandviken, Örebro, Norrköping och Falun/Borlänge. Gemensamt för dessa orter är att tågresan till Stockholm i dag tar högst 2 - 3 timmar.

Med dagens restider med tåg kommer flyget fortsatt att ha en stor betydelse för att resenärer till/från orter som till exempel Malmö,

Kalmar, Östersund, Karlskrona, Halmstad, Luleå och Umeå ska kunna göra över-dagen-resor till/från Stockholm.

Marknadsundersökningar för relationen Östersund-Stockholm har gjorts av KTH:s järnvägsgrupp. Slutsatsen är att med dagens utbud och restider förväntas 90 procent av tjänsteresorna och 21 procent av privatresorna mellan Östersund och Stockholm ske med flyg[112].

Riksdagen har fastställt en ram för infrastruktursatsningar om mer än 800 miljarder kronor för de kommande tolv åren. Av dessa är 103 miljarder anvisade till nya stambanor. Trafikverket har regeringens uppdrag att den 30 november 2021 presentera en åtgärdsplan för hur investeringarna ska fördelas.

Även med en framtung tidplan kommer få av de städer som idag har förbindelse med Stockholm via flyg att under de närmaste 10–15 åren hinna få så radikalt förändrade restider med tåg att man uppnår restider som fullt ut är konkurrenskraftiga med flyget.

Jag kan konstatera att den nu planerade järnvägsinfrastrukturen inte gör flygresor utbytbara mot tågresor till och från Stockholm i alla delar av landet.

Gotland har en särställning

En särställning i det svenska transportsystemet gäller för Gotland. Av uppenbara skäl är det färja och flyg som förbinder fastlandet med ön.

Staten via Trafikverket upphandlar i dag Gotlandstrafiken med färjeförbindelser till Nynäshamn och Oskarshamn. Flygförbindelserna upprätthålls på marknadsmässiga villkor.

Visby flygplats trafikeras oftast från både Bromma och Arlanda. Linjeutbudet varierar över året och är som bredast under turist- och sommarsäsongen. De båda flygplatserna på fastlandet uppfyller idag kundernas önskemål om att både kunna göra korta effektiva över-dagen-resor till Stockholm via Bromma och att via Arlanda ha tillgång till en flygplats som har nationella och internationella anslutningsförbindelser i stor omfattning.

Jag ser att tillgängligheten för resenärer till och från Gotland kan påverkas av en avveckling av Bromma flygplats då 61 procent av

[112] I dialog med Region Jämtland-Härjedalen

rörelserna och 60 procent av passagerarna använder Bromma och att en andel av dessa resor sker över dagen.

Nationella sjuktransporter

Ett antal dialoger med företrädare runt om i landet har innehållit diskussioner om hur de sjuktransporter som går från den egna regionen påverkas av en avveckling av Bromma flygplats.

Sjuktransporter med flyg från övriga landet sker framför allt till Karolinska universitetssjukhuset i Solna och Huddinge. För dessa resor är Brommas centrala läge en positiv faktor i tillgänglighet.

En annan aspekt på dessa transporter är att den ambulans som ska ta patienten sista delsträckan från flygplatsen till sjukhuset vid en längre färdväg från Arlanda flygplats kommer att vara upplåst i uppdraget under en längre tid. Se avsnitt 2.4 för ytterligare resonemang avseende samhällsviktig luftfart och verksamhet.

2.3.4 Förutsättningarna för flygets infrastruktur förändras

Omställningen av flygets infrastruktur, som redovisats ovan, har inneburit att ett stort antal regioner och kommuner runt om i landet fått ta ett större ansvar för de regionala flygplatser som krävs för flygtillgängligheten. Statens roll för flygplatsinfrastrukturen har förändrats till ett aktivt ansvar för de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och ett stöd i form av statsbidrag till ett antal flygplatser som drivs av kommuner/regioner. Operativt har Trafikverket ett ansvar för upphandling av ett antal flyglinjer som belagts med trafikplikt. Noterbart är att samtliga dessa använder Arlanda som flygplats i Stockholm.

Under utredningstiden har jag fört dialog med ett stort antal av de intressenter runt om i Sverige som är engagerade i frågan om flygförbindelser mellan sin hemort/-region och Stockholmsregionen.

Ett antal frågeställningar lyfts av dessa aktörer. Det gäller bland annat kapaciteten i peaktid på Arlanda, Brommas fördelar för överdagen-flyg och konkurrenssituationen och därmed prisbilden för flygresor från vissa orter.

Det står klart att access till huvudstaden och dess funktioner är en viktig parameter när man diskuterar regional utveckling runt om i Sverige.

Konkurrensbilden förändras

Flyglinjer till både Arlanda och Bromma skapar idag en konkurrenssituation mellan flera flygoperatörer på till exempel Åre Östersund Airport, vilket kunnat hålla nere priserna, enligt Region Jämtland Härjedalen. Kundunderlaget i Jämtland är troligen inte tillräckligt stort för att två operatörer ska kunna köra fullstora flygplan. Regionens bedömning är därför att det finns behov av en operatör som kan erbjuda resor med mindre flygplanstyper, vilket idag sker mot Bromma.

Den koppling till Stockholm som Växjö Småland Airport erbjuder näringslivet genom Bromma flygplats är av avsevärd betydelse för att näringslivet och den långsiktiga ekonomiska tillväxten i regionen skall förstärkas i skuggan av pandemin, enligt Växjö kommun.

En ytterligare aspekt som påverkar det regionala näringslivet är att med två flygplatser i Stockholm bibehålls konkurrensen inom flygindustrin vilket bidrar till lägre priser även i framtiden. Två flygplatser bidrar till mångfald och ger fler flygbolag möjlighet till fler och bättre slottider, framhåller Växjö kommun.

En annan bild som ges av flera är att ett antal flyglinjer mellan Stockholm och andra orter i Sverige 2019 hade ett marknadsunderlag som med liten marginal klarade att upprätthålla trafik. De förändringar som med stor sannolikhet kommer att ske i efterfrågan till följd av bland annat digitalisering och nya mötesformer kommer att ytterligare minska underlaget för dessa relationer. I ett sådant scenario framhålls att effekten kan bli att kundunderlaget framöver kanske inte blir tillräckligt för mer än en operatör.

Bärkraften minskar för vissa regionala flygplatser

Digitalisering, andra mötesformer och färre tjänsteresor med mera leder till en lägre efterfrågan och färre betalande passagerare. Det kan

försämra lönsamheten och den kommersiella bärkraften för enskilda flyglinjer.

BRA Flyg kan få svårt att konkurrera med sina flygplan på Arlanda flygplats. Man har till exempel mindre flygplan och högre driftkostnad per sittplats jämfört med de flygplan som konkurrenterna har på Arlanda. Det leder till en högre prisbild och svårigheter i konkurrensen när produkten i det närmaste är densamma.

En sekundär, men viktig, effekt av färre resenärer till följd av nya mötesformer, resmönster, ökade priser till följd av minskat kundunderlag och mindre konkurrens kan drabba själva flygplatsen. De flygplatser som hade ett kundunderlag som precis räckte för att klara av att upprätthålla trafik till Bromma flygplats före pandemin kan komma att få problem om den linjen ska trafikeras från Arlanda.

2.3.5 Förståelse för att pandemin förändrar efterfrågan

Det finns hos flertalet av de lokala och regionala företrädare jag samtalat med en förståelse för att pandemin leder till att vi framöver inte kommer att resa på samma sätt som förr. Framför allt digitala möten, och klimatfrågan, gör att många regionala och kommunala företrädare delar uppfattningen att framför allt affärs- och mötesresandet inrikes kommer att minska till förmån för andra mötesformer och andra trafikslag.

Såväl näringsliv som offentlig sektor har under pandemin tagit stora steg i sin förmåga att genomföra möten och aktiviteter digitalt. I kombination med också mer tydliga miljöambitioner och en ökad klimatmedvetenhet torde många av de resepolicys som skrevs före pandemin komma att revideras och skärpas.

> ”Pandemin och omställningen till klimatneutralitet har påverkat vårt sätt att mötas. Även om det är svårt att sia om framtiden så är en rimlig bedömning att flygresandet sannolikt förändrar karaktär, och möjligen inte längre kommer att ha samma centrala betydelse för pendlare och regionala affärs- och konferensdeltagare. Andra sätt att resa och mötas kommer också att utvecklas.” (Umeå kommun).

2.4 Samhällsviktig luftfart och verksamhet

Min bedömning: Jag kan konstatera att Bromma flygplats har begränsningar i öppettider och sådana bullervillkor i miljötillståndet, att det inskränker på flygplatsens funktion som förstahandsval för samhällsviktigt flyg. Under de tider den är öppen fyller den viktiga funktioner i ett närhets- och redundansperspektiv.

De samhällsviktiga lufttransporter som bedrivs vid Bromma flygplats är främst ambulanstransporter inom hälso- och sjukvården, men det finns även andra samhällsviktiga lufttransporter.

De konsekvenser jag kan se kopplat till en avveckling av Bromma flygplats är försämrad tillgänglighet och längre transporttider till sjukhus i Stockholmsområdet, försämrade möjligheter för att tanka luftfarkoster centralt i Stockholm vilket kan leda till längre flyg- och transporttider i samband med olika spanings- och räddningsinsatser, minskad redundans och flexibilitet och minskad kontroll över luftrummet vilket kan påverka förutsättningarna för samhällsviktiga lufttransporter. Detta har även betydelse i ett totalförsvarsperspektiv.

Det finns därför behov av att vidta åtgärder vid en avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats för att säkerställa kapacitet och tankningsmöjligheter för samhällsviktiga lufttransporter. Det handlar om att vidta åtgärder för att stärka kapaciteten och förbättra förutsättningarna samhällsviktiga flygtransporter vid Arlanda flygplats.

Likaså är det viktigt att säkerställa goda tankningsmöjligheter i centrala delar av Stockholmsregionen som samhällsviktiga helikoptertransporter kan nyttja.

Det bedrivs, utöver själva flygplatsverksamheten och vissa lufttransporter, även annan samhällsviktig verksamhet vid Bromma flygplats såsom exempelvis verkstads- och underhållsverksamhet för luftfarkoster. Detta är ett exempel på verksamhet som är av stor vikt för samhällsviktiga lufttransporter, men är samtidigt möjligt att bedriva vid flera alternativa flygplatser.

Av mitt uppdrag framgår att jag ska analysera och ta fram förslag för att säkerställa de samhällsviktiga flygtransporterna som idag bedrivs

vid Bromma flygplats kan ges tillräckliga verksamhetsförutsättningar vid alternativa flygplatser.

2.4.1 Definition av samhällsviktig verksamhet

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap[113]

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap definierar samhällsviktig verksamhet som ”verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet.”

I detta sammanhang ska verksamhet enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap förstås som ett vidare begrepp. Preciseringen av verksamhet, tjänst eller infrastruktur är inte en uteslutande lista utan kan även inkludera exempelvis anläggningar, processer, system och noder. Vidare ska samhällsfunktion ses som en funktion som är nödvändig för samhällets grundläggande behov, värden och säkerhet. Formuleringen utgår från en samlad analys och tar inspiration av hur andra länder skriver sina definitioner. ”Nödvändiga för” och ”grundläggande behov” indikerar en viss avgränsning – att samhällsviktig verksamhet handlar om att upprätthålla det viktigaste.

I Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps vägledning[114], med utgångspunkt i den tidigare definitionen, anges exempel på viktiga samhällsfunktioner såsom energiförsörjning hälso- och sjukvård samt omsorg, offentlig förvaltning, skydd och säkerhet och transporter

Transportmyndigheternas syn på samhällsviktig verksamhet i samband med översyn av beredskapsflygplatser

Trafikverket fick i slutet av 2019 i uppdrag av regeringen att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna[115]. I samband med

[113] MSB, PM, Uppdaterad definition samhällsviktig verksamhet, MSB 2020–11275, 2020-10-27
[114] MSB, Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet, MSB 1408 – juni 2019
[115] Regeringsbeslut, Infrastrukturdepartementet, Uppdrag att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, 2019-12-19, I2019/03414/TP

redovisning av uppdraget 2020 föreslår Trafikverket att Transportstyrelsens tidigare definition från 2009 avseende verksamheter som kan antas ställa krav på öppning av flygplatser utanför ordinarie tider bör kvarstå[116]:

- Sjukvården, det vill säga Sveriges regioner
- Statlig och kommunal räddningsverksamhet, till exempel efterforskning av försvunna personer, fjällräddning, flygräddning, sjöräddning, räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen, skogsbränder (brandbekämpning respektive brandspaning och -bevakning), naturkatastrofer (undsättning och rekognoscering), vattenlivräddning (transport av dykare, personal och utrustning) samt vinschning på höga höjder och i otillgänglig terräng
- Övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polisen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket och länsstyrelser
- Försvarsmakten

Trafikverket nämner även att Kriminalvårdens, Migrationsverkets och länsstyrelsernas uppdrag inom bevakning/kontroll med flera är verksamheter där det varit otydligt om dessa ingår i ”annan samhällsviktig verksamhet”. Det kan finnas tillfällen då en fångtransport eller en avvisning är akut, men i de allra flesta fall kan denna typ av transport planeras under flygplatsernas ordinarie öppettider och ska inte föranleda utringning av personal i beredskap.[117]

Utgångspunkter och avgränsningar för utredningen

I enlighet med mitt uppdrag ska jag analysera och ta fram förslag för att säkerställa att de samhällsviktiga flygtransporter som idag bedrivs vid Bromma flygplats kan ges tillräckliga verksamhetsförutsättningar vid alternativa flygplatser och att totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling.

[116] Trafikverket, Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Slutrapport 2020-06-15, TRV 2019/140576
[117] Trafikverket, 2020, Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna

Den definition som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap tagit fram bör enligt min mening vara en utgångspunkt för den analys som ska göras inom ramen för uppdraget. I myndighetens vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet ges flera exempel på viktiga samhällsfunktioner, bland annat energiförsörjning och transporter. Jag kan konstatera att även de övriga samhällsfunktionerna som nämns i vägledningen i regel är beroende av fungerande transportinfrastruktur och transporter. Samtidigt kan jag konstatera att en fungerande transportsektor är beroende av att andra samhällssektorer fungerar, till exempel energiförsörjning. Det innebär att det finns olika beroenden mellan viktiga samhällsfunktioner.

Transportsystemet och luftfarten är av stor betydelse för att olika samhällsfunktioner ska fungera. När det gäller luftfartsområdet stöds till stor del olika samhällsfunktioner genom den ordinarie linjefarten, som normalt baseras på kommersiella grunder. För vissa verksamheter krävs därtill särskilda samhällsviktiga lufttransporter.

Med hänsyn till den verksamhet som bedrivs vid Bromma flygplats idag bedömer jag att min analys bör ha ett vidare perspektiv än enbart samhällsviktigt flyg. Jag väljer därför att utgå från behoven av samhällsviktiga lufttransporter, vilket innefattar både flygplan och helikoptrar.

I min analys i denna fråga avgränsar jag mig därför till sådana särskilda samhällsviktiga lufttransporter, där Trafikverkets och Transportstyrelsens tidigare bedömningar bidrar till att ange ramar för verksamheten även om det inte sätter några absoluta gränser. Med de förutsättningar som gäller för mitt uppdrag ligger mitt fokus på den verksamhet och de samhällsviktiga lufttransporter som bedrivs vid Bromma flygplats.

Men med utgångspunkt från det resonemang som jag för i avsnittet ovan, gör jag bedömningen att de samhällsviktiga lufttransporter som jag bör analysera inom ramen för detta uppdrag åtminstone bör uppfylla följande kriterier:

– Lufttransporterna omfattas inte av den ordinarie och regelbundna linjefarten.

– Lufttransporten stödjer spanings- och räddningsverksamhet, hälso- och sjukvård, insatser från Myndigheten för samhälls-

skydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser samt Försvarsmakten.

– Lufttransporterna bedrivs vid Bromma flygplats.

2.4.2 Samhällsviktiga lufttransporter

Allmänt om förutsättningarna

Förutsättningarna för de samhällsviktiga lufttransporterna ges av den verksamhet som respektive lufttransport stödjer och är en del av. Ramar och villkor skiljer sig åt för olika verksamheter, till exempel för regionens hälso- och sjukvård och Polismyndigheten. Det påverkar planering och genomförande av de samhällsviktiga lufttransporterna. Vissa insatser och transporter kan genomföras med viss framförhållning, medan andra behöver genomföras mer akut. Därtill kan omständigheter såsom exempelvis dåligt väder påverka möjligheterna för genomförandet av lufttransporterna.

Bromma flygplats används för samhällsviktig luftfart, och då framför allt av ambulanstransporter – med både flygplan och helikoptrar. Men det förekommer även exempelvis statsflyg eller militärt flyg.[118] Det finns ingen helikopterbas på Bromma flygplats, men däremot finns möjligheter för tanknings-, verkstads- och underhållstjänster.[119]

Bromma flygplats har en geografisk närhet till de centrala delarna i Stockholm. Flygplatsen har även en närhet till ett flertal större sjukhus i Stockholmsområdet (Karolinska universitetssjukhuset, Södersjukhuset, Sankt Görans sjukhus och Danderyds sjukhus)[120].

Bromma flygplats har inte öppet dygnet runt, vilket medför att transporter som kommer utanför öppethållningstiderna i normala fall går till Arlanda flygplats istället. Undantaget är vissa akuta transporter som har möjlighet att nyttja Bromma flygplats även utanför ordinarie öppethållningstid.[121] Region Stockholm ingick i april 2020 ett avtal där regionen finansierar en beredskapslösning för

[118] Swedavia, Underlag till regeringens utredare för Bromma, 2021-06-21
[119] Swedavia, Hearing 2021-06-16
[120] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24
[121] Swedavia AB, Underlag till regeringens utredare för Bromma, 2021-06-21

öppethållning av Bromma flygplats. [122] Avtalet gällde till och med september 2020 och utnyttjades endast ett fåtal gånger.[123]

Bromma flygplats utgör i många fall en så kallad alternativflygplats både för flygplan och helikoptrar. Det är den flygplats man flyger till om det visar sig att man inte kan landa på ordinarie destination på grund av väderförhållanden eller andra oförutsedda omständigheter.[124]

Swedavia AB:s bedömning av konsekvenser vid en avveckling[125]

I dagsläget skulle det samhällsviktiga flyget få plats på Arlanda flygplats, även vid en konsolidering av trafiken från Bromma flygplats. Swedavia AB konstaterar dock att det samhällsviktiga flyget är utspritt på Arlanda flygplats och att det skulle behöva samlas vid en plats på flygplatsen för att möta de krav och behov som finns.

Vid en konsolidering av samhällsviktiga flygtransporter från Bromma flygplats till Arlanda flygplats skulle verksamheten initialt behöva delas upp på två uppställningsytor. Det skulle även innebära att omlastning av patienter mellan flygplan och ambulans inte kan ske i hangar, vilket det finns ett starkt önskemål från operatörerna att kunna göra.

Samhällsviktigt flyg i form av helikoptertrafik finns redan idag på Arlanda flygplats i form av Polismyndighetens etablering på flygplatsen. Arlanda flygplats nuvarande miljötillstånd medger endast en begränsad mängd helikopterrörelser, där Polismyndighetens verksamhet redan idag använder en större del av dessa

Swedavia AB:s uppfattning är att ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik, såsom ambulanshelikoptrar eller sjöräddningshelikoptrar inte bör förläggas till Arlanda flygplats, utan istället vid någon annan etablering i Stockholmsregionen som kan ge bättre förutsättningar för denna verksamhet.

I dagsläget är allmänflyget, som det samhällsviktiga flyget är en del av, utspridd på Arlanda flygplats. Swedavia AB bedömer att det i

[122] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni.
[123] Swedavia AB kontakt via e-post 2021-08-27
[124] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24
[125] Swedavia AB, Underlag till regeringens utredare, 2021-06-21

dagsläget inte finns utrymme för att omhänderta allt allmänflyg från Bromma flygplats till Arlanda flygplats utan kapacitetsförstärkning avseende uppställningsplatser.

Swedavia AB har sedan tidigare initierat en översyn för att samla allt allmänflyg på en plats, inklusive det allmänflyg som bör flyttas till Arlanda flygplats. I detta ingår det samhällsviktiga flyget. Det skulle enligt Swedavia skapa förutsättningar att leva upp till de önskemål som de olika operatörerna har på exempelvis omlastning av patienter. Innan detta kan realiseras behöver området projekteras och byggnation genomföras. Projektet behöver även finansieras genom att avtal tecknas med de aktörer som önskar bedriva denna verksamhet, vilka ytterst får bekosta den infrastruktur som behövs. Tidsperspektivet för en sådan process är runt 2–4 år.[126]

Swedavia AB bedömer att det nödvändigtvis inte är allt allmänflyg som idag finns på Bromma flygplats som behöver flyttas över till Arlanda flygplats. Prioritet bör ges åt det samhällsviktiga flyget som får plats på Arlanda, men vid en skyndsam avveckling initialt till en lägre servicenivå än önskvärt.

Hälso- och sjukvård

Socialstyrelsen har regeringens uppdrag att stödja införandet av koncentrerad högspecialiserad vård på nationell nivå. Socialstyrelsens uppdrag är bland annat att definiera vad som ska ses som nationell högspecialiserad vård. För närvarande har 70 områden som definieras som nationell specialiserad vård.[127] Min bedömning är att en koncentration av högspecialiserad vård på nationell nivå sannolikt resulterar i fler transporter och fler ambulansflygtransporter.

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg bedömer att ambulanstransporter med flygplan i Sverige uppgår till cirka 4 000 patienter per år. Den genomsnittliga flygtiden för transporterna är cirka 1,0 – 1,5 timmar. Av den totala volymen uppskattas cirka 80 procent av dessa transporter vara planerade, med en beställning senast klockan 15.00 dagen före transport. Resterande 20 procent, cirka 800, är tidskritiska akuta transporter som ska genomföras så snart som möjligt. Av de akuta transporterna är ungefär hälften

[126] Swedavia AB, möte 2021-06-29
[127] www.socialstyrelsen.se (hämtat 2021-08-17)

specialtransporter med pågående intensivvård av vuxna eller barn. Till dessa räknas även ECMO-transporter och neonataltransporter med kuvös. Specialtransporterna genomförs i stort sett alltid av team med läkare och sjuksköterska[128]

Ambulansflygverksamheten utförs i dagsläget väsentligen av tre företag; Babcock Scandinavian Air Ambulance, Grafair och Hummingbird. I en nära framtid, från senare delen av 2021 och i full omfattning från 2022 förväntas majoriteten av flygningarna att ske med kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg.

Bromma flygplats utgör en av två flygplatser för landning av ambulansflyg i Stockholmsregionen med en stor ansamling av högspecialiserad vård vid Stockholmssjukhusen.[129] Med övergång från nuvarande ambulansflygverksamhet till Svenskt Ambulansflyg bedömer kommunalförbundet att tillgången till förmåga dygnet runt årets alla dagar kommer att öka för hela landet. Sveriges kommuner och regioner ser ett växande behov av transporter av patienter på grund av den specialisering som sker inom hälso- och sjukvården. Detta bedöms av Svenskt Ambulansflyg sammantaget leda till fler transporter till universitetssjukhusen, inte minst i Uppsala och Stockholm.[130]

Bromma flygplats har en stor betydelse för ambulansflyget och ger oftast kortast möjliga tid för transport av patienten till ett sjukhus i Stockholm. Den är viktig inte bara för transport av patienter, utan även för organtransporter med mera. Avståndet mellan Stockholmssjukhusen och andra flygplatser är betydligt längre än till Bromma flygplats.[131] Bromma flygplats har, även enligt Trafikverket, en stor betydelse för samhällsviktiga lufttransporter som sker av sjukvårdsrelaterade skäl.[132]

Bromma flygplats läge medför relativt korta marktransporter från flygplatsen till och från de olika sjukhusen i Stockholm.[133] Babcock Scandinavia uppger att de använder Bromma flygplats för att det blir närmare för vägambulanser vid transport till Stockholmssjukhusen. Vägambulansen blir genom detta upptagen under en kortare tid. Vidare lyfter Babcock Scandinavia att tidsaspekten för hela

[128] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[129] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[130] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[131] Sveriges kommuner och regioner, Hearing 2021-06-21
[132] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter
[133] Swedavia AB, Underlag till regeringens utredare för Bromma, 2021-06-21

transporten är viktig när team följer med och hämtar eller lämnar patienter.[134] Bromma flygplats kan som komplement till Arlanda flygplats också ha en avgörande betydelse vid akuta flygambulanstransporter när väder omöjliggör landning på Arlanda flygplats.

Det gäller också när trafikintensiteten på E4 förlänger transporttiden med mer än de cirka 10 – 15 minuter som är den regelmässiga tidsförlusten för Arlanda flygplats jämfört med Bromma flygplats.[135] Konsekvensen av förlängda transporttider är beroende av patientens situation och aktuellt skade- eller sjukdomsscenariot. Därtill kan effekter såsom ökad bränsleåtgång och tidsförlust för andra uppdrag uppstå för vägambulansen.[136]

Ambulansflyget har inga egna faciliteter på Bromma flygplats, men landar där flera gånger i veckan med patienter och leveranser av till exempel organ och prover, men också för att tanka både flygplan och helikoptrar.[137]

Under 2019 startade och landande 1 012 ambulansflygplan på Bromma flygplats enligt Swedavia AB. Swedavia AB bedömer att trafikvolymen för denna typ av transporter är relativt konstant mellan åren. Det kan jämföras med Arlanda flygplats som under 2019 hade 2 131 start och landningar med samhällsviktigt flyg, varav 1 653 rörelser var ambulansflygplan. Under 2020 var det totala antalet rörelser med samhällsviktigt flyg 1 967 rörelser, varav 1 551 rörelser var ambulansflygplan. Arlanda flygplats har enligt Swedavia AB ett bredare spektrum av samhällsviktigt flyg.[138]

Region Stockholms ambulanshelikoptrars fasta bas är sedan 2017 Norrtälje flygplats, där det också finns tankningsmöjligheter.[139] Enligt Region Stockholm använder ambulanshelikoptrarna i Region Stockholm och från andra regioner och länder regelmässigt Bromma flygplats som alternativflygplats. En alternativflygplats krävs vid alla instrumentflygningar. En stor ökning av nyttjandet förväntas då Karolinska universitetssjukhuset i Solna, Norrtälje flygplats,

[134] Babcock Scandinavia, Möte 2021-07-01
[135] Trafikverket 2021 "Underlag till Brommautredningen frågeområde tillgänglighet t o fr Arlanda slutl"
[136] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[137] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24
[138] Swedavia, Underlag till regeringens utredare för Bromma, 2021-06-21
[139] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24

Danderyds sjukhus med nya helikopterflygplatsen och den planerade helikopterbasen i Ullna kommer att få GPS-baserade inflygningar, vilket kräver en alternativ flygplats med markbaserade inflygningshjälpmedel.[140]

Ambulanshelikoptrar från olika regioner utförde under 2020 totalt 3 256 flygningar till och från Karolinska universitetssjukhuset i Solna, 646 flygningar till och från Norrtälje sjukhus och 262 flygningar till och från Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge. Under 2018 utfördes 682 flygningar till och från Södersjukhuset. När Danderyds sjukhus har en färdigbyggd helikopterflygplats beräknas sjukhuset ha upp till 1 250 flygningar per år.[141]

Bromma flygplats möjliggör en något kortare och snabbare ambulanstransporter till och från Stockholmssjukhusen, jämfört med Arlanda flygplats, och kan även fungera som alternativflygplats till Arlanda flygplats (vice versa). Bromma flygplats kan dock inte vara ett förstahandsval för ambulansflyg i och med att flygplatsen inte har öppet dygnet runt och inte heller tillgodoser behovet av att ha närhet till både Uppsala och Stockholmssjukhusen menar Svenskt Ambulansflyg.[142] Jag gör samma bedömning.

En avveckling av Bromma flygplats får konsekvenser för redundansen i området enligt Sveriges kommuner och regioner. Det finns behov av alternativflygplatser vid dåligt väder eller andra omständigheter. Vid en avveckling av Bromma flygplats blir det längre avstånd att ta hänsyn till. [143]

På ett liknande sätt resonerar Region Stockholm. En avveckling av Bromma flygplats innebär att någon annan flygplats behöver användas som destination eller alternativ flygplats. Arlanda flygplats ligger då nära till hands, enligt regionen, och ambulansflyget behöver då samsas med linjefarten på flygplatsen.[144]

Hanteringen på marken blir mer tidskrävande på Arlanda än vad den är på Bromma flygplats, som har sin möjlighet till snabb handling i form av så kallad Fixed Base Operator (FBO). [145]

Om Arlanda flygplats ska användas som alternativflygplats för flygningar till Karolinska universitetssjukhuset innebär det

[140] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni.
[141] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni.
[142] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[143] Sveriges kommuner och regioner, Hearing 2021-06-16
[144] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni, 2021-06-16
[145] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni, 2021-06-16

sannolikt längre flygtid. Vid köbildning på E4 mot Stockholm finns risk för att tidpunkten (golden hour) för snabba åtgärder och operationer passeras innan patienten når sjukhuset. [146]

I de delar där Karolinska universitetssjukhuset är ensamutförare av vård finns enligt Region Stockholm en risk att patienter inte kommer att få den vård de är i behov av. ECMO har 80 procent av sitt patientunderlag från andra regioner och länder och är därmed beroende av flygtransporter. [147] I normalfallet kan man tolerera en tidsförlust på 30 minuter, men vid återkommande akuttransporter kan tidsskillnaden vara avgörande för liv och hälsa.[148]

Oavsett Bromma flygplats framtida existens anser Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg att det finns ett behov av att säkra och prioritera infrastruktur, logistik och hangarer på Arlanda flygplats för den framtida nationella flygambulansverksamheten.[149]

Försvarsverksamhet

Försvarsmakten har i princip lämnat Bromma flygplats. Statsflyget finns numera på Arlanda flygplats. Även om Arlanda flygplats är utgångspunkten för verksamheten, bedömer Försvarsmakten att det kan vara praktiskt att kunna nyttja Bromma flygplats emellanåt, till exempel avseende tankningsmöjligheter.[150]

Bromma flygplats har en närhet till Stockholms centrala delar som kan vara värdefull i vissa situationer. Flygplatsen bidrar idag till rullbanekapacitet i Stockholmsområdet, vilket bidrar till redundans och flexibilitet. En avveckling av flygplatsen får konsekvenser för detta, enligt Försvarsmakten. [151]

Polismyndigheten

Polismyndigheten använder Bromma flygplats framför allt för tankning av sina helikoptrar. Helikoptrarna arbetar mycket i centrala Stockholm, varför Polismyndigheten är angelägna om att i dagsläget

[146] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni, 2021-06-16
[147] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni, 2021-06-16
[148] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[149] Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, e-post/PM 2021-07-02
[150] Försvarsmakten, Hearing 2021-06-16
[151] Försvarsmakten, Hearing 2021-06-16

kunna tanka på Bromma flygplats. Polishelikoptrarna har annars sin bas på Arlanda flygplats.[152]

Polismyndigheten anser att man kan tappa något i effektivitet vid en avveckling av Bromma flygplats. Polismyndigheten nyttjar Bromma flygplats idag för tankning av helikoptrar. Vid en avveckling riskerar myndigheten att få längre avstånd till tankning. Centralt placerade tankningsmöjligheter är av vikt för myndigheten. [153]

Övrig samhällsviktig luftfart (räddningsverksamhet och statliga verksamheter)

Resurser för sjö- och flygräddning har landat och tankat på Bromma flygplats vid enstaka tillfällen, vilket kortat ned tiden för att återgå till insatsområdet. Bromma är mest värdefullt för helikopterverksamheten planeringsalternativ för flygningar i enlighet med instrumentflygregler (IFR) vid begränsad sikt, då flygplatsen på detta sätt medför en ökad räckvidd och tid i insatsområdet.[154] Sjöfartsverkets helikoptrar och besättningar utgår från basen i Norrtälje. Sjöfartsverkets övriga baser ligger i Göteborg, Kristianstad, Umeå och Visby.[155]

Kustbevakningens flyg verkar i hela Sverige och genom internationella överenskommelser även i viss mån på utländskt område. Kustbevakningsflyget är baserat på Skavsta flygplats.[156]

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ser inget behov av att basera sina resurser för brandbevakning och brandbekämpning på Bromma flygplats. Däremot konstaterar myndigheten att Bromma flygplats fungerar bra för ambulanstransporter med hänsyn till närhet.[157]

Migrationsverket har personal dygnet runt på Arlanda flygplats. Bromma flygplats används knappt inom verksamheten.[158]

Kriminalvården genomför flera flygningar från Bromma flygplats varje år, men bedömer att andra flygplatser kan tillgodose behovet

[152] Polismyndigheten, Hearing 2021-06-16
[153] Polismyndigheten, Hearing 2021-06-16
[154] Sjöfartsverket (e-post 2021-06-14)
[155] www.sjofartsverket.se (hämtat 2021-08-16)
[156]www.kustbevakningen.se (hämtat 2021-08-16) samt Kustbevakningen, Broschyr, Havsövervakning i världsklass
[157] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Hearing 2021-06-16
[158] Migrationsverket, Hearing 2021-06-16

om flygplatsen avvecklas. Bromma flygplats kan dock förenkla logistiken kring dessa flygningar.[159]

Tullverket har en mobil verksamhet och har ingen fast bas på Bromma flygplats.[160]

Samhällsviktigt flyg kan flyttas till Arlanda flygplats enligt Swedavia AB, även om det inte fullt ut kan arrangeras så som kunderna önskar det. Ambulansflyg kan till exempel inte genomföra omlastning i hangar för alla flygningar i dagsläget. Swedavia AB har initierat en studie för hur allmänflyget kan omhändertas. Polismyndighetens helikopterbasering fungerar väl, men det finns inte så mycket mer utrymme för rörelser enligt miljötillståndet för Arlanda flygplats. Andra helikopterverksamheter bör därför få andra baseringar än Arlanda flygplats enligt Swedavia AB.[161]

En avveckling av Bromma flygplats bedöms inte påverka Sjöfartsverkets möjlighet att lösa sitt uppdrag för sjö- och flygräddningstjänst, på varken kort eller lång sikt, i någon betydande omfattning. Bromma flygplats är enligt Sjöfartsverket mest värdefull för helikopterverksamheten som planeringsalternativ enligt instrumentflygregler vid begränsad sikt, då flygplatsen på detta sätt medför en ökad räckvidd och tid i insatsområdet. [162]

Sjöfartsverket bedömer inte att detta har någon betydande påverkan på sjö- och flygräddningssystemet. En utglesning av öppna flygplatser är dock negativ för tillgängligheten med samhällsviktiga helikoptrar. [163]

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bedömer att redundansen försämras med en avveckling av Bromma flygplats.[164]

Avvecklingen skulle även kunna ha påverkan på vilka flygplatser som bör ingå i nätet med beredskapsflygplatser.

Fungerande sjukvårdstransporter med helikopter i Stockholmsområdet är av stor betydelse. En lösning bör enligt Trafikverket därför identifieras innan man går vidare med en avveckling av

[159] Kriminalvården, e-post 2021-06-14
[160] Tullverket, Hearing 2021-06-16
[161] Swedavia AB, Hearing 2021-06-16
[162] Sjöfartsverket (e-post 2021-06-14)
[163] Sjöfartsverket (e-post 2021-06-14)
[164] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Hearing 2021-08-16

Bromma flygplats, för det fallet att helikoptertrafik vid Bromma flygplats inte kan eller bör flyttas över till Arlanda flygplats.[165]

En avveckling av Bromma flygplats innebär att luftrummet avvecklas. Luftfartsverket ser behov av att utreda vad en avveckling kan innebära för framtida luftrumsanvändning. Privatflyg och drönartrafik kan öka i Stockholmsområdet vid en avveckling av luftrummet. Vilka konsekvenser kan det få för det samhällsviktiga flyget? Polismyndigheten menar att det är viktigt för myndigheten att luftrummet är kontrollerat på något sätt, eventuellt kan det kanske lösas med restriktionsområde. Region Stockholm ser en ökad risk för konflikter mellan ambulanshelikoptrar och annan trafik i form av både privatflyg med flygplan, helikoptrar och drönare om de centralare delarna av Stockholm blir utan flygledning och reglering av luftrummet.

En avveckling av Bromma flygplats påverkar inte Migrationsverkets verksamhet. Migrationsverket Arlanda flygplats och andra flygplatser. [166]

Om Bromma flygplats läggs ned så flyttar sannolikt trafiken till Arlanda flygplats, i så fall anpassar sig Tullverket till det. På Arlanda flygplats har Tullverket redan fast bemanning dygnet runt.[167]

Övrig samhällsviktig verksamhet

På flygplatsen finns även annan verksamhet som kan ses som samhällsviktig. Ett exempel på verksamhet som jag bedömer inryms inom samhällsviktig verksamhet är Bromma Air Maintenance AB. De tillhandahåller tjänster som till exempel underhåll och reparation av luftfarkoster, design och utveckling av flygplan. Företaget är utöver basen på Bromma flygplats även etablerad på Norrköpings flygplats och Malmens flygplats i Linköping.[168] Trafikverket lyfter fram underhållsverksamheten på Bromma flygplats för mindre luftfartyg, vilka bland annat används för samhällsviktiga transporter

[165] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24
[166] Migrationsverket, Hearing 2021-06-16
[167] Tullverket, Hearing 2021-06-16
[168] www.bam.aero (hämtat 2021-08-16)

såsom ambulansflyg.[169] Även Region Stockholm lyfter fram betydelsen av underhållet av svenska och norska ambulansflygplan samt Bromma Air Maintenance AB:s kalibrering av flygplatsernas landningshjälpmedel.[170]

En flytt av verksamheten till annan plats innebär självklart förändrade förutsättningar för verksamheten och åtminstone engångskostnader i samband med flytt. Det finns enligt min bedömning flera alternativa platser för lokalisering av denna verksamhet, där Arlanda flygplats är ett alternativ.

När jag fört dialog med aktörer på Bromma flygplats är min bild att de bedömer det som möjligt att omlokalisera verksamheten till exempelvis Arlanda flygplats. Det innebär visserligen något längre avstånd i förhållande till de centralare delarna av Stockholm, men är möjligt. Ett villkor är dock att de får bra förutsättningar för att fortsatt driva verksamheten.

2.4.3 Behov av kompensatoriska åtgärder

Jag kan konstatera att Bromma flygplats har begränsningar i öppettider och sådana bullervillkor i miljötillståndet, att det inskränker på flygplatsens funktion som förstahandsval för samhällsviktigt flyg. Under de tider den är öppen fyller den viktiga funktioner i ett närhets- och redundansperspektiv.

Jag har fört en dialog med flera intressenter, bland annat i samband med den hearing som jag genomförde i juni 2021 kring samhällsviktiga lufttransporter. Flera intressenter lyfter fram betydelsen av Bromma flygplats, speciellt för ambulanstransporter med både flygplan och helikopter. Flera intressenter menar att en avveckling av flygplatsen kommer att få en klar försämring. Jag har bland annat fångat följande risker och konsekvenser som kan uppstå vid en avveckling av Bromma flygplats:

– Försämrad tillgänglighet och längre transporttider till sjukhus i Stockholmsområdet.

[169] Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24

[170] Region Stockholm, Promemoria, Bromma flygplats – hearing 16 juni

– Försämrade möjligheter för att tanka luftfarkoster centralt i Stockholm, vilket kan leda till längre flyg- och transporttider i samband med olika spanings- och räddningsinsatser.
– Försämrad redundans och flexibilitet när aktörer inte har tillgång till Bromma flygplats.
– Inte samma kontroll över luftrummet efter att flygplatsen har avvecklats, vilket kan påverka förutsättningarna för samhällsviktiga lufttransporter.

Intressenterna lyfter fram viktiga aspekter och möjliga konsekvenser. Min bedömning är att de försämringar för samhällsviktig luftfart som kan komma att uppstå i form av försämrad tillgänglighet, möjlighet att tanka, redundans och flexibilitet är av sådan art att åtgärder för att minska dessa konsekvenser bör vidtas.

Vid en avveckling av Bromma flygplats ser jag behov av att åtgärder vidtas för att förbättra allmänflygets förutsättningar vid Arlanda flygplats, så att det är möjligt att flytta över samhällsviktiga flygtransporter från Bromma flygplats till Arlanda flygplats med verksamhetsförutsättningar som är tillräckligt goda. Swedavia AB:s påbörjade process med att samla allmänflyget, inklusive samhällsviktigt flyg, till en plats bör enligt min mening realiseras snarast möjligt.

Jag bedömer att vissa delar av allmänflyget kan använda andra flygplatser i regionen.

Det finns enligt min uppfattning även behov av att skapa goda tankmöjligheter centralt i Stockholm för helikopterverksamhet. Genom en eller flera sådana åtgärder mildras konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen och goda förutsättningar för olika verksamheter kan ges. Den av Region Stockholm beslutade lokaliseringen av sjukvårdshelikoptrar till Ullna är en möjlighet att pröva.

Vid Bromma flygplats bedrivs också samhällsviktig verksamhet, som exempelvis Bromma Air Maintenance AB. Det bör prövas om det är möjligt att flytta verksamheten från Bromma flygplats till Arlanda flygplats eller andra flygplatser.

För vissa aktörer kan en lokalisering till Arlanda vara av betydelse med hänsyn till vilka kunder man har och vilka transporter som

genomförs i verksamheten. För andra aktörer kan en lokalisering nära Stockholm vara avgörande för att säkerställa en hög kompetens i företaget och verksamheten. Andra kan av till exempel kostnadsskäl välja att omlokalisera sin verksamhet till en annan flygplats än Arlanda.

2.4.4 Bromma flygplats betydelse i ett totalförsvarsperspektiv

Totalförsvarsbeslutet 2021 – 2025

Regeringen presenterade i oktober 2020 propositionen 2020/21:30 Totalförsvaret 2021 – 2025. Riksdagen ställde sig bakom regeringens förslag om ett övergripande mål för totalförsvaret, nya mål för det militära och civila försvaret, inriktningen för Försvarsmaktens krigsorganisation och förändringar i Försvarsmaktens grundorganisation.[171]

Sverige blir påverkat om en säkerhetspolitisk kris eller väpnad konflikt uppstår i Sveriges närområde. Regeringens bedömning är att förmågan i totalförsvaret därför bör stärkas.[172]

Regeringens bedömning är att totalförsvaret bör utformas och dimensioneras för att kunna möta ett väpnat angrepp mot Sverige, inbegripet krigshandlingar på svenskt territorium[173].

Regeringen gör bedömningen att arbetet med att öka motståndskraften inom särskilt områdena ordning och säkerhet, skydd av civilbefolkningen, hälso- och sjukvård, livsmedel och dricksvatten, finansiell beredskap, transporter, energiförsörjning samt elektroniska kommunikationer och post behöver vidareutvecklas och stärkas.[174]

Det behövs enligt regeringen en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Att transporter och transportinfrastruktur fungerar är en nödvändig förutsättning för handel och resor såväl mellan länder som i Sverige och därmed för Sveriges försörjning av olika varor och tjänster.

En grundläggande funktionalitet inom transportområdet är också en förutsättning för att flera andra viktiga samhällsfunktioner ska

[171] www.riksdagen.se (hämtat 2021-08-17)
[172] Prop. 2020/21:30, Kap.4
[173] Prop. 2020/21:30, Kap 6.4
[174] Prop. 2020/21:30, Kap. 9.2

kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och då ytterst i krig. Det gäller till exempel transporter för livsmedels-, drivmedels- och bränsleförsörjning, ambulanssjukvård, polis och annan räddningsverksamhet. Transporter av personal och varor är också en förutsättning för Försvarsmaktens försörjningstrygghet. Kollektivtrafiken kommer att vara viktig vid höjd beredskap och krig, bland annat för utrymning och transport av krigsplacerade till inställelseplatser.[175]

Eftersom flera samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet förvaltas och drivs av kommersiella aktörer, som privata och statliga aktiebolag, anser Försvarsberedningen att olika former för samverkan och kravställningar gentemot de privata aktörerna bör analyseras och utvecklas. I detta sammanhang bör även kommunalt ägda flygplatser och hamnar beaktas. Trafikverket, med stöd av övriga myndigheter inom transportsektorn, bör enligt Försvarsberedningen leda arbetet med att utveckla beredskapsförmågan hos de kommersiella aktörerna. Transportmyndigheterna delar i stort Försvarsberedningens bedömning. Regeringen delar Försvarsberedningens och myndigheternas bedömningar och att näringslivet i ökad utsträckning bör inkluderas i totalförsvarsplaneringen.[176]

Betydelsen av Bromma flygplats

Regeringen konstaterar att det bedrivs olika typer av samhällsviktiga flygtransporter vid Bromma flygplats och att det är av stor betydelse att dessa verksamheter fortsatt kan bedrivas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt efter en avveckling av flygplatsen och att totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling.

I tidigare avsnitt har jag redovisat den betydelse som Bromma flygplats har för den interregionala tillgängligheten och för samhällsviktiga lufttransporter och verksamheter. Den analys och de bedömningar som jag redovisat i tidigare avsnitt gäller även för Bromma flygplats betydelse i ett totalförsvarsperspektiv.

Samtidigt som Bromma flygplats har sina fördelar, kan jag konstatera att Arlanda flygplats har en betydligt mer omfattande verksamhet av både linjefart och samhällsviktiga flygtransporter. Vid

[175] Prop. 2020/21:30, Kap. 9.2.6
[176] Prop. 2020/21:30, Kap. 9.2.6

en avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats försvinner dock en viktig samhällsfunktion inom transportområdet, i och med den redundans och flexibilitet som försvinner med Bromma flygplats avveckling. Utan ytterligare åtgärder kan det bli konsekvenser för medborgare, näringsliv och samhälle.

Bromma flygplats geografiska läge med närhet till Stockholms centralare delar kan enligt min bedömning ha betydelse för möjligheten att snabbt transportera resurser eller personer till eller från Stockholm. Det tillsammans med den kapacitet och redundans som flygplatsen bidrar med i dagsläget är av vikt i ett totalförsvarsperspektiv.

Det finns, enligt min mening, utifrån ett totalförsvarsperspektiv behov av att vidta åtgärder för att säkerställa att ett avvecklingsbeslut kring Bromma flygplats får så begränsade konsekvenser som möjligt.

Det finns därför behov av att bland annat, som jag redovisat tidigare, vidta kapacitetsförstärkningar vid Arlanda flygplats för att säkerställa möjligheterna för samhällsviktigt flyg samt att möjliggöra en helikopterflygplats med tankningsmöjligheter mer centralt i Stockholmsregionen för samhällsviktiga helikoptertransporter.

2.5 Omvandling till stadsbebyggelse

Min bedömning: Stockholms stad har rådighet över vad som ska hända på flygfältet efter att Swedavia AB har lämnat flygplatsen. Staden är såväl markägare som ansvarig för planläggning i enlighet med plan- och bygglagen.

Stockholms stad kommer i ett första skede att behöva ta ställning till om flygplatsen ska avinrättas, eller om någon annan än Swedavia AB ska bedriva flygplatsverksamhet på platsen.

Min bedömning är att det mest sannolika är att staden väljer att följa den långsiktiga inriktningen i sin översiktsplan och omvandlar marken till blandad stadsbebyggelse. I mina följande bedömningar utgår jag från det.

Som markägare har staden möjlighet att utveckla och sälja marken och på så sätt ta del av framtida värden på fältet. Jag har inte gjort någon egen värdering av markens värde, men jag återger två andras. Deras bedömningar av markvärdet ligger i ett spann

mellan 16 och 43 miljarder kronor. Det stora spannet speglar om inte annat osäkerheterna i en värdering.

Flygplatsområdet är stort och relativt centralt beläget. Det finns förutsättningar för en stor mängd bostäder och verksamhetsytor. Förutsättningarna begränsas bland annat av hur sanering sker och hur en hållbar mobilitet kan skapas. Kostnader för sanering framgår av nästa avsnitt och kostnader för hållbar mobilitet är osäkra. En ny gren av tvärbanan har just öppnat för trafik och den kommer att kompletteras etappvis norrut. Tvärbanan tillsammans med gång- och cykel kan utgöra en grund för att starta en utveckling av fältet.

På sikt kommer det sannolikt behövas åtgärder för kapacitetsstark kollektivtrafik och kommunal väginfrastruktur. Kostnaderna för dessa kan vara mycket stora, kanske tiotals miljarder kronor. Det är Stockholms stad och Region Stockholm som har ansvar för sådana investeringar.

Statens väginfrastruktur i anslutning till området är hårt belastat och trängselstyrande åtgärder bör övervägas. Statens spårinfrastruktur i anslutning till området skulle kunna vara aktuell att komplettera med en station.

Min bedömning är att en förändrad markanvändning inte bör medföra att statens ansvar för trafikförsörjningen ökar i området, men jag konstaterar att liknande situationer tidigare har varit föremål för förhandlingslösningar mellan kommun, region och stat.

Stockholms stad är ägare till marken där Bromma flygplats ligger och påverkas därmed av en avveckling av flygverksamheten. Stockholms stad har även ett kommunalt ansvar att avväga lämplig markanvändning och planlägga marken i enlighet med Plan- och bygglagen.

Genom hela flygplatsens historia har det funnits olika uppfattningar om dess existens, och nuläget är inget undantag. Debatten har länge utgått ifrån att om den statliga flygplatsverksamheten avvecklas kommer fältet att användas för bostäder och annan stadsutveckling. Stockholms stads inställning är förvisso att området på lång sikt, uttryckt i stadens översiktsplan, ska omvandlas till en stadsdel med blandad stadsbebyggelse, men att scenariot med en förtida statlig avveckling inte har hanterats under innevarande

mandatperiod. Detta samtidigt som röster hörts som aviserar intresse att bedriva flygtrafik under resterande arrendeperiod. Beroende på hur Stockholms stad ser på framtida markanvändning kan olika kostnader och värden uppstå.

I avsnitt 2.6.2 redogör jag översiktligt för vad som skulle krävas för att en flygplatsägare med ny operatör skulle ta över flygplatsen eller återstarta den om den avinrättats. Min bedömning är emellertid att det inte är sannolikt att så sker, även om det inte helt kan uteslutas.

I detta avsnitt går jag igenom planeringsläget, vad som gäller avseende markvärde, sanering av området samt resonerar om möjliga framtida intäkter.

2.5.1 Markvärde

Stockholms stad äger marken men har genom arrendeavtal till Swedavia AB upplåtit att driva flygplats på Bromma flygfält. Det arrenderade området uppgår till 135 hektar. Viss mark har redan återlämnats till staden. Som markägare har staden möjlighet att utveckla och sälja marken eller upplåta med arrende och på så sätt ta del av framtida värden på fältet. Värdenas storlek beror på faktorer som planbestämmelser om inriktningen på framtida markanvändning, kostnader för infrastrukturförsörjning och sanering, marknadsläge med mera.

Jag har inte gjort någon egen värdering av markens värde, men jag återger här två andras. Stockholms handelskammare har med hjälp av Ramboll gjort antaganden om exploateringsgrad (1-2) och kvadratmeterpris (11 560-16 046 kr/BTA[177]) och kommit fram till ett spann mellan 16 och 43 miljarder kronor.[178] WSP har gjort liknande antaganden (exploateringsgrad 1,5 och 15 000kr/ljus BTA[179]) och kommit fram till att stadens intäkt skulle kunna vara omkring 21 miljarder kronor.[180] Både Handelskammaren och WSP är noga med att betona osäkerheten i beräkningarna och att från dessa intäkter måste kostnader för infrastruktur, sanering med mera

[177] Den sammanlagda arean för varje våningsplan benämns som bruttoarea BTA
[178] Stockholms Handelskammare 2020 ”Satsa på Arlanda”
[179] Ljus BTA i bostadshus omfattar normalt alla areor undantaget teknikutrymmen (utrymmen för fläkt, hissmaskin, el, tele, värme, kyla) på vind
[180] WSP 2021 ”PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats” uppdrag till Trafikanalys

dras av. Jag anser att det stora spannet mellan 16 och 43 miljarder kronor i sig signalerar den stora osäkerheten i att värdera marken med så preliminära förutsättningar som föreligger.

2.5.2 Framtida markanvändning

I kontakt med Stockholms stad[181] har jag informerats om att det inte finns några konkreta planer på att omvandla flygplatsen till stadsmiljö innan 2038 då arrendeavtalet löper ut.
Jag konstaterar att det finns ett antal uppgifter att klara ut längs vägen, innan ny markanvändning kan förverkligas. Den sammantagna bilden är att det kommer krävas väsentlig tid för att lösa ut frågor om framtida markanvändning, sanering och investering i transportinfrastruktur och kollektivtrafik i sin helhet, men att en omvandling kan ske successivt.

Stockholms stads översiktsplan

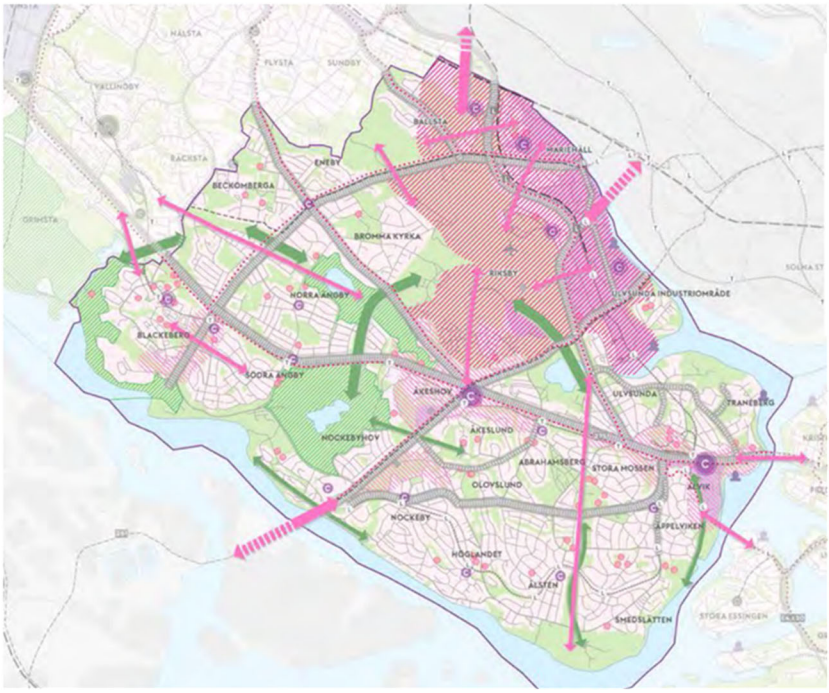
Stockholms stads översiktsplan från 2018, anger att det på lång sikt finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel med blandad bebyggelse genom att omvandla Bromma flygplats. En sådan utveckling förutsätter, enligt översiktsplanen, att den nationella och internationella tillgängligheten säkerställs och att tillgängligheten till Arlanda stärks.

Översiktsplanen anger också ett behov av möjliga framtida förbindelser i form av kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via Bromma flygplats och det framtida stadsomvandlingsområdet. Givet den mycket stora potential för stadsutveckling som finns när flygplatsen avvecklas efter 2038 kommer ett behov av kopplingar och infrastruktur att behöva beaktas, skriver Stockholms stad. Även omlandet runt flygplatsen påverkas av höjdrestriktioner och bullerstörningar. Restriktioner för bebyggelse inom flygplatsens influensområde för buller är också något Länsstyrelsen i Stockholm trycker på i granskningsyttrandet över översiktsplanen.[182]

[181] Möte den 2021-06-30 samt e-post 2021-07-09
[182] Stockholms stads översiktsplan, 2018

Figur 2.6 Karta del av Stockholms stads översiktsplan

Det skrafferade området över Bromma flygplats anger område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Pilarna anger strategiska respektive lokala samband för att åstadkomma en sammanhängande stad.



Källa: Stockholms stad, Översiktsplan, 2018

Hur många bostäder och andra verksamheter kan byggas?

Stockholms stad har under tidigare mandatperiod, till Brommautredare Anders Sundström 2016, uppgivit att staden såg möjligheter att bebygga fältet med 14 600 bostäder, samt minst lika mycket till i det omland som påverkas av restriktioner från flygplatsen. Totalt angavs att 30 000 bostäder, eller upp till 38 000 vid avsteg från dåvarande riktlinjer, utgjorde bostadspotentialen. Tiden för utbyggnad uppskattades till 10 år, under förutsättning att nödvändiga politiska beslut var tagna vilket inkluderade beslut om kollektivtrafik och annan infrastruktur.

I kontakt med mig kommenterar nu Stockholms stad sitt tidigare material med att nuvarande praxis i högre utsträckning inkluderar kommersiella lokaler och lokaler för samhällsservice, vilket påverkar markvärde och intäkter. Staden kommenterar även de krav och beslut som tillhör planeringsprocessen, men som inte staden har egen rådighet över, som till exempel skyddszoner vid väg och järnväg, höjda krav på skydd för skyfall, otydligheter gällande hantering av riksintressen, samhällsrisk och miljökvalitetsnormer. Därtill pekar staden på att komplexiteten i projekten ökar, vilket påverkar genomförandetid och projektekonomi.

Staden anför också att den investeringsstrategi som Stockholm stads fullmäktige beslutat innebär att den exploateringsintäkt som kan uppstå vid utbyggnad av bostäder används för att finansiera förskolor, skolor, idrottsplatser med mera som uppstår till följd av bostadsbyggandet.

Ytterligare en faktor att beakta i en exploatering av denna omfattning är att marknadens efterfrågan på bostäder med stor sannolikhet kommer att variera över tid.

Transportinfrastruktur och kollektivtrafik

För att kunna bygga en blandad stadsbebyggelse på Bromma flygfält kommer överväganden vad gäller transportinfrastruktur och kollektivtrafik att behöva göras. Området trafikförsörjs idag helt via det kommunala vägnätet och den nyligen öppnade tvärbanan. Den första etappen av tvärbanans Kistagren öppnade 2021, med station vid Bromma flygplats. Under 2022 och 2023 planeras resterande delsträckor att öppna för trafik, med anslutning till tunnelbana och pendeltåg. Se karta nedan.

Figur 2.7 Tvärbanans Kistagren

Spårväg. Den södra sträckan fram till Bromma flygplats öppnade för trafik 2021, näst kommande etapper till Ursvik och Helenelund väntas trafikstarta 2022 respektive 2023. De markområden som är ljusa/suddiga på bilden ligger i Sundbyberg, Solna respektive Sollentuna kommuner. Övrig mark ligger i Stockholms stad.



Källa: Stockholm Växer, Stockholms stad

Kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att krävas på sikt

En förändrad markanvändning bör inte medföra att statens ansvar för trafikförsörjningen ökar. Ansvaret för planering, finansiering och utbyggnad av kollektivtrafiken faller i huvudsak på Region Stockholm. Det finns inga konkreta planer och därmed inga kalkyler för vad det skulle innebära kostnadsmässigt. Men det finns en samsyn från Stockholms stad och Region Stockholm att det kommer att krävas kapacitetsstark kollektivtrafik. Båda parter uttrycker också förhoppning om att staten ska bidra i finansieringen.

Region Stockholm har i sina resonemang antagit att Bromma flygplats skulle kunna ge utrymme för 30 000 bostäder på fältet. Det betyder ungefär det dubbla i antal invånare. En preliminär beräkning från Regionen ger att en sådan utbyggnad på Bromma flygfät innebär cirka 11 000 ytterligare resenärer i kollektivtrafiken under den dimensionerande maxtimmen. För att få en uppfattning om storleken nämner Region Stockholm som en jämförelse att det under normala förhållanden vardagar mellan klockan 07.30 och 08.30 reser totalt 23 900 resenärer med tunnelbanans blå linje, 13 200 resenärer med tvärbanan och 17 100 resenärer med samtliga stombusslinjer i innerstan. Den slutsats Region Stockholm drar är att stadsutveckling i den omfattningen kommer ställa krav på utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik. [183]

Region Stockholm skriver även i Kollektivtrafikplan 2050 (remissversion) att en ny stadsdel på Bromma flygplatsområde skulle ge en stor påverkan på kollektivtrafikresandet. Men lägger till att för de områden som utvecklas längs Tvärbanans båda grenar skulle spårvagnstrafiken räcka till en början. En mer betydande bebyggelse bortom Tvärbanans gångavstånd behöver någon form av ytterligare kollektivtrafiklösning. En sådan lösning skulle enligt Region Stockholm kunna vara att vidareutveckla tunnelbanesystemet, alternativt att utveckla spårvägsnätet med matning till bland annat pendeltåg vid Sundbyberg C och en framtida station vid Solvalla.

Den enda kostnadsuppskattning jag har kommit över för kapacitetsstark kollektivtrafik i stil med tunnelbana är en schablonmässig bedömning från 2016. Den kostnadsbedömningen gjordes inom ramen för Sverigeförhandlingen och återges i

[183] Region Stockholm PM 2021-06-16 ”Bromma flygplats – hearing 16 juni”

Stockholms stads underlag till Anders Sundströms Brommautredning. Kostnaden angavs då till cirka 8 miljarder kronor[184]. Värt att notera är att sedan 2016 har Region Stockholm erfarit att tunnelbaneutbyggnaderna som pågår kostar avsevärt mer än vad som initialt beräknades.[185]

Vägkapaciteten räcker inte till

Infrastrukturen är en utmanande uppgift och ett stort åtagande för Stockholms stad då trängseln i vägnätet runt om flygplatsen är betydande redan idag. Stora planer i västerort accentuerar problematiken ytterligare. Trängsel i vägnätet runt Bromma flygfält berör även Ekerö, Solna och Sundbybergs kommuner.

Ett av målen för Stockholms stad är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm. Miljö och hälsoproblem som är orsakade av trafik kan minskas genom stadsutveckling och ny infrastruktur, enligt staden.[186]

Stockholms stad bedömer att det är flera enskilt stora satsningar som krävs och att omgivande transportsystem är underdimensionerat.[187] I underlaget till tidigare Brommautredning 2016 redogjordes för att trafiksituationen i inre Bromma, där flygplatsen ligger, är problematisk och känslig för störningar. En exploatering av flygfältet skulle innebära ytterligare påfrestningar på trafiksystemet. En utbyggd och förstärkt kollektivtrafik i stil med tunnelbana kommer att bli nödvändig, även enligt Stockholms stads dåvarande uppfattning. Inte enbart med tanke på ny bebyggelse på flygfältet utan även med hänsyn till utvecklingen i stort i denna regiondel, skriver de. Det blir också, enligt Stockholms stad, förmodligen nödvändigt med förbättringar eller utbyggnader i vägnätet. Ett alternativ som Stockholms stad lyfte 2016 var en ny vägtunnel från Åkeshov och Brommaplan, via Huvudstabron, till E4:an vid Järva krog. En sådan tunnel skulle enligt Stockholms stad ge möjligheter

[184] Stockholms stad 2016-02-12 "Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen"
[185] En förändring av de totala investeringsutgifterna från 22 506 miljoner kronor till 31 813 miljoner kronor i prisnivå januari 2016. Se Tilläggsavtal Stockholmsförhandlingen. RS 2020–0876
[186] Stockholms stad, kontakter vid möte 2021-06-30 samt e-post 2021-07-09
[187] Stockholms stad, kontakter vid möte 2021-06-30 samt e-post 2021-07-09

att prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik i yttrafiken. Stadens preliminära bedömning av kostnad för en sådan vägtunnel var 7–10 miljarder kronor.

Samtidigt konstaterar Trafikverket att det statliga vägnätet som ansluter till det lokala och kommunala vägnätet vid Bromma är hårt belastat redan idag. På E18/Kymlingelänken uppstår regelbundet köer, bland annat då trafiken till och från väg 279 Ulvsundavägen vävs ihop med den genomgående trafiken. En omvandling av Bromma flygplats till blandad stadsbebyggelse kommer att kräva närmare studier av hur framkomligheten i vägnätet påverkas.

Trafikverket konstaterar att även invånare i täta innerstadsmiljöer med stort och bra kollektivtrafikutbud och många målpunkter på gång- och cykelavstånd, tenderar att använda bil. Enligt den nationella resvaneundersökningen från Trafikanalys (RVU 2015) för Stockholms län gör varje invånare i Stockholms innerstad i genomsnitt 0,4 bilresor per dag. Därutöver tillkommer bilresor för försörjning av exempelvis näringslivets transporter som också bör beaktas i en utveckling av Bromma flygfält.

Enligt Trafikverkets uppfattning är det inte givet att det är ny kapacitet i vägnätet som då skulle bli aktuellt. Trafikverkets generella förhållningssätt är att det inte är lämpligt att förstärka vägkapaciteten om inte anslutande delar av nätet kan ta emot trafiken. Däremot lyfter Trafikverket fram åtgärder för att styra trafiken, som exempelvis en utvidgad trängselskatt[188] eller påfartsreglering.[189]

I mina kontakter med Stockholms stad har staden pekat på att många av de lösningar som behövs både omkring både Bromma och Arlanda inte finns vare sig i pågående planering eller i investeringsplaner.

Möjlighet att skapa en stadsdel med hållbart resande

Region Stockholm ser möjligheten att bebygga Bromma flygfält som ett avsevärt tillskott av bostäder i ett läge nära kollektivtrafik och den centrala regionkärnan.

[188] Se utformning och analys i Trafikverket 2015. ”Analys av ett trängselskattesystem som även omfattar närförorter” Underlag till Sverigeförhandlingen (Rapport 2015/202)
[189] Trafikverket 2021 "Underlag Bromma Läsanvisning slutversion 2021-06-30"

Även Trafikverket noterar att Bromma flygplats ligger omringat av arbetsplatstäta områden som Kista, Solna, Sundbyberg och innerstaden. En stadsutveckling av Brommaområdet har därför enligt Trafikverket goda förutsättningar för att åstadkomma en transporteffektiv stadsutveckling med en hög andel hållbar mobilitet med bland annat gång och cykel. Trafikverket konstaterar också att Mälarbanan just nu byggs om för ökad kapacitet vilket underlättar för eventuellt ytterligare en station på sträckan, vid Solvalla. Det är dock inte en del av planerna, och är inte motiverat av de planer som Stockholms stad har idag.

Likaså har Naturvårdsverket kommenterat att Bromma flygfält med sitt centrala läge har förutsättningar att utvecklas med närhet, funktionsblandning och prioritet för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik i gaturum med gena sträckningar.

2.6 Markens sanering

Min bedömning: Jag konstaterar att det förekommer markföroreningar från flygverksamheten på Bromma flygplats som kommer att behöva saneras. Förekomsten har påvisats genom översiktliga undersökningar av marken. Genomförda insatser räcker inte för att få en fullständig bild av föroreningsförekomsterna.

Jag har under utredningsarbetet konstaterat att ansvaret för att sanera Bromma flygfält delas mellan verksamhetsutövare, staten och markägare. Jag har däremot inte gjort någon ansvarsutredning vilket kommer att behöva göras för att dra de mer exakta gränserna mellan de ansvariga parterna. En sådan ansvarsutredning bygger bland annat på att mer omfattande markundersökningar har genomförts än vad som är fallet i dagsläget.

En avgörande fråga för hur saneringen ska göras och i vilken omfattning är vad Stockholms stad vill använda marken till efter flygplatsens avveckling. Verksamhetsutövarens och statens ansvar för saneringen sträcker sig endast till att sanera till risknivån ”mindre känslig markanvändning”, medan bostadsändamål förutsätter en mer omfattande och kostsam sanering till ”känslig markanvändning”. Kostnadsansvaret för en mer

omfattande sanering inför bostadsexploatering är markägarens och kan genom förhandling bäras av exploatören.

Som en konsekvens av de stora osäkerheter som föreligger går det inte att dra mer än mycket preliminära slutsatser om vad det kostar att sanera flygplatsen. Det yttrar sig i att det blir ett stort osäkerhetsspann. Den bästa bedömning jag kunnat göra är att det som ett minimum rör sig om ett tresiffrigt miljonbelopp men kan också uppgå till ett par, tre miljarder kronor för att sanera Bromma flygplats. De osäkerheter som gör kostnaden svårbedömd är dels bristande kännedom om föroreningsläget och om saneringstekniker för PFAS, dels att planeringen hur marken ska användas är i ett mycket tidigt stadium med stora frågor outklarade.

Förekomst av föroreningar

Den svåraste kända föroreningen på flygplatsen är PFAS. Andra föroreningar är bland annat metaller, PAH och petroleum. Vid grävarbeten som genomförs tas de farligaste föroreningarna bort löpande, så att marken uppfyller de krav som ställs vid flygplatsverksamhet.[190]

PFAS

PFAS är mycket långlivat, toxiskt, vattenlösligt och bryts inte ned i naturen.

Sedan 2012 har Swedavia AB genomfört undersökningar för att kartlägga förekomst av PFAS på flygplatsen. Undersökningarna visar att förekomsten är störst vid de två brandövningsplatserna. Den gamla brandövningsplatsen anlades 1965 och lades ned 1995 då den nya övningsplatsen togs i drift. Utöver undersökningar av jord vid brandövningsplatserna har PFAS undersökts inför eller i samband med schaktarbeten och påträffas regelmässigt, men i avsevärt lägre halter än vid brandövningsplatserna.

[190] Stockholms stad 2016-02-12 "Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen"

De till Stockholms stad återlämnade områden som Swedavia AB inte längre arrenderar, har varit föremål för något mer djupgående studier.

Åren 2017 och 2018 genomfördes noggrannare undersökningar av PFAS vid den gamla brandövningsplatsen som nu är golfbana. Resultaten från undersökningarna visar att där föroreningsnivån är som högst är jorden i källområdet förorenad ner till cirka 3 meter under befintlig markyta och halterna var 100 gånger högre än riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) vilket är den nivå som gäller för bland annat flygplatsverksamhet, men inte bostadsmark. Jorden i övriga området inom golfbanan kan anses vara förorenad ner till cirka 2 meter under befintlig markyta.[191]

Fakta riktvärde sanering, KM och MKM: Naturvårdsverket beskriver två typer av markanvändning för vilka sanering behöver ske till olika riktvärden.
Känslig markanvändning (KM). Markkvaliteten begränsar inte val av markanvändning. Alla grupper av människor (barn, vuxna, äldre) kan vistas permanent inom området under en livstid. De flesta markekosystem samt grundvatten och ytvatten skyddas.
Mindre känslig markanvändning (MKM). Markkvaliteten begränsar val av markanvändning till exempelvis kontor, industrier eller vägar. De exponerade grupperna antas vara personer som vistas i området under sin yrkesverksamma tid samt barn och äldre som vistas i området tillfälligt. Markkvaliteten ger förutsättningar för markfunktioner som är av betydelse vid mindre känslig markanvändning, till exempel kan vegetation etableras och djur tillfälligt vistas i området. Grundvatten på ett avstånd av cirka 200 meter, samt ytvatten skyddas.
Källa: Försvarsmakten med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning för Riktvärden för förorenad mark.

I stadsdelen Riksby, området Linta gårdsväg, där planarbete pågår har provtagning gjorts av ytlig jord med avseende på PFAS. Området var tidigare en del av arrendeområdet för Bromma flygplats, men det saknas uppgifter om att det förekommit övningar med

[191] Sweco 2018 "Avgränsning av perfluorerade ämnen, Bromma golfbana" på uppdrag av Swedavia AB

skumsläckmedel inom Linta gårdsväg. Inom de provtagna områdena på Linta gårdsväg visade provtagningen att halterna av PFAS var under det preliminära riktvärdet för känslig markanvändning (KM).[192]

Swedavia AB lät genomföra en dagvattenutredning med flödesmätning och provtagning av PFAS på Bromma flygplats under perioden februari 2020 till april 2021. Mätningarna utfördes i sex mätpunkter med syfte att registrera totalflödet av PFAS ut från flygplatsområdet till recipienten Bällstaviken i Ulvsundasjön. PFAS påträffades i alla mätpunkter, även i dagvatten med ursprung utanför flygplatsen. De högsta halterna uppmättes dock inne på flygplatsen och högst i det dagvatten som kommer från gamla och nya brandövningsplatserna.[193]

Riktvärdena för PFAS kan komma att skärpas. Dagens riktvärden är preliminära[194] och ett förslag om från europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (EFSA) är ute på remiss. Bakgrunden är en skärpt bedömning av hur mycket PFAS man kan få i sig utan risk för hälsan. Svenska Livsmedelsverket kommenterar förslag med att det är väntat och att det tydliggör att halterna av PFAS-ämnen i miljön måste minska.[195] Exakt vad det kommer att betyda för avhjälpandeåtgärder och kostnader för sanering i Bromma har jag ingen uppgift om annat än att skärpta riktvärden kan öka saneringskostnaderna ytterligare.[196]

Fakta PFAS: Per- och polyfluorerade alkylsubstanser (PFAS), även kallade högfluorerade ämnen, är fluorerade föreningar bestående av en alifatisk kolkedja med olika längder där väte (H) helt eller delvis bytts ut (substituerats) mot fluor (F). PFAS innefattar 3000 - 5000 olika ämnen som används brett i samhället från att vara en del i tillverkningsprocesser till att ge olika produkter önskvärda egenskaper. De förekommer därför i en lång rad produkter, exempelvis fett- och vattenavstötande impregnering i textilier och läder, ytskikt i papper och

[192] Sweco 2021 ”Riksby, Linta gårdsväg redovisning av PFAS-provtagning i ytlig jord.” på uppdrag av Swedavia AB
[193] Sweco 2021 ”Dagvattenutredning, flödesmätning och provtagning av PFAS på Bromma flygplats” på uppdrag av Swedavia AB
[194] Trafikverket, Statens miljögaranti
[195] Livsmedelsverket, pressmeddelande 2020-02-24
[196] Trafikverket, Statens miljögaranti

livsmedelsförpackningar, olika färgprodukter, rengörings-produkter, kokkärl med non-stick-beläggning, skidvalla, brandskum, kosmetiska produkter, bekämpningsmedel, i produkter för olje- och gruv-industrin med mera.

- PFAS är vitt spridda i miljön, extremt långlivade och vissa är giftiga. PFAS ger skadliga effekter i djurstudier, men det är osäkert om de halter som människor utsätts för ger några risker. En hälsoriskbedömning som Naturvårdsverket genomfört 2012 pekar på att risken för att människors hälsa påverkas negativt av de halter som hittills mätts upp är liten. Kunskaperna om hur PFAS påverkar vår hälsa är dock inte tillräcklig.
- PFAS tas lätt upp i kroppen. Till skillnad från andra miljögifter som dioxiner och PCB:er så lagras inte PFAS i fett. Istället binder de till proteiner i kroppen och ansamlas framförallt i levern och i blodet men även i lungorna och njurarna. Halveringstiden varierar från några dagar till flera år för olika PFAS.

Källa: Naturvårdsverket

Ansvarsfrågan

Ansvar för föroreningar på Bromma flygplats delas mellan Swedavia AB, staten genom Trafikverket, Stockholms stad och eventuellt andra verksamhetsutövare. Mot bakgrund av att flygplatsområdet inte är ordentligt undersökt är det idag inte möjligt att ge en tydlig bild av åtgärdsbehov och hur kostnaderna för saneringen ska fördelas mellan de olika aktörerna. Grovt sett ser ansvarsfördelningen ut som följer.

Ansvaret mellan Stockholms stad och Swedavia AB regleras i arrendeavtalet. Där framgår att (§15.5) att Swedavia AB (tidigare Luftfartsverket) svarar enligt lag (miljöbalken) för återställnings-åtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som har ersatt detta. Staden kan alltså ställa saneringskrav på sin avtalspart Swedavia AB.

Swedavia AB har i sin tur ett avtalsförhållande med staten om ansvar för bland annat sanering. Det regleras i avtalet då Swedavia AB bildades ur det tidigare Luftfartsverket. Det avtalet skiljer på historisk miljöskuld, som är föroreningar med mera hänförliga fram till tillträdesdagen, och framtida miljöskuld hänförliga från och med tillträdesdagen. Swedavia AB:s ansvar omfattar i det avtalet den framtida miljöskulden medan den historiska miljöskulden ansvarar svenska staten för (med vissa undantag). Det kan i det här sammanhanget också vara värt att notera att förekomsten av PFAS inte var ett känt problem vid tiden för Swedavia AB:s bildande.

Statens ansvar för den historiska miljöskulden (statlig miljögaranti) verkställs i detta fall av Trafikverket enligt 7 § andra stycket 1 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Trafikverkets ansvar för den historiska miljöskulden avser dock endast sanering för samma typ av markanvändning som var gällande vid bolagiseringen, det vill säga flygplatsändamål. De undersökningar och avhjälpandeåtgärder som genomförts eller planeras baseras därmed på fortsatt flygplatsverksamhet och inte på stadsutveckling med bostäder. För att den statliga miljögarantin ska utbetalas ska bland annat föroreningen ha uppkommit under Luftfartsverkets verksamhetstid, risk för människors hälsa eller miljön föreligga samt att åtgärden är skälig.[197]

Riskbedömningen i de undersökningar som gjorts har baserats på mindre känslig markanvändning (MKM) som är den som gäller vid flygplatsverksamhet och till exempel industriverksamhet. Undersökningar som utgår från att marken ska omvandlas till stadsmiljö med bostäder har inte genomförts. För att bedöma behov av åtgärder inför ett sådant scenario krävs ytterligare undersökningar och utredningar där riskbedömningen utgår från känslig markanvändning (KM).[198]

Om Stockholms stad avser utveckla flygfältet med markanvändning som kräver att risknivån utgår från känslig markanvändning kommer det att vara mer kostsamt och ingår inte i statens ansvar, utan behöver bäras av till exempel en exploatör.[199]

[197] Trafikverket 2021 ”Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats - sanering av flygplatsområdet” och Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21:Brommautredningen "Brommautredningen - kommentarer från Markmiljöenheten"
[198] Trafikverket 2021 ”Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats - sanering av flygplatsområdet”
[199] Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21:Brommautredningen "Brommautredningen - kommentarer från Markmiljöenheten"

Stockholms stad var i sitt underlag till Brommautredningen 2016 medveten om dessa förhållanden. De skriver att ”Då Swedavia nyttjat området för flygplatsändamål är det sannolikt svårt att få Swedavia att ta ansvar för att bekosta åtgärder till nivån Känslig markanvändning eller till de platsspecifika riktvärden som kan komma att tas fram. Denna merkostnad för att kunna nyttja området för annat ändamål kommer sannolikt staden eller framtida byggherrar att få bekosta.”[200]

Det är heller inte uteslutet att även andra verksamhetsutövare, som till exempel bränsleleverantörer, skulle kunna vara ansvariga för delar av föroreningarna.

Med anledning av det osäkra läget vad gäller omfattningen av saneringsbehov, samt de sannolikt stora kostnaderna som olika efterbehandlingsåtgärder och riskbedömningsnivåer medför kommer ansvarsfördelningen att behöva utredas successivt och mer i detalj framöver. Erfarenheter från Försvarsmakten vid avveckling av flygflottiljer gör gällande att ansvarsfrågan kan vara komplex och utredningsinsatserna kan vara omfattande. Naturvårdsverket har en juridisk vägledning för ansvarsfrågor vid efterbehandling. De konstaterar att vid en skälighetsbedömning bör det inte anses skäligt att en verksamhetsutövare åläggs att svara för utrednings- och efterbehandlingskostnader som är en följd av ny markanvändning.[201]

Kostnader för marksanering

En avgörande komponent för att beräkna kostnad av sanering är till vilket riktvärde som marken behöver saneras. För att kunna omvandla fältet till en blandad stadsmiljö med bostäder krävs sanering för känslig markanvändning (KM). Om flygfältet istället används för till exempel industriändamål krävs endast sanering till mindre känslig markanvändning (MKM). Framtida markanvändning styr med andra ord i hög grad vilka saneringsåtgärder som blir aktuella eftersom vald markanvändning påverkar vilka grupper som

[200] Stockholms stad ”Bromma flygplats – svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen” 2016-02-12 Bilaga 2.
[201] Naturvårdsverket 2012 Rapport 6501 ”Efterbehandlingsansvar – En vägledning om miljöbalkens regler och rättslig praxis”

kan exponeras för föroreningarna och i vilken omfattning detta kan ske.[202]

Enligt den bedömning som Stockholms stad gjorde 2016 i samband med Anders Sundströms Brommautredning[203] ansågs kostnaden för sanering uppgå till flera hundratals miljoner kronor. Det konstaterades också i det sammanhanget att det inte fanns någon vedertagen, beprövad metod för sanering, vilket skapar ytterligare osäkerhet för kostnadsbedömningen.[204]

Enligt Swedavia AB:s uppfattning kan kostnadsskillnaden för reduktion av halter i jord ner till riktvärde KM, MKM eller platsspecifika riktvärden skilja så mycket som en tiopotens mellan varandra. Swedavia AB utesluter inte att kostnaderna för sanering kan komma att uppgå till miljardbelopp.[205]

”Flera hundratals miljoner” respektive ”miljardbelopp” är med andra ord de bästa bedömningarna från de aktörer som har mest kunskap om Bromma flygplats. För att få ytterligare kunskap om kostnadsbilden har jag sökt efter tidigare erfarenheter från sanering av flygplatser, och i synnerhet PFAS-sanering.

Castellum AB som äger Säve flygplats och har ambitioner att utveckla verksamheter inom logistik och lager konstaterar att det inte finns en vedertagen metod för sanering av PFAS utan det är ett pågående utvecklingsarbete. En indikation på kostnaden för sanering är, enligt Castellum 1 000–1 200 kronor per ton förorena massor. Att i vissa fall isolera föroreningen på platsen, och säkra att den inte sprider sig vidare skulle kunna vara mindre kostsamt. Castellum har inte för avsikt att bygga bostäder, varför kostnaden avser riktvärdet för mindre känslig markanvändning.

Försvarsmakten har flera pågående saneringsärenden på avvecklade flygflottiljer. Kostnader för att återställa förorenad mark, exklusive PFAS, har historiskt uppgått till cirka 60 miljoner kronor per flygflottilj. Då kan det dock finnas kostnader som inte inkluderas utan som andra än Försvarsmakten varit ansvariga för, exempelvis Fortifikationsverket.

---

[202] Naturvårdsverket 2019 ” Vägledning om att riskbedöma och åtgärda PFAS-föroreningar inom förorenade områden”
[203] Anders Sundström. 2016 ”Mer flyg och bostäder” Diarienummer: N2016/02702/PUB
[204] Stockholms stad 2016-02-12 "Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen"
[205] Swedavia AB 2021 "Underlag till regeringens utredare för Bromma i enlighet med begäran."

Avhjälpandeåtgärderna för PFAS är inte helt genomförda vilket gör att Försvarsmakten inte kan ge några tydliga kostnader för det. I likhet med Stockholms stad konstaterar Försvarsmakten dessutom att det i nuläget inte finns några etablerade och väl beprövade efterbehandlingsmetoder avseende PFAS-förorenade områden vilket ytterligare försvårar kostnadsbedömningen. Därtill påpekar de att det saknas erfarenheter av storskaliga efterbehandlingsprojekt av PFAS-föroreningar.

Trots dessa osäkerheter gör Försvarsmakten en grov uppskattning för kostnader för avhjälpandeåtgärder för PFAS till 50–600 miljoner kronor per flygflottilj. Tillsammans med icke-PFAS kan kostnadsspannet per flygflottilj röra sig om mellan 100 och 600 miljoner kronor, det avser dock endast sanering till riktnivån mindre känslig markanvändning (MKM).

Figur 2.8 Saneringsarbete vid F18 Södertörns flygflottilj 2005–2008

Gräv- och schaktsanering varvid 35 000 ton petroleumförorenad jord avlägsnades. Grävdjupet översteg i vissa delar 10 meter djup. Saneringsinsatsen pågick under cirka 3 års tid.



Källa: Helldén Environmental AB (ur rapport 2021-07-01 ”PM – Efterbehandlingskostnader vid Försvarsmaktens flottiljer ”Försvarsmakten)

En överslagsberäkning som WSP gjort, baserad på kostnadsuppgiften från sanering av Norra Djurgårdsstaden (om 610 kronor per kubikmeter), ger att en sanering av Bromma flygplats för samma kostnad skulle uppgå till 800 miljoner kronor (vid 1 meters djup), 1,65 miljarder kronor (vid 2 meters djup) och knappt 2,5 miljarder kronor (vid 3 meters djup).[206] Det är för mig inte känt om saneringen i Norra Djurgårdsstaden också innehåller PFAS.

Här kan det återigen vara på sin plats att betona att de osäkra parametrarna för dessa kostnadsuppskattningar både rör grävdjup, åtgärdsval, riktvärde, markanvändning och förekomst av förorening på fältet.

Process och tidsåtgång

I direktivet till utredningen efterfrågas kunskap om vad som krävs för att sanering av flygplatsområden ska starta. Som redogjorts för ovan behövs mer kännedom både om framtida markanvändning och om förekomst av föroreningar för att kunna starta saneringen.

Det innebär att Swedavia, Trafikverket och Stockholms stad, som inte bara är planmyndighet och markägare utan även tillsynsmyndighet för flygplatsen, behöver ha samsyn om hur saneringen ska gå till innan den startar. För att kunna få det krävs mer omfattande undersökningar av föroreningsläget. Sådan kunskap är grundläggande inte enbart utifrån ansvars- och kostnadsfördelning utan även för kostnadernas storlek och överväganden om framtida markanvändning. Undersökningar för att kartlägga förekomst av föroreningar bör kunna göras tämligen omgående, medan samsyn om ansvar och kostnadsdelning för åtgärder kan ta lång tid (och förhandling) för att uppnå.

I praktiken sker undersökningar och åtgärder vidtas i samordning med ansvariga parter efterhand som stadens planläggning av området fortskrider. Det finns möjligheter att utarbeta platsspecifika riktvärden där hänsyn tas till förhållanden och byggplaner i varje aktuellt område.[207]

Även erfarenheter från Castellums utveckling av Säve flygplats visar på behovet av att ha en kontinuerlig dialog med berörd

[206] WSP 2021 ”PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats” uppdrag till Trafikanalys
[207] Swedavia AB 2021 "Underlag till regeringens utredare för Bromma i enlighet med begäran."

stadsmiljöförvaltning och överväga olika möjlighet för att hantera föroreningarna. Vissa delar av den tidigare flygplatsen kan behöva saneras eller massor köras till deponi. I andra delar kan det vara aktuellt att kapsla in föroreningen, vilket inte är lika kostsamt men sätter tydliga begränsningar för hur marken kan användas.[208]

Vad gäller hantering av PFAS kan en utredning av spridning på och omkring flygplatsområdet bli tidskrävande och kostsam. Det saknas idag etablerade metoder, men Naturvårdsverket menar att det sker en snabb teknikutveckling på området och att det idag finns tekniker med tämligen god reningsgrad.[209]

Fakta sanering flygplats: För att klarlägga föroreningssituationen i mark och grundvatten erfordras omfattande undersöknings- och utredningsinsatser. Insatserna följer det vägledningsunderlag och de riktlinjer som Naturvårdsverket utarbetat för hantering av förorenade mark- och vattenområden.

Erfarenheter från sanering av militära flygplatser (flygflottiljer) visar att vanligt förekommande undersöknings- och utredningsinsatser är:

Miljötekniska markundersökningar med jord- och grundvattenprovtagning vid platser där spill/läckage av flygdrivmedel till jord och /eller grundvatten kan misstänkas ha förekommit. Exempel på dylika platser är aktiva eller nedlagda distributions- eller lagringsanläggningar för flygdrivmedel, fatförråd, tillfälliga eller permanenta tankningsplatser.

Porgasmätning med avseende på förekomst av flyktiga kolväten (VOC) i anslutning till bland annat bostäder, kontorsbyggnader, arbetslokaler, rörledningar, brunnar i mark med mera. Flyktiga kolväten härrör i allmänhet från äldre spill/läckage av flygdrivmedel och kan vid ansamling under eller inuti byggnader leda till explosion, brand eller förgiftning till följd av inandning av hälsoskadliga gaser. Porgasmätning bör därför i allmänhet kombineras med provtagning och analys av inomhusluftens VOC-innehåll.

Sediment- och ytvattenprovtagning i berörda vattenområden, till exempel närbelägna sjöar och vattendrag vilka utgör

[208] Castellum, digitalt möte 2021-06-29
[209] Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21:Brommautredningen "Brommautredningen - kommentarer från Markmiljöenheten"

recipienter för till exempel spill av drivmedel, glykol, urea och kemikalier av olika slag.

Undersökningarna utförs vanligen i flera steg, i form av översiktlig undersökning, kompletterande undersökning, huvudstudie och åtgärdsförberedande undersökning. Resultaten utvärderas mellan varje steg och en bedömning av riskerna genomförs, vilket medför att en plats ofta tar flera år att undersöka i tillräcklig omfattning för att en åtgärd ska kunna genomföras. Genom att följa Naturvårdsverkets arbetsmetodik och vägledningsunderlag tas som regel tre utredningshandlingar fram:

- Fördjupad riskbedömning. Redovisar den sammantagna riskbilden avseende föroreningarnas påverkan på människors hälsa eller miljön.
- Åtgärdsutredning. Fastställer övergripande mätbara åtgärdsmål, behov av riskreduktion och åtgärdsalternativ för sanering/efterbehandling av de förorenade mark- och vattenområden som identifierats och kartlagts i den fördjupade riskbedömningen. Riskreduktion innebär till vilket riktvärde saneringsarbetena ska bedrivas. Här ska skiljas på känslig markanvändning (vid bostäder, förskolor med mera) och mindre känslig markanvändning (vid arbetsplatser, parkeringsytor med mera).
- Riskvärdering. Syftar till att utvärdera åtgärdsutredningens prioriterade åtgärdsalternativ med beaktande av kostnads-nytto-aspekter och eventuella samhällsaspekter. Även påverkan på natur- och kulturmiljö, landskapsbild, teknikutveckling, psykologiska aspekter kan vara aktuellt att beakta. Riskvärderingen betraktas som en iterativ process som syftar till att komma fram till mest lämpliga åtgärd.

Källa: Försvarsmakten[210]

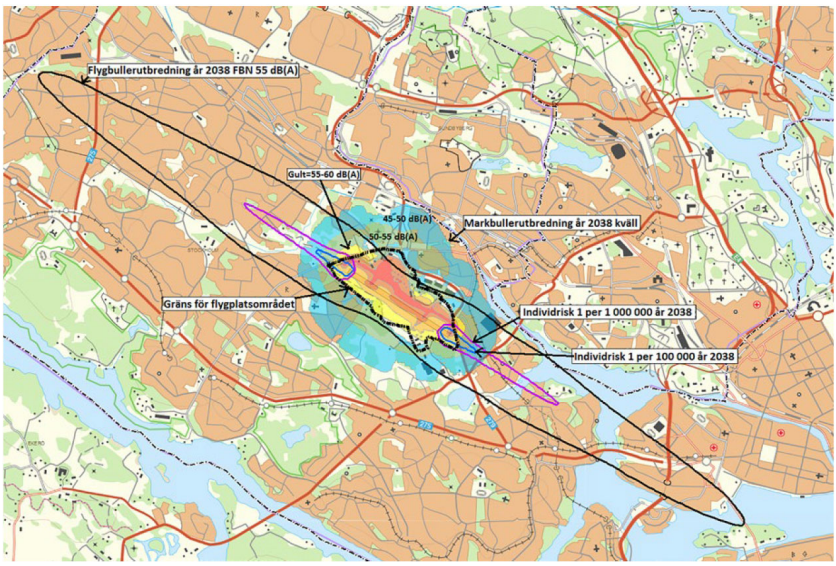
[210] Försvarsmakten FM2021-15577:2 "Ang. fråga om sanering av flygplatser inför exploatering"

2.6.1 Restriktioner i flygplatsens omland

Bromma flygplats medför vissa restriktioner vad gäller stadsutveckling och bostadsbyggande även utanför det arrenderade flygplatsområdet. Både markbuller och luftbuller i ett större omland (Figur 2.9 Karta över flygplatsområdet samt influensområden för buller och risk). Flygplatsen medför också hinder i höjdled som berör Stockholm, Solna, Sundbyberg, Järfälla, Nacka, Ekerö samt Sollentuna kommuner.[211]

Figur 2.9 Karta över flygplatsområdet samt influensområden för buller och risk

Kartan visar både markbuller och luftbuller samt områden med risk för tredje man.



Källa: Trafikverket 2015, ”Riksintressepreciseringför Bromma Stockholm Airport”

I direkt anslutning till flygplatsområdet finns också Bällsta radar, som är en del av Luftfartsverkets radarinfrastruktur. Bällsta radar används inte i flygtrafikledningen på Bromma flygplats utan för flygtrafik i hela Stockholms luftrum, både överflygande och sådan som använder någon av flygplatserna. Radarinfrastrukturen är en nödvändig del av internationell och nationell flygtrafik.

[211] Trafikverket 2015, ”Riksintressepreciseringför Bromma Stockholm Airport”

Tidigare utgjorde radarinfrastrukturen i Stockholms luftrum en begränsning i höjdled. Genom regeringens samordnare för ökat bostadsbyggande[212] kom berörda parter överens om åtgärder som innebär komplettering av övervakningsinfrastrukturen för flygtrafikledning i Stockholmsområdet. Syftet var att möjliggöra byggnation av ytterligare bostäder i Stockholmsområdet, samtidigt som funktionaliteten för flygtrafiken upprätthålls. Med anledning av detta uppdrog regeringen[213] åt Luftfartsverket att vidta åtgärder.

Luftfartsverket och Stockholms stad slöt en överenskommelse 2017 där Stockholms stad åtar sig att upplåta del av fastighet med arrende för radarstation i Bällsta. Arrendet löper på 10 år från upplåtelsedagen. Luftfartsverket åtog sig samtidigt att uppfylla villkoren i arrendeavtalet och återkalla samtliga överklaganden i pågående överprövningar av bygglov och detaljplaner där Luftfartsverket motsatt sig ny eller ändrad bebyggelse med motiveringen att denna bebyggelse skulle innebära störningar på övervakningen av flygtrafik och luftrum ovanför Stockholm.

Jag har varit i kontakt med Luftfartsverket för att följa upp nuläget och kan konstatera att de har fullföljt sitt åtagande. Radarsystemet är förstärkt med en tredje radar för att få god radartäckning. Luftfartsverket har även inrättat en arbetsprocess där alla planer på höga hus som skapar störningar för radar i Stockholms luftrum hanteras i särskild ordning. Med den nya utrustningen och hanteringen har inget ärende behövt avslås. [214]

[212] Regeringen uppdrog den 17 november 2016 (dnr N2016/07177 /PBB) med tillägg i beslut den 22 juni 2017 (dnr N2017 /04380/PBB), åt en samordnare att möjliggöra för bostadsbyggande som av skäl staten råder över inte har kunnat genomföras.
[213] Genom beslut den 30 november 2017 (N2017/03101/PBB, N2017/07110/PBB)
[214] LFV, digitalt möte 2021-06-18

Figur 2.10 Radaranläggning

Radaranläggning, i Stockholms luftrum (Major TMA)



Källa: Luftfartsverket

Bällsta radar installerades 2015 och har 15 års livslängd. Oavsett om flygtrafik bedrivs på Bromma flygplats eller om platsen omvandlas till stadsbebyggelse eller annan markanvändning kommer Bällsta radar att påverka markanvändningen i höjdled på platsen så länge den är i bruk. Reglerna för hur högt som kan byggas i radarns närhet följer ICAO doc 15. Den innebär ett skyddsavstånd 500 meter runt tornet där inga byggnader överskrider radarns antennhöjd tillämpas (ca 50 meter över havet). Efter 500 meter tillåts successivt högre höjder fram till 15 kilometer från tornet.

Luftfartsverket ser gärna att Bällsta radar fortsätter att användas för radar även på lång sikt. eftersom att bygga nya fundament är en stor investering och platserna för sådana blir allt färre. Dessutom är just Bällsta radar ett fundament av osedvanligt god kvalitet. Jag konstaterar därför att det inte är otänkbart att det även efter 2027/2030 kan finns en intressekonflikt mellan flygradarbehovet och markanvändningen i dess närhet.

Finansiering av radar sker normalt sett via avgifter på en route-trafiken. Förstärkningen av radar i Stockholms luftrum skedde med ett särskilt budgetanslag. Beloppet för förstärkningen utgjorde

endast en mindre summa jämfört med de värden som fanns att vinna på exploateringsintäkter. Dock hindrade regler Stockholms stad från att ta ut avgifter för att finansiera en radaranläggning, och Luftfartsverket hindrades av regler att ta emot finansiering den vägen.

Jag konstaterar att eftersom frågan om att flytta, höja eller förstärka radaranläggningar förekommer återkommande i en växande stadsregion i kombination med arrendeavtal som löper ut eller sägs upp samt radarnas livslängd, kan det finnas anledning att se över finansieringsregler för Luftfartsverket och exploateringsanknutna intäkter. Det är emellertid inget som primärt ingått i mitt uppdrag.

2.6.2 Om flygplatsen fortsätter att drivas - men i annan regi?

I direktivet till mitt uppdrag är utgångspunkten att Stockholms stad avser att använda marken till stadsutveckling och bostäder när flygplatsen avvecklas. Det är också vad Stockholms stad genom sin översiktsplan har planerat för på lång sikt (efter 2038). Frågan som nu är på bordet är emellertid en förtida avveckling. I den debatten har det funnits röster som menar att om Swedavia AB avvecklar sin flygverksamhet finns det andra som vill driva den vidare. Frågan jag ställer mig är dels om det är ett sannolikt scenario givet de regler och ledtider som föreligger, dels vad som skulle hända med övriga slutsatser och konsekvenser om så blir fallet.

De tillstånd som behövs för att driva flygplatsverksamhet är ett EASA certifikat (som Transportstyrelsen beviljar), ett CNS certifikat (som Transportstyrelsen också beviljar) ett säkerhetsgodkännande (som Transportstyrelsen också beviljar) samt ett miljötillstånd (som man ansöker om från Mark -och miljödomstolen). Det kan även finnas andra tillstånd som behöver sökas beroende på vilken verksamhet som man vill bedriva utöver flygplatsverksamheten. [215]

Om Swedavia AB inte underlättar för någon annan flygplatsoperatör att ta över certifikat med mera kommer

[215] Swedavia AB, kontakt via e-post 2021-08-12

Transportstyrelsens schablonmässigt uppskattade prövningstid för de tre tillstånden sammantaget att vara upp till 24 månader.[216]

Miljötillstånd har ingen schabloniserad handläggningstid, men är i normalfallet en process på ett antal år. Det kan heller inte sägas säkert att Mark- och miljödomstolen skulle bevilja ett nytt miljötillstånd för en flygplats i stadsdelen Bromma med dagens regler och överväganden.

Jag håller därför för osannolikt att ett sådant scenario blir verklighet, åtminstone inte i form av en trafikflygplats för linjeflyg. Med erfarenheter från Säve flygplats i Göteborg, som återinrättade en kontrollzon över flygplatsen för visst allmänflyg är det inte otänkbart att ett sådant scenario skulle kunna inträffa under den tid som planering och sanering påbörjas inför en större omvandling av flygfältet.

Om ett scenario med fortsatt flygtrafik i linjefart ändock skulle inträffa kommer det att påverka mina slutsatser vad gäller sanering, behov av ytterligare kollektivtrafik och förstås markvärdet.

2.7 Swedavia AB och Bromma flygplats

Min bedömning: Jag uppskattar att merkostnaderna för att driva två flygplatser med överkapacitet rör sig om betydande belopp som ska finansieras av kunderna. En konsolidering med hänsyn till den nya marknadssituationen, med en lägre efterfrågan, kan bidra till att minska infrastrukturkostnaderna för Swedavia AB. Något som på sikt även kommer flygbolag, passagerare och transportköpare till gagn.

Det kan enligt Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag finnas en möjlighet för tillåtet stöd avseende flytt av flygplatser. Det är dock ingen jag bedömer som sannolikt, med hänsyn till de villkor som ska vara uppfyllda. Om detta skulle aktualiseras, krävs fördjupade analyser och dialog med Kommissionen samtidigt som det självklart kan komma att påverka Swedavia AB:s beslutsprocess.

[216] Transportstyrelsen

2.7.1 Swedavia AB:s verksamhet

Mål och uppdrag för bolag med statligt ägande

Genom bolagsordningen bestämmer ägaren bolagets verksamhetsmål och vissa angivna ramar för verksamheten. I bolag med statligt ägande har verksamhetsföremålet sin grund i riksdagens beslut. [217]

Genom ägaranvisning ger ägaren instruktioner till bolagets styrelse. I bolag med statligt ägande används ägaranvisningar i huvudsak när bolaget har ett särskilt beslutat samhällsuppdrag, får anslag, befinner sig i omstrukturering samt vid avregleringar och andra liknande väsentliga förändringar. Ägaranvisningar ska bland annat formaliseras genom beslut på bolagsstämma. Om ett uppdrag lämnas i ägaranvisning, ska det i ägaranvisningen tydligt framgå hur uppdraget finansieras, redovisas och följs upp. [218]

Swedavia AB har i samhällsuppdrag att inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade målen[219].

Ekonomiska mål är ett viktigt verktyg i bolagsstyrningen av bolag med statligt ägande. De ekonomiska målen definieras i huvudsak inom lönsamhets-, kapitalstruktur- och utdelningsmål. De ekonomiska målen beslutas av bolagsstämman.[220] De ekonomiska målen för Swedavia AB är att avkastning på operativt kapital ska uppgå till minst 6 procent, skuldsättningsgraden ska uppgå till 0,7 – 1,5 gånger och ordinarie utdelning ska uppgå till mellan 10 – 50 procent av resultatet efter skatt[221].

Vissa bolag med statligt ägande har ett särskilt beslutat samhällsuppdrag, det vill säga ett uppdrag beslutat av riksdagen att bedriva verksamhet som syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning till ägaren[222]. Swedavia AB är ett av 22 bolag med särskilt beslutat samhällsuppdrag[223]. I vissa fall kan verksamheter inom ramen för ett särskilt beslutat samhällsuppdrag delfinansieras genom anslag på statsbudgeten. [224]

[217] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[218] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[219] Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020
[220] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[221] Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020
[222] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[223] Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020
[224] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020

För att kunna utvärdera och följa upp hur de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs fastställs i relevanta fall uppdragsmål. Uppdragsmålet beslutas av bolagsstämman.[225] De fastställda uppdragsmålen för Swedavia AB är återrapportering av andel nöjda resenärer, antal passagerare inrikes, antal passagerare utrikes, antal utrikesdestinationer, antal haverier eller allvarliga tillbud och koldioxidavtryck. Ingen målnivå är fastställd för något av uppdragsmålen.[226]

Uppföljning av uppdragsmål och ekonomiska mål sker vid ägardialog. Även de av styrelsen fastställda strategiska målen följs upp inom ramen för denna dialog.[227]

I avsnitt 1.7 redogör jag bland annat för statens och Swedavia AB:s rådighet över vissa beslut.

Swedavia AB:s uppdrag[228]

Swedavia AB är ett statligt bolag, som enligt bolagsordningen indirekt eller direkt ska 1) finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar, 2) tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster samt kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet såsom bilparkering, upplåtelse av lokaler och fastigheter, marktjänster, reklam, servicetjänster samt konsulttjänster med mera, 3) äga och förvalta fast egendom, 4) äga och förvalta aktier och andelar i bolag som bedriver sådan verksamhet som anges i bolagsordningen samt, 5) bedriva därmed förening verksamhet.

Bolaget ska, inom ramen för sin affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Bolaget får enligt bolagsordningen inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen vid var tid genom beslut fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Den senare får inte ändras utan att regeringen lämnat tillstånd till detta.

[225] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[226] Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020
[227] Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020
[228] Swedavia AB:s bolagsordning, antagen vid bolagsstämman den 29 april 2014

Swedavia AB:s verksamhet och ekonomi

Swedavia AB har två rörelsesegment i verksamheten. Det är flygplatsverksamhet respektive fastighetsverksamhet. Swedavia AB:s verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar. [229]

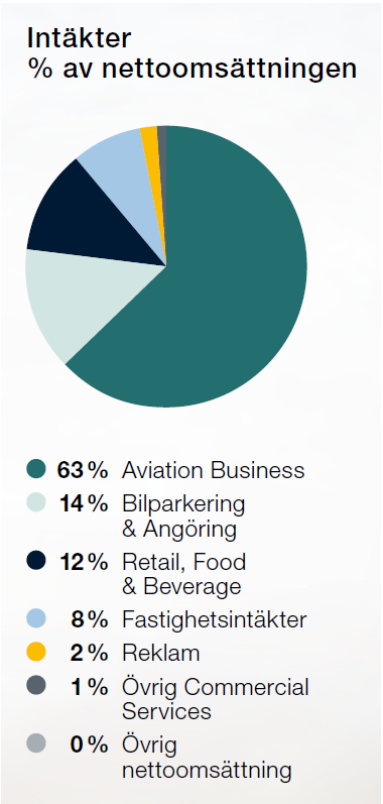
Inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia AB de tio flygplatser som ingår i nationellt basutbud. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. Swedavia AB delar in flygplatsverksamheten i två delar, ”aviation business” och kommersiella tjänster. I ”aviation business” ingår resenärstjänster, start- och landningstjänster, säkerhetskontroll, terminal- och undervägstjänster, assistanstjänster för personer med funktionsvariationer och infrastruktur för marktjänster (bland annat bagagehantering och tankning). I de kommersiella tjänsterna inryms uthyrning av lokaler (för handel, restauranger, kontor, lager och logistik), bilparkering och angöring samt tjänster för resenär och bland annat reklam och IT. [230]

Inom fastighetsverksamheten äger, driver och förvaltar Swedavia AB byggnader och markfastigheter i anslutning till Swedavia AB:s tio flygplatser. I denna verksamhet ingår bland annat ägande, utveckling och förvaltning av exploaterbar mark på och omkring Swedavia AB:s flygplatser och framtagande av fastighetsutvecklingsprojekt för hotell, kontor, logistik, handel med mera.[231]

Av figuren nedan framgår de olika segmentens betydelse i förhållande till Swedavia AB:s nettoomsättning.

[229] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[230] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[231] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020

Figur 2.11 Swedavia AB:s intäkter 2019 i procent av nettoomsättningen



Källa: Swedavia, Års- och hållbarhetsredovisning 2019

De olika segmentens betydelse och andel av nettoomsättningen har förändrats under 2020Det förklaras av den kraftiga minskningen av antalet flygrörelser och resenärer under 2020[232].

Efter samråd med flyg- och marktjänstbolag beslutade Swedavia AB under hösten 2019 att höja flygplatsavgifterna i sitt nätverk med fem procent från januari 2020. Höjningen var en följd av den långsiktiga infrastrukturutvecklingen som Swedavia AB genomför. I juni 2020 beslutade Swedavia AB om ett kompletterande incentive-program (rabatter) för att möta marknadens behov vid återupptagande av flygtrafik efter covid-19-pandemin. I slutet av 2020 beslutade bolaget att flygplatsavgifterna för 2021 ska lämnas

[232] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020

oförändrade. Under året har även rabatter och hyresnedsättningar genomförts för andra kunder till bolaget. [233]

För 2020 uppgick koncernens nettoomsättning till cirka 2,5 miljarder kronor, en minskning med cirka 3,7 miljarder kronor (60 procent) jämfört med 2019. Nedgången beror på kraftigt minskad flygtrafik och lägre passagerarvolymer till följd av covid-19-pandemins effekter från mitten av mars och för resterande delen av 2020. [234]

Rörelseresultatet uppgick till cirka -1,6 miljarder kronor, en försämring jämfört med året innan med cirka 2,3 miljarder kronor, medan årsresultatet landade på cirka -1,3 miljarder kronor att jämföra med ett positivt årsresultat på cirka 0,6 miljarder kronor för 2019. [235]

Investeringarna under året uppgick till 2,9 miljarder kronor, varav investeringar inom flygplatssegmentet uppgick till 2,6 miljarder kronor. Väsentliga investeringar skedde inom utvecklingsprogrammet på Arlanda flygplats. Under 2020 beslutades att projekten för uppförande av ny pir samt ett nytt bagagesystem i terminal 5 ska pausas. Fullgörande av projekten är fortfarande en viktig del av utvecklingsprogram Arlanda, men behovet av denna kapacitet har skjutits framåt i tiden.[236]

När det gäller de ekonomiska målen så uppgick avkastningen på operativt kapital till -7,5 procent, skuldsättningsgraden blev 1,0 gånger och någon utdelning lämnades inte för 2020.[237]

Några väsentliga händelser som bör nämnas är att Swedavia AB i mars korttidspermitterade runt 2 300 av bolagets tillsvidareanställda och lade ett varsel för 800 medarbetare, varslet genomfördes sedan under hösten, i oktober erhöll bolaget ett aktieägartillskott om 2,5 miljarder kronor och under fjärde kvartalet meddelade bolaget att en ny koncernorganisation införs från juli 2021 för att anpassa bolaget till en ny marknadsnormal. [238]

Aktieägartillskottet var enligt Swedavia AB avgörande för bolagets möjligheter att ta sig igenom krisen utan att äventyra förmågan att skapa långsiktiga värden för hela landet.

---

[233] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[234] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[235] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[236] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[237] Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020
[238] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020

Swedavia AB konstaterar dock att konsekvenserna av pandemin är så pass långtgående att det, för att värna svensk flygtillgänglighet, vore operativt och affärsmässigt fördelaktigt att Stockholms flygkapacitet konsolideras på Arlanda flygplats och att Bromma flygplats stängs i förtid. Detta förutsatt att Arlanda flygplats får förutsättningar att utvecklas i takt med samhällets behov.[239]

Jag kan konstatera att Swedavia AB:s ekonomi påverkats under pandemin. Minskad flygtrafik och lägre intäkter är en konsekvens. Bolaget har vidtagit en rad åtgärder och ägaren har lämnat ett kapitaltillskott. Jag instämmer i bolagets egen bedömning om att Swedavia fortsatt kommer att behöva effektivisera verksamheten och minska sina kostnader.

2.7.2 Swedavia AB:s konsekvensanalys av en förtida nedläggning av Bromma flygplats

Ganska snart under 2020 stod det klart för Swedavia AB att krisen skulle bli djup och utdragen och att bolaget behövde göra strukturella anpassningar till den nya marknaden efter pandemin Sådana påbörjades också redan under sommaren 2020 och pågår fortsatt.

I september 2020 presenterade Swedavia AB en konsekvensanalys avseende en förtida avveckling av Bromma flygplats. Swedavia AB:s samlade bedömning är att det mot bakgrund av den nya marknadssituationen vore att föredra att konsolidera flygtrafiken i Stockholmsregionen till Arlanda flygplats.[240]

De sammanfattande slutsatserna av Swedavia AB:s analyser redovisades till regeringen i september 2020. Jag har frågat företrädare för bolaget efter en fylligare huvudrapport, vilket också andra gjort. Som svar har jag fått att det tagits fram ett antal interna underlag som inte kan offentliggöras med hänvisning till affärssekretess och att den sammanfattande rapporten redovisar Swedavia AB:s analys och ställningstaganden. Nedan redovisar jag översiktligt om den ägardialog som genomfördes samt Swedavia AB:s analys och sammanfattande rapport.

[239] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[240] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020

Pandemins effekter för Swedavia AB

Sverige befinner sig i augusti 2021 fortfarande mitt i en av historiens värsta pandemier. Med full kraft fick samhällen över hela världen i mars 2020 ställa om från normalläge till pandemibekämpning.

En av de sektorer som omedelbart och med full kraft fick känna på konsekvenserna var flygsektorn, inklusive flygplatsbolagen. Land efter land stängde ner och kraftfulla restriktioner infördes. Nästan momentant försvann i princip all flygtrafik. Jämfört med trafikvolymen från 2019 låg passagerarvolymen i början av 2020 på cirka 2 procent och 98 procent av trafiken var borta.[241]

För Swedavia AB:s del innebar detta att man omedelbart vidtog ett antal extraordinära åtgärder, naturligtvis i första hand att säkra liv och hälsa för medarbetare, partners och kunder samt bidra till att begränsa smittspridningen.

Den andra stora uppgiften gällde att hantera Swedavia AB:s egen ekonomiska situation. Som bolag har Swedavia AB en hög fast kostnadsstruktur i de anläggningar som man ansvarar för. Samtidigt är i princip alla intäkter rörliga. Swedavia AB:s intäkter kommer i sin helhet från betalande kunder på den marknad som bolaget agerar på och är inte föremål för någon form av anslagsfinansiering från riksdagen. Det är Swedavia AB:s kunder som ska bära kostnaderna för den infrastruktur och de tjänster som bolaget tillhandahåller.

Swedavia AB:s åtgärder bestod bland annat i att upphöra med alla aktiviteter som inte är verksamhetskritiska, kraftiga kostnadsreduktioner och en total revidering av investeringsportföljen. Besparingarna har hittills lett till en kostnadsreduktion på ca 1 miljard kronor på årsbasis. Samtidigt har dessa kostnadsreduktioner ändå inte motsvarat den intäktsförlust som pandemin orsakat. Under den senaste 12-månaders perioden har Swedavia AB:s resultat varit negativt med ca 2,5 miljarder SEK.

Mot ovanstående bakgrund gjorde regeringen i ändringsbudget i juni 2020 bedömningen att ett kapitaltillskott på högst 3,15 miljarder kronor till Swedavia AB var nödvändigt för att investeringar och underhåll skulle kunna genomföras för att säkra ett statligt flygplatsnät som är fortsatt attraktivt och som ger den flexibilitet som krävs efter utbrottet av det nya coronaviruset. Ett kapitaltillskott var enligt regeringen även nödvändigt för att

[241] Swedavia 2021 "Underlag till regeringens utredare för Bromma i enlighet med begäran."

kapitalmarknadens förtroende för bolaget inte ska riskeras, vilket är en förutsättning för att bolaget ska få tillgång till lån.

Ägardialog om strukturförändringar

Strax före sommaren 2020 fick Swedavia AB i samband med en ägardialog en fråga om att genomföra en konsekvensanalys av en eventuell förtida nedläggning av Bromma flygplats.

Konsekvensanalysen skulle utgå från Swedavia AB:s affärsmässiga perspektiv och resultatet av denna analys skulle presenteras på en ägardialog efter sommaren. Under arbetet med konsekvensanalysen analyserades flera olika perspektiv för att kunna genomföra en så god affärsmässig bedömning som möjligt av att konsolidera flygtrafiken i Stockholm till Arlanda flygplats.

Swedavia AB:s analys och bedömningar[242]

Swedavia AB konstaterar i sin konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma flygplats, som Swedavia presenterade hösten 2020, att Covid-19-pandemin i grunden har förändrat flygmarknaden på både kort och lång sikt. Swedavia AB:s bedömning är att Bromma flygplats under lång tid framöver kommer att ha ett betydande kapacitetsöverskott på grund av låga trafikvolymer. På kort sikt bedömer Swedavia att den kommersiella flygtrafiken på Bromma flygplats kan inrymmas på Arlanda utan att några betydande ytterligare infrastrukturinvesteringar behöver tidigareläggas.

På längre sikt krävs enligt Swedavia AB ytterligare satsningar i infrastruktur på och kring Arlanda flygplats oaktat om Bromma flygplats läggs ner i förtid eller ej. Dessa investeringar inkluderar även ytterligare en rullbana på Arlanda flygplats. För att Swedavia AB ska kunna fullfölja sitt tillgänglighetsuppdrag är det enligt Swedavia AB en grundläggande förutsättning att Arlanda får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov och därutöver fortsatt kan fungera som katalysator för flygbranschens pågående klimatomställning.

[242] Swedavia AB, Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport

En förtida stängning av Bromma flygplats och den tillkommande volymen på Arlanda flygplats som följer på detta är enligt Swedavia en relativt liten del av problematiken även om den teoretiskt kan medföra ett behov av tidigareläggning av stora investeringar på Arlanda flygplats med något år. Särskilda investeringar för att omhänderta en större andel affärsflyg, inklusive samhällsviktigt flyg, på Arlanda flygplats kommer däremot troligen att behöva genomföras redan inom de närmaste åren enligt bolaget.

Swedavia AB drar slutsatsen att det finns en risk för att flygtillgängligheten för vissa orter kan bli försämrad vid en förtida stängning av Bromma flygplats. Samtidigt får andra orter enligt bolaget en bättre nationell och internationell tillgänglighet genom konsoliderad inrikestrafik på en flygplats enligt bolaget. Swedavia bedömer att för vissa resenärer kommer en förtida stängning av Bromma flygplats att uppfattas som en försämring av deras resmöjligheter till och från Stockholm, inte minst då många uppfattar att det går snabbare att ta sig från Bromma flygplats till Stockholm än från Arlanda flygplats. Detta föranleder enligt Swedavia AB bland annat att tillgängligheten till Arlanda med tåg och övriga kollektiva färdmedel behöver förbättras, såväl avseende kapacitet som biljettpriser. Samtidigt medför Arlanda flygplats utbud av flygtrafik, enligt Swedavia AB, att resenärer som behöver transferera på Arlanda flygplats får förbättrade möjligheter jämfört med de som nu reser via Bromma flygplats.

Swedavia AB säger vidare att konsolideringen av inrikestrafiken till en flygplats kan stärka Arlanda flygplats positionering i Norden, samtidigt som det kan komma att innebära mindre konkurrens och därmed högre priser för konsumenterna för det fall den förutvarande kapaciteten på Bromma flygplats försvinner snarare än flyttas till Arlanda flygplats.

Bromma flygplats skulle fungera väl som utvecklingsplattform och flygplats för ett framtida elektrifierat flyg i Sverige. Swedavia AB:s bedömning är dock att denna roll kan tas av andra flygplatser inom och utanför Swedavia AB. Därtill bedöms inte Bromma flygplats kunna vara kvar som flygplats efter 2038, vilket medför att denna utveckling i ett längre perspektiv under alla omständigheter behöver ske på andra flygplatser enligt Swedavia.

För de miljöaspekter som undersökts finns positiva effekter vid en förtida stängning av Bromma flygplats, enligt bolaget. Det gäller

framför allt bullerpåverkan, men till viss del även klimatpåverkan. Vidare kan den trafik som finns på Bromma flygplats omhändertas på Arlanda flygplats inom ramen för befintligt miljötillstånd enligt Swedavia.

Swedavia AB har inte identifierat några avtalsmässiga hinder för en förtida nedläggning av Bromma flygplats.

Innan återlämnandet av marken till Stockholms stad skall flygplatsområdet miljösaneras.

En förtida nedläggning av Bromma flygplats skulle ge en resultatförbättring för Swedavia samtidigt som de transportpolitiska mål som Swedavia har i sitt uppdrag i princip helt bedöms kunna uppfyllas av Arlanda flygplats för Stockholmsregionen utan omedelbara kapacitetshöjande investeringar enligt bolaget.

En analys som ställer kostnaden för tidigarelagda investeringar på Arlanda flygplats vid en förtida stängning mot de merkostnader som alternativet att driva Bromma flygplats vidare till 2038 för med sig har gjorts av Swedavia AB. Kalkylen visar på en positiv effekt för Swedavia AB och är enligt bolaget relativt robust och oberoende av faktisk återhämtningstakt och passagerarutveckling.

En förtida stängning av Bromma flygplats skulle leda till ett nedskrivningsbehov. För att säkerställa att målet för skuldsättningsgraden kan innehållas, behöver bolagets egna kapital stärkas, enligt Swedavia AB.

För det fall ett politiskt beslut att stänga Bromma i förtid inte fattas, kommer Swedavia AB att se över hur synergier mellan Arlanda flygplats och Bromma flygplats kan maximeras.

Trots stora osäkerheter och mot bakgrund av ovanstående är Swedavia AB:s samlade bedömning att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma flygplats vidare samt att konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia AB.

En grundläggande förutsättning är att Arlanda flygplats får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov.

Ett politiskt beslut om en förtida stängning av Bromma flygplats bör enligt bolaget beakta även andra samhällsperspektiv utanför Swedavia AB:s uppdrag.

Reflektioner avseende Swedavia AB:s analys

Swedavia AB:s rapport till regeringen i september 2020 innehåller argument som i flera fall fortfarande är bärande och ur Swedavia AB:s perspektiv motiverar en konsolidering av flygplatsverksamheten i Stockholmsregionen.

Ett antal frågor som lyfts ägs enligt mig av bolaget själv – till exempel när det är dags att påbörja en utbyggnad av rullbanekapaciteten på Arlanda flygplats. Det är ett marknadsmässigt beslut, som kräver tillstånd etcetera. Men bedömningen om när det är dags ska göras av bolagets styrelse.

Swedavia AB lyfter inte i tillräckligt hög grad de marknadsmässiga skillnader som gäller för en cityflygplats, med fokus på inrikesflyget och en storflygplats med fokus på internationell trafik. Jag menar att detta är ett misstag och att de kompensatoriska åtgärder som behöver vidtas på Arlanda flygplats för över-dagen-resenärer och flygbolag borde ha lyfts fram tydligare.

Vidare finns verksamheter på Bromma flygplats inom till exempel allmänflyg och samhällsviktig luftfart som också ges marginell uppmärksamhet. Swedavia har inte i rapporten i tillräckligt hög grad synliggjort lösningar som är rimliga för dessa aktörer.

Rapporten pekar också på att ett politiskt beslut om förtida nedläggning bör beakta även andra samhällsperspektiv utanför Swedavia AB:s uppdrag. Denna utredning försöker lyfta fram ett antal av dessa.

Utgångspunkt för de resonemang som Swedavia AB förde sommaren 2020 var bedömningen att det under överskådlig tid kommer att finnas en betydande överkapacitet på Bromma. Konsekvensen enligt bolaget blir sammantaget högre infrastrukturella kostnader än nödvändigt vilka ytterst ska betalas av flygbolagen och dess passagerare.

Under utredningstiden har jag både i dialog med bolagets ledning och genom studier av årsredovisningar med mera försökt få fram en storleksordning på denna merkostnad. Med hänvisning till den av EU godkänds modellen för flygplatsdrift i ett sammanhållet nätverk görs inte uppgifter om enskilda flygplatsers ekonomi offentliga av Swedavia AB. En uppskattning från min sida leder fram till att merkostnaderna för att driva två flygplatser med överkapacitet rör

sig om avsevärda belopp som ska finansieras av flygbolagen och resenärerna.

Bromma flygplats individuella lönsamhet har som jag förstått det inte varit en bärande del av analysen och grundproblemet var heller inte att hänföra till effektiviteten i driften. Det Swedavia AB såg framför sig var en konsolidering av trafiken i Stockholmsområdet till Arlanda, vilket bedömdes fördelaktig i den nya, kommande marknadsnormalen.

Swedavia AB:s övergripande slutsats var att det ”under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta driva Bromma och att konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är hanterbara och sammantaget medför fördelar för Swedavia. ”

Denna slutsats baserades på ett antal förutsättningar. Framförallt menade Swedavia att Arlanda måste garanteras möjlighet att utvecklas i takt med marknadsbehovet. Vidare att en eventuell förtida stängning kräver ett politiskt beslut, som beaktar även andra samhällsperspektiv vid sidan om Swedavia AB:s affärsmässiga perspektiv.

Bolaget har också framfört att det är viktigt att denna typ av långsiktiga infrastrukturfrågor hanteras med så bred politisk förankring som möjligt.

Jag bedömer att en konsolidering, med hänsyn till den nya marknadssituationen med lägre efterfrågan, kan bidra till att minska infrastrukturkostnaderna för Swedavia. Det kommer på sikt även flygbolag, passagerare och transportköpare till gagn.

Bromma flygplats betydelse för Swedavia AB

Bromma flygplats har varit av stor betydelse för Swedavia AB och var under 2018 – 2019 den tredje största trafikflygplatsen i Sverige, mätt i antal ankommande och avresande passagerare. Endast Arlanda flygplats och Göteborg Landvetter flygplats hade fler passagerare. Under 2020 hamnade Bromma flygplats på femte plats, då flygplatsen passerats av Skavsta flygplats och Malmö flygplats.[243]

Bromma flygplats är en flygplats med anor och som invigdes 1936. Flygplatsen har sedan 1950-talet inte renoverats i sin helhet.

[243] Trafikanalys, Luftfart 2019

Det fanns därför enligt Swedavia AB stora behov av moderniseringar.[244]

Bromma flygplats fleråriga utvecklingsprojekt blev i huvudsak klart under 2020. I programmet ingick bland annat en ny brandstation, en ny ankomsthall, nya ytor för angöring av taxi, bil och buss samt en ny avisningsanläggning.[245] Under perioden 2016 – 2019 genomfördes investeringar på Bromma flygplats motsvarande 1,6 miljarder kronor.[246]

2.7.3 Möjligheter för statligt stöd

EU:s domstolar har i rättspraxis slagit fast att flygplatsverksamhet utgör ekonomisk verksamhet, det vill säga erbjuder varor eller tjänster på en marknad, och därmed omfattas av statsstödsreglerna.

Sverige kan som medlemsstat äga, driva eller stödja företag på samma villkor som den privata sektorn[247]. Det finns därför möjlighet för staten som ägare till Swedavia AB att göra ytterligare investeringar i Swedavia AB. En förutsättning är att investeringarna eller andra åtgärder vägleds av utsikter till lönsamhet på längre sikt och görs på rent affärsmässig grund[248]. Åtgärder som uppfyller villkor som är förenade med detta betraktas inte som statligt stöd. Det skulle exempelvis kunna avse ägartillskott.

En flygplats av Arlandas storlek anses av Kommissionen normalt sett kunna vara i stånd att täcka sina drifts- och kapitalkostnader[249]. Möjligheten att ge offentligt stöd (statsstöd) till Swedavia och Arlanda flygplats bedöms därför vara mycket begränsade.

Det finns dock en möjlighet om man kan åberopa särskilda omständigheter vid flytt av en befintlig flygplats och upphörande med flygplatsverksamhet som skäl[250]. Under mycket exceptionella omständigheter som kännetecknas av ett tydligt marknadsmisslyckande och med beaktande av investeringens omfattning, omöjligheten att finansiera investeringen på kapitalmarknaderna, mycket stora positiva externa effekter och eventuella konkurrens-

[244] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2019
[245] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020
[246] Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2019
[247] Meddelande från Kommissionen, (2014/C 99/03), punkt 46
[248] Meddelande från Kommissionen, (2014/C 99/03), punkt 49
[249] Meddelande från Kommissionen, (2014/C 99/03), punkt 89e
[250] Meddelande från Kommissionen, (2014/C 99/03), punkt 104

snedvridningar får flygplatser med en genomsnittlig trafikvolym av mer än 5 miljoner passagerare per år motta stöd för finansiering av flygplatsinfrastruktur[251].

Det krävs ytterligare fördjupade utredningar och dialog med Kommissionen för att bedöma om villkoren uppfylls. Om förutsättningarna skulle anses uppfyllda, skulle eventuellt statligt stöd kunna ges till investeringar i uppställningsplatser och terminaler för samhällsviktigt flyg eller ytterligare rullbanekapacitet vid Arlanda.

I slutändan är Sverige också beroende av ett formellt godkännande av Kommissionen för att det ska kunna ses som tillåtet. Detta är inget som jag bedömer som sannolikt och lägger därför ingen större vikt på denna eventuella möjlighet i detta sammanhang. Jag kan dock konstatera att om detta trots detta skulle aktualiseras så kan det självklart påverka Swedavia AB:s beslutsprocess.

[251] Meddelande från Kommissionen, (2014/C 99/03), punkt 105

3 Alternativa lokaliseringar för verksamheter som idag finns på Bromma flygplats

Som konsekvens av ett eventuellt beslut om att avveckla Bromma flygplats redovisar jag nedan hur de olika verksamheterna vid flygplatsen skulle kunna omlokaliseras. Redovisningen ska inte ses som ett komplett förslag för alla verksamheterna utan mer som en indikation på att det i de flesta fall finns rimligt realistiska alternativ.

Jag väljer att redovisa de möjligheter som finns, men klargör också att flera av dessa alternativ är mer lämpliga eller mindre lämpliga av olika skäl – kapacitet, ekonomi, avstånd eller oklar status.

3.1 Flyg- och helikopterflygplatser

I Sverige finns instrumentflygplatser, flygplatser utan instrumentflygningshjälpmedel, helikopterflygplatser och mindre flygplatser. Inrättande och drift av svenska flygplatser prövas av Transportstyrelsen.

I Sverige finns för närvarande 45 instrumentflygplatser som är godkända av Transportstyrelsen, med någon form av instrumentinflygningshjälpmedel som stöd för piloternas navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt. Transportstyrelsen har även godkänt 22 helikopterflygplatser. Utöver de godkända flygplatserna finns det många mindre flygplatser som till övervägande del används av flygklubbar och annat allmänflyg. Sådana flygplatser behöver inte vara godkända av Transportstyrelsen, men de ska ändå vara inrättade samt följa tillämpliga föreskrifter.[252]

[252] www.transportstyrelsen.se (https://transportstyrelsen.se/sv/luftfart/flygplatser-flygtrafiktjanst-och-luftrum/Svenska-flygplatser1/ (hämtat 2021-03-12)

I Stockholms-, Södermanlands-, Västmanlands och Uppsala län finns det sex certifierade instrumentflygplatser och 23 icke certifierade icke instrumentflygplatser. Av de sex certifierade instrumentflygplatserna ägs tre av staten (Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma och Uppsala), två är kommunägda aktiebolag (Eskilstuna och Stockholm Västerås) och en flygplats är privat (Stockholm Skavsta). De fyra länen har 23 stycken icke certifierade icke instrumentflygplatser.

Tabell 3.1 Flygplatser i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala-och Västmanlands län

Län	Flygplats	Certifiering
Stockholm	Stockholm Arlanda	Certifierad instrumentflygplats (EU)
Stockholm	Stockholm Bromma	Certifierad instrumentflygplats (EU)
Södermanland	Eskilstuna	Certifierad instrumentflygplats (Svensk)
Södermanland	Stockholm Skavsta	Certifierad instrumentflygplats (EU)
Västmanland	Stockholm Västerås	Certifierad instrumentflygplats (EU)
Uppsala	Uppsala	Certifierad instrumentflygplats (Svensk)
Stockholm	Norrtälje Extralanda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Norrtälje Lundås	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Norrtälje Mellingeholm	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Norrtälje Sundsta	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Rimbo Gavellanda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Ropsten sjöflygplats	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Stockholm Frölunda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Stockholm Hova	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Stockholm	Stockholm Skå-Edeby	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Björkvik	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Eskilstuna Ekeby	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Gnesta Vängsö	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Katrineholm	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Katrineholm Sköldinge	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Södermanland	Trosa Troslanda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Västmanland	Sala Salanda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Västmanland	Västerås Johannisberg	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Enköping Långtora	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Gimo gräsfält	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Gimo Lunda	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Sandhamn	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Tierp	Icke certifierad icke-instrumentflygplats
Uppsala	Uppsala Sundbro V	Icke certifierad icke-instrumentflygplats

Källa: Transportstyrelsen

Utöver flygplatser finns det i de fyra länen även 14 helikopterflygplatser, varav sex är certifierade. Resterande är icke certifierade helikopterflygplatser. Tolv av de fjorton helikopterflygplatserna ligger i Stockholms län. Av de fjorton helikopterflygplatserna ligger

sju flygplatser vid sjukhus, och av dessa är sex certifierade helikopterflygplatser.

Tabell 3.2 Helikopterflygplatser i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala- och Västmanlands län

Län	Flygplats	Certifiering
Stockholm	Norrtälje Sjukhuset	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Stockholm	Stockholm Danderyd sjukhus	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Stockholm	Stockholm Huddinge sjukhus	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Stockholm	Stockholm Karolinska sjukhuset	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Stockholm	Stockholm Södersjukhuset	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Uppsala	Uppsala Akademiska sjukhuset	Certifierad helikopterflygplats (Svensk)
Stockholm	Gustavsberg Mölnvik	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Ingmarsö	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Nacka sjukhus	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Stockholm Djurgården Rosenvik	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Gamla stan	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Värtahamnen	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Stockholm	Åkersberga	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument
Södermanland	Strängnäs Hesselbyholm	Icke certifierad helikopterflygplats icke instrument

Källa: Transportstyrelsen

3.2 Stockholm Arlanda flygplats

3.2.1 Verksamheten vid Arlanda flygplats

Min bedömning: Jag bedömer att det kommer att finnas ledig kapacitet vid Arlanda flygplats och att den linjefart, charter och samhällsviktigt flyg vid Bromma flygplats som flyttar över till Arlanda flygplats kommer att få plats. Jag konstaterar att Swedavia AB bedömer att kapacitetssituationen på Arlanda flygplats och behovet av kapacitetsinvesteringar drivs av volymtillväxt på Arlanda flygplats i högre grad än överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats och en konsolidering av flygplatsverksamheten. Swedavia AB bedömer att de strukturella förändringar som sker på marknaden kommer att resultera i att

ledig kapacitet vid Arlanda flygplats. Jag ser inget skäl att göra någon annan bedömning.

Det krävs dock en förändrad struktur för allmänflyget, med fokus på det samhällsviktiga flygets effektivitet och funktion på Arlanda.

Det saknas förutsättningar för att på Arlanda ta emot den samhällsviktiga helikoptertrafiken.

Jag bedömer slutligen att det är viktigt att Swedavia AB vidtar de förberedelser som behövs för att kunna starta eventuella investerings- och miljötillståndsprocesser i tid så att eventuell ny kapacitet kan finnas på plats den dagen det behövs.

Översiktligt om flygplatsen

Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats. Flygplatsen har tre rullbanor som är 3 301, 2 500 respektive 2 500 meter långa.

Under 2019 hade flygplatsen 229 601 antal starter och landningar. Antalet resenärer uppgick till ca 25,6 miljoner passagerare och flygplatsen hade 280 utrikes och 44 inrikes flyglinjer till 168 destinationer, varav 23 inrikes.[253]

[253] Swedavia, Års- och hållbarhetsredovisning 2019

Figur 3.1 Översiktsbild Arlanda flygplats



Källa: Swedavia AB (Miljörapport 2020 Stockholm Arlanda Airport)

Kapacitetssituationen vid Arlanda

Swedavia AB bedriver flygplatsverksamhet på Arlanda med stöd av bland annat ett miljöbalkstillstånd[254], vanligen kallat miljötillstånd. Länsstyrelsen i Stockholms län är tillsynsmyndighet över den verksamhet som tillståndet omfattar.

Miljötillståndet begränsar verksamheten vid Arlanda flygplats till maximalt 350 000 flygrörelser per år, en start eller landning är en flygrörelse. Det sammanlagda antalet flygrörelser på Arlanda respektive Bromma kan hanteras inom den tillståndsgivna volymen för Arlanda flygplats. Länsstyrelsen bedömer att Arlandas tillstånd i

[254] Tillståndet har meddelats genom en deldom från mark- och miljödomstolen den 27 november 2013 i mål nr M 2284-11 och en dom från Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) den 21 november 2014 i mål nr M 11706-13.

övrigt inte innehåller några villkor som innebär ett direkt hinder mot ett övertagande av Brommas flygtrafik.[255]

Arlanda flygplats har idag en kapacitet för 84 rörelser per timme, maximalt 42 ankomster respektive 42 avgångar per timme. Fördelningen av ankomst- och avgångstider koordineras på hel timme, kvart och fem minuters intervaller.[256]

Utöver kapaciteten för rullbanorna finns det andra hänsyn att ta när det gäller hur omfattande flygtrafik som flygplatsen kan omhänderta, till exempel uppställning av flygplan och passagerarflöden i de olika terminalerna.

Parkeringen för flygplan vid terminal 4 utgör en begränsning. Under en högtrafikdag 2019 fanns inga lediga uppställningsplatser att tillgå vid terminalen. Det finns möjlighet att parkera flygplanen på andra platser utanför terminalen, men det innebär att passagerarna behöver transporteras med buss mellan flygplanet och terminalen. Det kan medföra problem vid transfer, då det tar längre tid för passagerarna att ta sig mellan sina olika flygningar. Det innebär också att tillgängligheten på flygplatsen försämras genom längre tider för passage genom systemet[257]

En annan begränsning är passagerarflödena på vissa terminaler. I dagsläget har terminal 2 en kapacitet på 1 000 passagerare per timme, terminal 3 har en kapacitet på 380 passagerare per timme och terminal 5 har en kapacitet för 3 600 ankommande passagerare per timme och 4 200 avgående passagerare per timme. För terminal 4 är ingen sådan begränsning angiven. Terminal 2 har även en begränsning i hur många passagerare varje utgång klarar av. [258]

Möjlighet att flytta över rörelser från Bromma flygplats

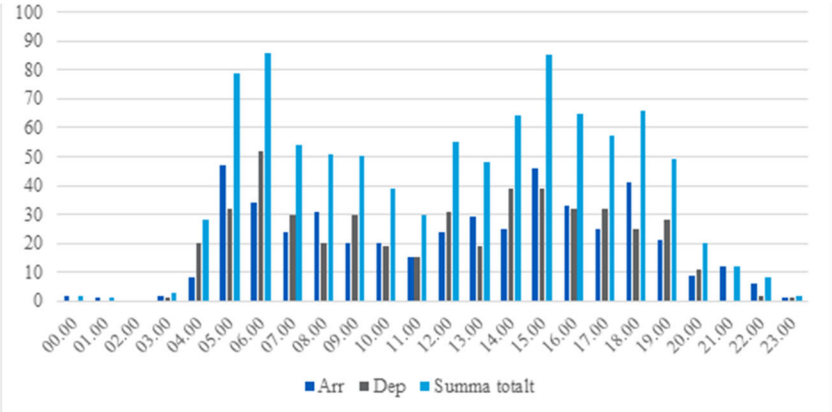
Det finns enligt Transportstyrelsen en möjlighet att inrymma flygtrafiken vid Bromma flygplats på Arlanda flygplats, se figurerna nedan. Det skulle bli fullt under vissa tider i högtrafik baserat på de trafikvolymer som rådde under 2019. I figurerna nedan framgår antalet rörelser i form av ankomster (Arr) respektive avgångar (Dep)

[255] Länsstyrelsen i Stockholms län 2021-08-10, PM Nedläggning av Bromma flygplats och vilka konsekvenser det kan få för Arlanda och Lst.
[256] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (5.2.2)
[257] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (5.2.2)
[258] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (5.2.2)

för varje timme under dygnet den 9 oktober 2019 respektive 13 oktober 2020. Båda dessa dagar var onsdagar i vecka 41.[259]

Figur 3.2 Antal rörelser vid Arlanda och Bromma flygplatser (sammanslagning av rörelserna)

Onsdagen den 9 oktober 2019



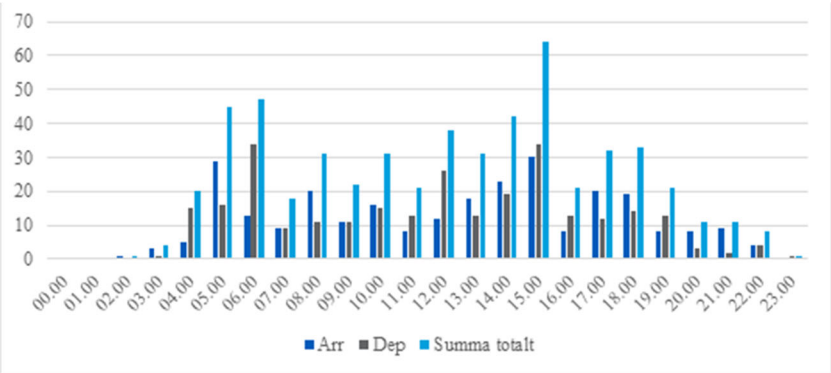
Källa: Transportstyrelsen / Airport Coordination Sweden

Figuren ovan visar att nyttjandet av flygplatsens rullbanekapacitet låg nära taket några enstaka timmar i peaktid (klockan 06.00 – 06.59 respektive klockan 15.00 – 15.59) under den aktuella dagen 2019, vid en sammanslagning av rörelserna på Arlanda och Bromma flygplatser. För motsvarande dag under 2020 ligger nyttjandet och antalet rörelser på en lägre nivå, vilket visar på ledig kapacitet.

[259] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (5.3)

Figur 3.3 Antal rörelser vid Arlanda flygplats och Bromma flygplats (sammanslagning av rörelserna)

Onsdagen den 13 oktober 2020



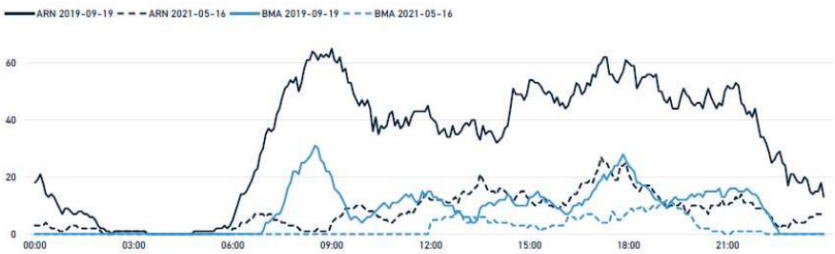
Källa: Transportstyrelsen / Airport Coordination Sweden

Om man utgår från de start- och landningstider som flygbolagen har sökt inför vintersäsongen 2021 – 2022 är läget annorlunda jämfört med 2019, då räcker kapaciteten på rullbanan väl.[260]

Swedavia redovisar en analys av kapacitetssituationen utifrån två typdagar, en för 2019 och en för 2021. De visar belastningen på Arlanda och Bromma flygplatser utifrån ett rörelse- och passagerarperspektiv. Typdagen motsvarar den 15:e mest trafikerade trafikdagen under året. För Arlanda och Bromma flygplatser skiljer sig den 15:e mest trafikerade dagen, men i figurerna nedan har ett och samma datum använts för flygplatserna för 2019 respektive 2021. Av figurerna och tabellerna framgår belastningen (rörligt värde) per timme. När det gäller rörelser är flygplatsernas samtliga rörelser inkluderade, medan passagerarperspektivet endast tar hänsyn till reguljär- och chartertrafik.

[260] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347 (5.3)

Figur 3.4 Antal rörelser per rullande timme vid Arlanda och Bromma flygplatser



2019-09-19	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	1	22	31	20	11	15	15	11	14	15	15	28	24	14	16	16	11	0
Stockholm ARN	21	9	2	1	1	3	30	55	64	65	47	45	41	40	51	54	56	62	60	51	51	53	34	21
Total	21	9	2	1	1	3	31	77	94	85	54	60	56	48	62	68	71	87	84	63	66	69	45	21
Total vid strukturförändring	21	9	2	1	1	3	31	66	79	75	50	53	49	43	57	61	64	74	72	57	59	61	40	21

2021-05-16	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	4	3	7	8	10	12	4	1	1	0
Stockholm ARN	4	3	1	1	0	0	7	7	2	10	9	14	14	21	16	13	19	27	21	11	12	14	9	7
Total	4	3	1	1	0	0	7	7	2	10	9	14	22	27	20	15	26	32	29	22	14	15	10	7
Total vid strukturförändring	4	3	1	1	0	0	7	7	2	10	9	14	18	24	18	14	23	29	25	17	13	15	10	7

Källa: Swedavia, Underlag 2021-06-21

Om man vid en överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats utgår från Swedavia AB:s typdag i september 2019 räcker inte kapaciteten under dygnets alla timmar med hänsyn till tidigare fördelning och trafikstruktur vid flygplatserna. Mellan 08.00 – 09.59 respektive 17.00 – 18.59 överskrider efterfrågan den kapacitet som är tillgänglig på Arlanda flygplats.

Enligt tabellen ovan så överskrids kapaciteten vid Arlanda flygplats just denna typdag med upp till 10 rörelser under två timmar på förmiddagen och en timme på eftermiddagen, se ”Total” för typdagen 2019 i tabellen ovan.

Swedavia AB bedömer dock att det kommer att ske en strukturförändring i flygtrafiken efter pandemin och att efterfrågan kommer att ligga på en lägre nivå. Utifrån Swedavia AB:s bedömningar skulle en sådan strukturförändring innebära att flygtrafiken vid Bromma flygplats kan få plats på Arlanda flygplats, även om man i peaktid kommer att ligga relativt nära det kapacitetstak som råder. Men Swedavia AB bedömer trots det att det kommer att finnas ledig kapacitet i peaktid, se ”Total vid strukturförändring” för typdag 2019 i tabellen ovan.

Diagrammen från Transportstyrelsen / Airport Coordination Sweden respektive Swedavia ovan visar olika perspektiv på kapacitetsfrågan avseende rörelser. För samtliga fyra diagram

handlar det om en sammanslagning av de rörelser som varit på Arlanda respektive Bromma flygplatser de berörda dagarna, men de redovisas på olika sätt. Uppgifterna från Transportstyrelsen /Airport Coordination Sweden baseras på historiskt utfall i absoluta tal, medan uppgifterna från Swedavia är rullande tidsvärden, med både ett historiskt utfall och bedömning.

Det är dock viktigt att vara medveten om att vid fördelning av ankomst- och avgångstider så bryts dessa även ned till 15-minuters och 5 minuters intervaller. Det betyder att även om det kan se ut som att det är tillräcklig kapacitet på timmesnivå, så kan det uppstå konflikter vid enstaka tidsintervall inom till exempel en timme. Det kan dock lösas genom att ankomst- eller avgångstiderna flyttas inom exempelvis samma timme.[261]

Uppgifterna i diagrammen och tabellerna bör enligt min uppfattning endast ses som en teoretisk jämförelse, eftersom jag inte bedömer att alla rörelser vid Bromma flygplats kommer att behöva flyttas över till Arlanda flygplats. Skälet till det är att jag som många andra bedömer att en omstrukturering kommer att ske av flygmarknaden, där utbud och efterfrågan kommer att hamna på en lägre nivå jämfört med tidigare.

Även om uppgifterna inte är helt jämförbara och delvis visar olika resultat för de enskilda timmarna så visar de ändå tydligt enligt min uppfattning på den peakstruktur som finns vid Arlanda och Bromma flygplatser. Kapacitetsutnyttjandet för 2019 är högst på morgonen, kring klockan 06.00 – 09.00, respektive sen eftermiddag eller tidig kväll, kring klockan 15.00 – 19.00. Det har bland annat att göra med Sveriges geografi, behovet av tillgänglighet till och från Stockholmsområdet och medborgares eller näringslivets behov av att till stor del resa med flyg tidig morgon respektive sen eftermiddag. Detta är dock något som kan komma att förändras med andra beteenden och annan syn på tjänsteresor. Jag utesluter därför inte att det i framtiden kan bli en bredare peakstruktur vid Arlanda flygplats, vilket i sig är ett sätt att möta behovet av kapacitet vid flygplatsen.

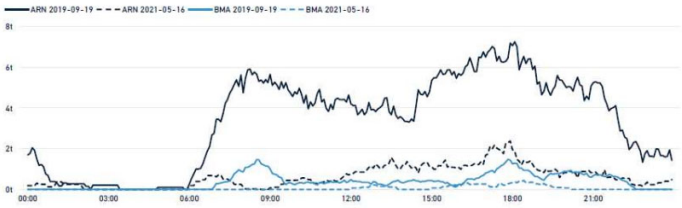
Swedavia har varit tydliga med att de inte ser behov av att ”överlagra” eller slå samman de två trafikstrukturerna vid flygplatserna till en ny för framtida Arlanda flygplats. Med de marknadsförändringar som Swedavia förväntar sig, räknar bolaget med att de rörelser som

[261] Transportstyrelsen, E-post 2021-08-27

kommer att flyttas över ligger på en lägre nivå och att kapaciteten vid Arlanda flygplats kommer att räcka till.[262]

Figur 3.5 Antal passagerare per rullande timme vid Arlanda och Bromma flygplatser

Klicka här för att ange underrubrik.



2019-09-19	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	115	969	1 469	1 007	365	455	489	459	481	435	690	1 477	1 294	894	936	737	525	0
Stockholm ARN	2 048	393	279	208	102	102	2 752	5 618	5 915	5 653	4 968	4 638	4 273	4 506	4 893	5 879	6 756	7 187	7 252	5 601	5 511	5 289	2 912	1 994
Total	2 048	393	279	208	102	102	2 867	6 515	7 127	6 660	5 301	5 030	4 693	4 701	5 309	6 250	7 446	8 626	8 546	6 380	6 358	6 026	3 395	1 994
Total vid strukturförändring	2 048	393	279	208	102	102	2 833	6 246	6 717	6 358	5 201	4 912	4 546	4 643	5 184	6 137	7 239	8 194	8 158	6 146	6 104	5 805	3 238	1 994

2021-05-16	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Bromma	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223	155	0	215	320	311	443	291	71	4	4	0
Stockholm ARN	310	374	165	0	0	0	682	715	127	453	561	768	1 246	1 570	1 369	1 437	1 363	2 377	1 946	1 003	928	960	565	484
Total	310	374	165	0	0	0	682	715	127	453	561	768	1 469	1 685	1 369	1 581	1 631	2 688	2 279	1 225	930	964	569	484
Total vid strukturförändring	310	374	165	0	0	0	682	715	127	453	561	768	1 402	1 651	1 369	1 538	1 551	2 595	2 179	1 158	929	963	568	484

Källa: Swedavia, Underlag 2021-06-21

Flygmarknaden är dynamisk i flera perspektiv. Det kan till exempel handla om att flygbolag kliver in eller lämnar marknaden, rådande affärsmodeller ändras, nya teknik och flygplansmodeller etcetera. Detta är några exempel som visar på vad som kan innebära förändringar i efterfrågan på kapacitet vid flygplatser.

För Swedavia AB:s del råder en stor osäkerhet i marknadens framtida utveckling. Swedavia AB bedömer att kapacitetssituationen på Arlanda flygplats och behovet av kapacitetsinvesteringar drivs av volymtillväxt på Arlanda flygplats i högre grad än överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats och en konsolidering av flygplatsverksamheten.

Denna volymtillväxt förväntas ske oaktat vad som händer med Bromma flygplats. Osäkerheten kring den generella årliga återhämtningen i flygtrafiken och tillväxten på Arlanda flygplats är enligt Swedavia betydligt större än den tillkommande volym som följer av en förtida avveckling av Bromma flygplats. Allt annat oförändrat, bedömer Swedavia AB att behovet av ytterligare kapacitet på Arlanda flygplats inom några olika områden kan behöva tidigareläggas något år vid en förtida avveckling av Bromma flygplats.

[262] Swedavia 2021 "Underlag till regeringens utredare för Bromma i enlighet med begäran."

Utöver påverkan på passagerarvolymen bedömer Swedavia att de strukturella marknadsförändringarna sannolikt kommer att innebära en mer utdragen peak än vad som varit fallet tidigare. Även detta kan senarelägga behovet av kapacitetsinvesteringar. En storskalig introduktion av elektrifierade flygplan under 2030-talet kan innebära en större blandning av flygplanstyper, vilket enligt Swedavia å andra sidan kan tidigarelägga behovet av ytterligare kapacitet.

Swedavia AB bedömer att det är möjligt att öka kapaciteten för rörelser och kapacitet i terminalerna. Det handlar om allt från åtgärder som påverkar efterfrågan, till exempel få till stånd bredare peak, till att utveckla kapacitetsutbudet genom såväl trimningsåtgärder som större kapacitetsinvesteringar.

Kapaciteten på Arlanda flygplats är idag 84 rörelser per timme. Genom införande av parallella mixade operationer[263] kan enligt Swedavia AB kapaciteten för antalet rörelser öka till uppskattningsvis 90 rörelser per timme.

För att öka rörelsekapaciteten utöver detta krävs fler investeringar i exempelvis förlängning av rullbana eller en ny rullbana för start- och landning. Exakt i tiden när detta behov infaller bedömer Swedavia AB som svårt att avgöra då osäkerheterna kring framtida marknads- och trafikutveckling är stor. Swedavia AB:s nuvarande bedömning är att detta behov kommer att infalla någon gång under senare delen av 2030-talet.

Trots den långa tidshorisonten har jag fått information från Swedavia AB om att man nu överväger när det är läge att påbörja investeringsprocessen med bland annat en ansökan om ett nytt miljötillstånd. Enligt de styrmodell som gäller för statligt ägda bolag är det bolagets styrelse som gör bedömningen om när det är affärsmässigt motiverat att fatta beslut om investeringen.

Trimningsåtgärder, som till exempel införande av mixade parallella operationer kan komma att behöva genomföras innan dess.[264]

Sammantaget gör jag den bedömningen att det är tekniskt och kapacitetsmässigt möjligt att flytta över flygtrafiken från Bromma till Arlanda flygplats. Det kommer, enligt min bedömning, att finnas kapacitet ledig för den trafik som behöver flyttas över. Även om den

[263] Vid parallella mixade operationer startar och landar luftfartyg på båda parallellbanorna samtidigt.
[264] Swedavia, underlag 2021-06-21 (2.3.1)

omstrukturering som nu sker av flygmarknaden dämpar efterfrågetrycket på flygplatskapacitet, är det ändå viktigt enligt min uppfattning, att Swedavia AB vidtar de förberedelser som behövs för att kunna starta eventuella investerings- och miljötillståndsprocesser i tid, så att eventuell ny kapacitet kan finnas på plats den dagen det behövs.

Under 2019 förekom 2 131 rörelser med samhällsviktigt flyg på Arlanda flygplats, varav 1 653 rörelser var ambulansflyg. Samma år uppgick antalet rörelser för samhällsviktigt flyg på Bromma flygplats till nästan hälften av Arlandas. Swedavia redovisar till mig att bolaget sedan tidigare initierat en översyn för att samla allt allmänflyg på en plats, inklusive det samhällsviktiga flyget.[265] Men frågan är i ett tidigt skede fortfarande. Jag anser att det krävs en förändrad struktur för allmänflyget på Arlanda flygplats, med ett fokus på det samhällsviktiga flygets effektivitet och funktion på Arlanda.

Arlanda flygplats miljötillstånd medger endast en begränsad mängd helikopterrörelser. Enligt Swedavia AB använder polisens verksamhet redan idag en större del av dessa rörelser. Swedavia anser att ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik inte bör förläggas på Arlanda.[266] Enligt miljötillståndet får högst 4 000 helikopterrörelser för så kallad icke-kommersiell trafik bedrivas vid Arlanda flygplats.[267] Utifrån Swedavia AB:s bedömning konstaterar jag att det saknas förutsättningar för att på Arlanda ta emot den samhällsviktiga helikoptertrafiken.

Masterplan för Arlanda flygplats och planer för pågående utveckling

En Draft Masterplan för Arlandas utveckling togs fram och fastställdes av Swedavia AB:s styrelse i februari 2017. Draft Masterplan studerar alternativa expansionsplaner för Arlanda med sikte på att kunna hantera 70 miljoner passagerare. Arbetet landar i rekommendationen att när det bedöms behövas med avseende på passagerarutvecklingen så bör en expansion av flygplatsen med en satellit i öst väljas. Motiven för utformningsvalet med satellit i öst är

[265] Swedavia, underlag 2021-06-21 (2.4)
[266] Swedavia, underlag 2021-06-21 (2.4)
[267] Transportstyrelsen, Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser, 2020-11-05

bland annat att det snabbast och enklast tillför erforderlig kapacitet, främjar stadsutveckling i terminalområdet och ger möjlighet att använda befintlig järnvägsanslutning.

Bland utvärderingskriterierna fanns både ”möjlighet att kunna erbjuda en snabb inrikesprodukt” och ”effektiva transfermöjligheter”, bland mycket annat.[268] Diskussioner fördes i arbetet om att kunna erbjuda en ”Bromma-produkt” på Arlanda. Det som avsågs då var en separat inrikesdel med korta pirer och närhet till tågstation och övrig angöring. Prioritet gavs emellertid åt möjligheten att integrera inrikes- och utrikestrafik i samma terminal när sådan möjlighet gavs. Snabba flöden för avgångar och ankomster med hög andel affärsresenärer skapas därmed främst genom att allokera sådan trafik till de gater som har kortast gångavstånd.[269]

Aktuellt investeringsläge

Innan pandemin hade Arlanda flygplats en ansträngd kapacitetssituation och Swedavia bedrev investeringsprojekt för att öka kapaciteten inom ett flertal områden. I samband med att pandemin bröt ut valde Swedavia att ta paus för vissa av dessa projekt. Några projekt har fortgått för att bidra till en effektivare drift av flygplatsen, som exempelvis:

- Integrering av inrikes- och utrikestrafik genom en sammanslagning av terminalerna 4 och 5, vilket enligt Swedavia ökar eller effektiviserar terminalanslutna uppställningsplatser, förbättrar transfer för passagerare samt ger flygbolagen bättre förutsättningar för operativ drift.
- Ny central säkerhetskontroll kopplat till den sammanslagna terminal 4 och 5.

De investeringar som nu genomförs är enligt Swedavia en delmängd av de investeringar som ska möjliggöra för Arlanda flygplats att omhänderta 35 miljoner passagerare per år, jämfört med nära 27 miljoner årspassagerare 2019.

De återstående investeringarna kommer att, utifrån bolagets affärsmässiga bedömningar, behöva genomföras allt eftersom

[268] Swedavia AB Draft Masterplan fastställd 2017-02-22
[269] Swedavia AB Statusrapport Stockholm Arlanda Airport Masterplan 2018-10-08

flygtrafiken återhämtar sig och fortsätter att växa utöver tidigare passagerarnivåer. En tidigare avveckling av Bromma flygplats skulle innebära en viss trappstegseffekt för tillväxten vid Arlanda flygplats och kan innebära att vissa investeringar behöver tidigareläggas något år.[270]

3.2.2 Regelverk kring fördelning av ankomst- och avgångstider

Min bedömning: Jag ser ingen möjligt att ge flygbolag som vill flytta över flygtrafik från Bromma till Arlanda flygplats, någon specifik företrädesrätt till ankomst- och avgångstider vid Arlanda flygplats. Temporära bestämmelser med vissa lättnader avseende kravet på nyttjande av ankomst- och avgångstider kan enligt nuvarande regelverk förlängas till och med sommarsäsongen 2022.

Jag bedömer att EU kommer hinna återgå till det ordinarie regelverket innan det blir aktuellt med definitiv avveckling av Bromma flygplats. Enligt regelverket kommer därför de ordinarie prioriteringskriterierna vid tilldelning av ankomst- och avgångstider behöva tillämpas vid Arlanda flygplats.

Om det skulle aktualiseras en successiv överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats finns det enligt regelverket möjlighet för staten att reglera flygtrafiken vid Arlanda och Bromma flygplatser under denna period som överflyttning sker. Jag bedömer det inte som sannolikt att så blir fallet.

Övergripande förutsättningar[271]

Av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser framgår hur tilldelningen ska genomföras. Bland annat

[270] Swedavia, underlag 2021-06-21 (2.3.1.1)
[271] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347

inkluderar regelverket när en flygplats ska samordnas[272] eller tidtabellanpassas[273], vilka principer som ska vara gällande vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider samt vilken instans som ansvarar för olika delar inom området.

Enligt förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område är Transportstyrelsen av regeringen utsedd att fullgöra de uppgifter som åligger Sverige. Både Bromma och Arlanda flygplatser är för närvarande samordnade flygplatser och omfattas således av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 95/93. Airport Coordination Sweden utsågs 2013 av Transportstyrelsen till samordnare för både Bromma och Arlanda flygplatser.

Tilldelningsparametrarna ska fastställas två gånger per år (sommartidtabell och vintertidtabell) och hänsyn ska tas till bland annat tekniska, driftmässiga och miljömässiga faktorer.

Tilldelning av ankomst- och avgångstider[274]

Serier[275] av ankomst- eller avgångstider tilldelas lufttrafikföretag på begäran och utgör tillstånd att använda flygplatsstrukturen för start och landning under den tidtabellperiod begäran avser. Om lufttrafikföretaget kan visa att det har utnyttjat serien under minst 80 procent av tiden för perioden är lufttrafikföretaget berättigat till samtliga tider i samma serie under nästa motsvarande tidtabellperiod, vilket benämns som historiska rättigheter.

Om inte alla berörda lufttrafikföretags önskemål om ankomst- och avgångstider kan tillgodoses, så ska enligt gällande regler kommersiell luftfart prioriteras, och då särskilt luftfart i regelbunden

[272] Med samordnad flygplats avses en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfarttygsoperatörer måste ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid av samordnaren för att få starta eller landa, med undantag för statluftfart, nödlandningar och humanitära flygningar.
[273] Med tidtabellsanpassad flygplats avses en flygplats där överbelastning kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen sannolikt kan åtgärdas genom frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretag och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.
[274] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347
[275] En serie av ankomst- och avgångstider består av minst fem ankomst- och avgångstider för en och samma tid och veckodag under en tidtabellsperiod.

trafik och seriemässig luftfart i icke-regelbunden trafik. Åretruntrafik har företräde om flera ansökningar finns.[276]

Om en begäran om ankomst- eller avgångstid inte kan tillmötesgås ska lufttrafikföretaget bli informerad om närmste alternativa tillgängliga ankomst- eller avgångstid.

Har lufttrafikföretaget inte utnyttjat sina tilldelade ankomst- eller avgångstider till minst 80 procent ska samtliga ankomst- och avgångstider i serien, enligt gällande regelverk, placeras i den så kallade ankomst- och avgångsreserven, såvida inte skälen till att de inte utnyttjats är utanför lufttrafikföretagets kontroll, exempelvis om luftrummet har stängts.

Enligt gällande regelverk finns det idag möjlighet att överföra en ankomst- och avgångstid från en linje eller ett slag av lufttrafik till en annan linje eller annat slag av lufttrafik om det drivs av samma lufttrafikföretag inom samma flygplats. Överföring kan under vissa förutsättningar även ske inom en koncern samt bytas, en mot en, mellan lufttrafikföretag. Sådana överföringar bygger på att lufttrafikföretagen vill överföra eller byta tider.

På linjer där det råder allmän trafikplikt får medlemsstaten reservera de ankomst- och avgångstider som krävs för den planerade trafiken vid en samordnad flygplats. I dagsläget finns ingen trafik där det råder allmän trafikplikt på Bromma flygplats men däremot finns sådan trafik på Arlanda flygplats. Det finns enligt Transportstyrelsen ankomst- och avgångstider reserverade för all flygtrafik som är upphandlad och där det krävs ankomst- och avgångstider.

Tillfällig reglering under pandemin[277]

Med anledning av den pågående pandemin har tillfälliga lättnader införts avseende kravet på utnyttjande av ankomst- och avgångstider för att få behålla sina historiska rättigheter.

[276] Serie av ankomst och avgångstider; mint fem ankomst- och avgångstider för en och samma tid och veckodag under en tidtabellsperiod, tilldelade enligt begäran eller, om detta inte är möjligt, tilldelade för ungefär den begärda tiden (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser)

[277] Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347

Under perioden från slutet av mars 2020 fram till att sommarsäsongen började den 28 mars 2021 har flygbolagen fått behålla sina ankomst- och avgångstider oavsett hur liten andel av dessa som de har utnyttjat. Från och med sommarsäsongen 2021 gäller att flygbolag som lämnar tillbaka serier av ankomst- och avgångstider får behålla dessa kommande säsonger förutsatt att de utnyttjar minst 50 procent av tiderna under sommarsäsongen 2021.

Det finns en möjlighet till undantag från kravet att utnyttja ankomst- och avgångstider om det föreligger omständigheter som begränsar möjligheten att resa, till exempel att det inte går att genomföra flygningar på grund av inreserestriktioner, vilket det hittills har gjort under sommarsäsongen 2021.

EU-kommissionen har möjlighet att genom delegerade akter förlänga lättnader från regeln om utnyttjande av ankomst- och avgångstider. Den befogenheten gäller till och med den 21 februari 2022, vilket innebär att sommarsäsongen 2022 är den sista säsong som enligt nuvarande reglering kan bli föremål för andra krav på nyttjandegrad än vad som normalt följer av förordning (EEG) nr 95/93. Målsättningen är att så snart det är möjligt åter tillämpa de föreskrivna bestämmelserna, eftersom det gynnar både konkurrens och ett effektivt utnyttjande av flygplatserna.

Juridiska förutsättningar för att flytta trafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats[278]

Enligt artikel 19 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen kan en medlemsstat reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser som betjänar samma stad eller tätortsområde.

En medlemsstat får efter samråd med berörda parter, inbegripet berörda lufttrafikföretag och flygplatser, reglera fördelningen av flygtrafiken mellan flygplatser som uppfyller vissa villkor, om detta sker utan särbehandling av destinationer inom gemenskapen eller på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet. Följande villkor ska även vara uppfyllda:

1. Flygplatserna betjänar samma stad eller tätortsområde.

[278] Transportstyrelsen, Rapport, TSL 2021–3347

2. Flygplatserna omges av ändamålsenlig transportinfrastruktur som så långt som det är möjligt erbjuder en direkt förbindelse med möjlighet att nå flygplatsen inom 90 minuter, vid behov även genom att passera en gräns.
3. Flygplatserna är förbundna med varandra och med den stad eller det tätortsområde som de betjänar genom pålitlig och effektiv kollektivtrafik med täta avgångar.
4. Flygplatserna erbjuder lufttrafikföretag nödvändiga tjänster och skadar inte deras kommersiella möjligheter i onödan.

Den berörda medlemsstaten ska informera EU-kommissionen om sin avsikt att reglera fördelningen av lufttrafik eller att ändra en befintlig regel för lufttrafik. Kommissionen ska granska tillämpningen av punkterna 1–2 i denna artikel och besluta huruvida medlemsstaten får tillämpa åtgärderna. Kommissionen ska offentliggöra sitt beslut i Europeiska unionens officiella tidning och åtgärderna får inte tillämpas före offentliggörandet av kommissionens godkännande.

Transportstyrelsen bedömer att Arlanda och Bromma flygplatser uppfyller de villkor som ställs för att trafik ska kunna fördelas då båda flygplatserna betjänar Stockholmsregionen och att denna artikel skulle kunna tillämpas vid en successiv flytt av trafik från Bromma flygplats. Om beslut fattas att all trafik ska flytta från Bromma till Arlanda samtidigt så kommer det inte vara aktuellt att tillämpa artikel 19 i förordning (EG) nr 1008/2008. I det fallet är det inte längre en fråga om fördelning av trafik mellan två olika flygplatser. Stöd för detta finns enligt Transportstyrelsen i lydelsen av artikel 19.2 i förordning (EG) nr 1008/2008.

I förhållande till de flygbolag som har historiska rättigheter till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats är det inte möjligt att ge flygbolagen vid Bromma flygplats en förtur till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats enligt förordning (EEG) nr 95/93.

Om det trots det skulle aktualiseras med en successiv överflyttning av flygtrafik från Bromma flygplats till Arlanda flygplats finns det enligt regelverket möjlighet för staten att reglera flygtrafiken vid Arlanda och Bromma flygplatser under denna period som överflyttning sker. Jag bedömer det inte som sannolikt att så blir fallet.

Kommer det att bli ankomst- och avgångstider lediga?

Som ovan beskrivits har flygbolagen i dagsläget kunnat behålla sina historiska rättigheter till ankomst-och avgångstider genom en tillfällig förändring av kraven på nyttjande i förordning (EEG) nr 95/93 till följd av pandemin. Förutsättningen är att flygbolagen lämnar tillbaka de ankomst- och avgångstidsserier som de inte använder, så att andra flygbolag får möjlighet att utnyttja ankomst- och avgångstiderna under tiden som det flygbolag som innehar den historiska rättigheten inte gör det. Detta är dock en kortsiktig möjlighet, eftersom det flygbolag som har den historiska rättigheten nu kan kräva tillbaka tiden påföljande säsong.

När kraven på nyttjande successivt ökar kan det dock antas att vissa flygbolag kommer att förlora ankomst- och avgångstider på grund av att de, till följd av pandemin och ett betydligt sämre ekonomiskt läge, tvingas minska omfattningen på sin verksamhet. Vissa flygbolag kanske inte alls klarar av den ekonomiska krisen till följd av pandemin, utan tvingas gå i konkurs eller väljer att inte fortsätta flyga på den svenska marknaden. Det skulle enligt Transportstyrelsen kunna leda till att start- och landningstider på Arlanda flygplats blir lediga även på lång sikt, det vill säga de historiska rättigheterna upphör på grund av för låg nyttjandegrad av innehavaren. Ett sådant scenario skulle bredda möjligheten för nya flygbolag att erhålla attraktiva start- och landningstider på Arlanda. Det är enligt Transportstyrelsen för tidigt att uttala sig om sannolikheten för detta scenario då vi fortfarande befinner oss mitt i pandemin.

Om kapaciteten på Arlanda utökas innebär det att de som flyttar över sin verksamhet till Arlanda från Bromma flygplats får ansöka om ankomst- och avgångstider på flygplatsen i konkurrens med övriga sökande, inklusive den befintliga nationella och den internationella trafiken.

3.2.3 Luftrum

Min bedömning: En avveckling av Bromma flygplats är enligt min bedömning en så pass omfattande förändring att en översyn av luftrummet bör genomföras för att säkerställa luftrummets kapacitet, miljöoptimerade trafikflöden och kostnadseffektiv

flygtrafikledningstjänst. Det handlar både om flygtrafik till och från Arlanda flygplats som på vilket sätt den tidigare kontrollzonen ska hanteras efter avveckling av Bromma flygplats. Det handlar bland annat att bedöma vilket behov och vilka möjligheter som finns att bibehålla en god kontroll över de centrala delarna av Stockholm bland annat för att bidra till flygsäkerhet och tillgänglighet för den samhällsviktiga luftfarten i området. Det bör enligt min mening prövas i vilken mån dessa förslag kan inrymmas i redan pågående luftrumsarbete eller om ytterligare insatser behöver startas upp.

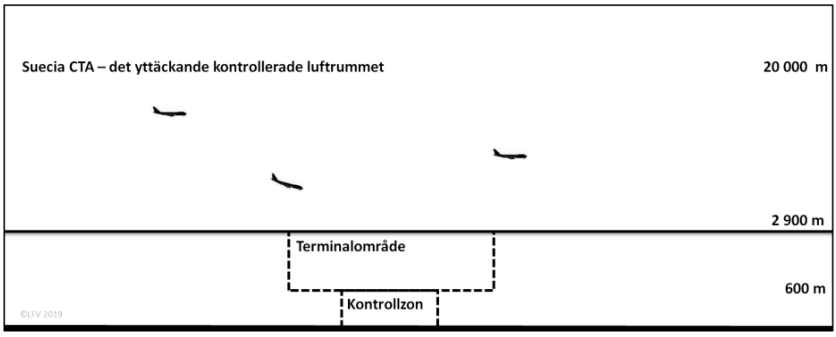
Organisering av luftrummet

Den nuvarande luftrumskonstruktionen i Sverige driftsattes 1998 och är huvudsakligen anpassad efter egenskaperna hos de civila och militära flygplan som fanns under 1990-talet[279]. Det svenska luftrummet byggs upp av det kontrollerade och okontrollerade luftrummet, flygvägar, luftrumssektorer och områden med restriktioner.[280]

Flygtrafikledningen tillhandahåller olika typer av tjänster till piloter beroende på om en flygning sker i kontrollerat eller okontrollerat luftrum. Utöver kraven på att erbjuda alarmerings- och flyginformationstjänst för all trafik inom svenskt luftrum, utövar flygtrafikledningen dessutom flygkontrolltjänst i kontrollerat luftrum. [281]

[279] Trafikverket, Luftrum 2040, En förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum
[280] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,
[281] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,

Figur 3.6 Principskiss av det svenska luftrummet i profil



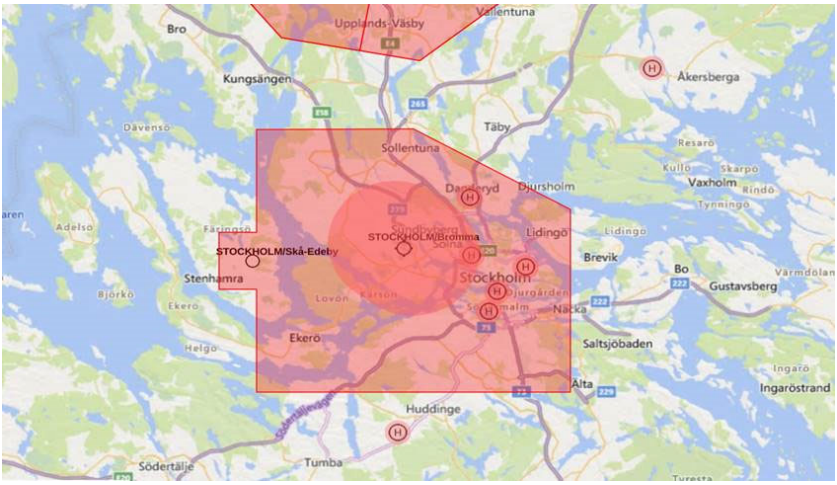
Källa: Luftfartsverket

Det kontrollerade luftrummet sträcker sig över svenskt luftrum från 2 900 meter upp till cirka 20 000 meter, vilket kallas det yttäckande kontrollerade luftrummet. I denna del av luftrummet finns i huvudsak militär flygtrafik och den så kallade en-route-trafiken. [282]

Vissa flygplatser är omgivna av kontrollerad luft, som kallas kontrollzoner respektive terminalområde (TMA). Dessa flygplatser blir därigenom kontrollerade. Kontrollzoner omger flygplatser och sträcker sig från marken upp till cirka 600 meter. Terminalområden ligger ovanpå kontrollzoner upp till 2 900 meter. [283]

[282] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,
[283] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,

Figur 3.7 Kontrollzon vid Bromma flygplats



Källa: Luftfartsverket

I den kontrollerade luften finns ett nät av flygvägar. Flygvägarna består dels av ATS-flygvägar, dels av SID/STAR. ATS-flygvägarna knyts samman med angränsande länders luftrum. Som förbindelselänkar mellan ATS-flygvägarna och kontrollerade flygplatser upprättas en annan typ av flygvägar, SID och STAR. SID är flygvägar för avgående trafik och STAR är för ankommande trafik. Det finns även en tredje typ av flygvägsystem i Sverige, Free Route Airspace. På över 8 700 meter kan en pilot, under vissa förutsättningar, själv välja vilken väg som flygs i Sverige. [284]

För att utföra flygtrafiktjänst säkert och effektivt är luftrummet uppdelat i sektorer definierade av horisontala och vertikala gränsytor. Syfte med sektorerna är att tydliggöra ansvaret för flygtrafiktjänsten. [285]

I Sverige finns både områden som permanent begränsar tillgänglighet för flyget och områden som tidvis kan skapa begränsningar. Två typer av permanent inrättade områden som tidvis begränsar tillgängligheten för flygtrafiken kallas restriktionsområde respektive farligt område. Ett flertal av dessa områden är upprättade med hänsyn till Försvarsmaktens verksamhet. Vissa av områdena är

[284] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,
[285] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,

alltid aktiverade och begränsande, medan andra områden aktiveras utifrån behov. För flygning i restriktionsområde krävs alltid tillstånd. Försvarsmakten kan även använda så kallade övningsområden för militär flygtrafik. [286]

Sverige har ett mycket flexibelt användarkoncept, där civila och militära brukare delar på det svenska luftrummet – integrerat luftrum.[287]

Luftrummet över Arlanda och Bromma[288]

Innan pandemin var Stockholm terminalområde (TMA)[289] klassat som ett ”high complexity TMA” av Eurocontrol. En stor del av detta beror på att det inom Stockholm TMA finns två flygplatser, Arlanda och Bromma, som med sin närhet till varandra ofta skapar situationer som kräver åtgärder i form av utökade startavstånd eller reducerad sektorkapacitet.

En avveckling av verksamheten vid Bromma flygplats minskar komplexiteten i Stockholm TMA och för angränsande sektorer för Stockholm ACC[290], vilket ökar möjligheterna för Luftfartsverket att leda trafik till och från Arlanda flygplats på ett mer kostnads- och miljöeffektivt sätt genom mer klimateffektiva flygvägar i Stockholm TMA.

Arlanda flygplats har en maximal kapacitet på 84 rörelser per timme med nuvarande sätt att använda rullbanorna. Med utgångspunkt från de låga trafiknivåer som råder under pandemin skulle en överflyttning av trafiken idag från Bromma till Arlanda inte påverka kapacitet eller flygsäkerhet i luftrummet.

Dagens flygvägar och trafikflöden i Stockholm TMA utformades till stora delar på 1970 talet, baserat på konventionell markbaserad radionavigering. Strukturen förändrades något i och med Luftrum 98, men det har länge funnits ett behov av en översyn av luftrummet i Stockholmsområdet för att bland annat säkerställa luftrummets

[286] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,
[287] Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405,
[288] Luftfartsverket, Brommautredning 2021, D-2021-251353
[289] Terminalområde (TMA) är ett avgränsat luftrum som används för att hantera in- och utflygningar till respektive från en flygplats
[290] Områdeskontrolltjänst (ACC) innebär luftrumssektorer som hanterar flygtrafik även på höga höjder

kapacitet, miljöoptimerade trafikflöden och en kostnadseffektiv flygtrafikledningstjänst.

En avveckling av Bromma flygplats är enligt min bedömning en så pass omfattande förändring att en översyn av luftrummet bör genomföras för att säkerställa luftrummets kapacitet, miljöoptimerade trafikflöden och kostnadseffektiv flygtrafikledningstjänst. Det handlar både om flygtrafik till och från Arlanda flygplats som på vilket sätt den tidigare kontrollzonen ska hanteras efter avveckling av Bromma flygplats. Det handlar bland annat att bedöma vilket behov och vilka möjligheter som finns att bibehålla en god kontroll över de centrala delarna av Stockholm bland annat för att bidra till flygsäkerhet och tillgänglighet för den samhällsviktiga luftfarten i området. Det bör enligt min mening prövas i vilken mån dessa förslag kan inrymmas i redan pågående luftrumsarbete eller om ytterligare insatser behöver startas upp.

Överflyttning av flygtrafik från Bromma till Arlanda[291]

Stockholm TMA är idag uppdelat i tre olika flygledarsektorer. Dessa kan vid maximal efterfrågan hanteras från åtta flygledarpositioner. Vid en avveckling av Bromma flygplats bedömer Luftfartsverket att behovet skulle minska till ett maximalt nyttjande av sex flygledarpositioner.

Redan i dagsläget finns perioder då efterfrågan av flygtrafikledningstjänst är relativt stor trots att Bromma är stängt. Det gäller framför allt under sommarhalvåret då luftfartyg i större utsträckning flyger enligt visuellflygregler (VFR), jämfört med vad som sker under vinterhalvåret.

Vid en avveckling av verksamheten vid Bromma flygplats räknar Luftfartsverket med att en viss ökning av trafikinformation kommer att krävas, eftersom VFR-flygningar över Stockholm troligtvis kommer att öka. Det i sig ökar arbetsbelastningen på flygledarsektorerna i Stockholm TMA.

Flera andra förändringar skulle också behöva genomföras. Sammantaget gör Luftfartsverket bedömningen att en avveckling av Bromma har en besparingspotential totalt sett kopplat till lägre operativt bemanningsbehov.

[291] Luftfartsverket, Brommautredning 2021, D-2021-251353

Luftrumsutveckling[292]

Swedavia startade 2017 projektet SAARP, Stockholm Arlanda Airspace Redesign Program, i syfte att modernisera några av flygvägarna i Stockholm TMA utifrån EU-krav på satellitnavigering i högtrafikerade terminalområden. Både Swedavia och Luftfartsverket såg projektet som en startpunkt för en nödvändig och mer övergripande modernisering av Stockholm TMA, som också omfattade optimering av in- och utpasseringspunkter, översyn av luftrumssektorisering och flygvägar.

Luftfartsverket redovisade till regeringen en fördjupad studie 2019, där det beskrevs både motiv och behov av förändringar i luftrummet. Som ett resultat av studien startades projektet SWEA, Sweden Airspace project, av Luftfartsverket. Projektet syftar till att ta fram åtgärder för att minska komplexiteten i luftrummet, vilket bedöms resultera i ökad kostnadseffektivitet och minskad miljöpåverkan. Ett av scenarierna som man arbetar med i projektet är att Bromma flygplats stängs i förtid.

Inom ramen för SWEA påbörjades i början av 2021 arbetet med de första etapperna, vilka omfattar luftrumsförändringar i den delen av luftrummet som påverkas av stigande och sjunkande trafik till och från Stockholmsområdet. Implementeringen kommer att ske i två etapper, i slutet av 2023 respektive i slutet av 2025. Projektet ska bland annat uppnå följande mål:

– Minska komplexiteten i luftrummet, vilket ska leda till förbättringar inom ett flertal prestandaområden såsom kostnadseffektivitet, kapacitet, miljö, förutsägbarhet och flexibilitet.
– Effektiviseringar som ska bidra till att möta problem med personalbrist vid pensionsavgångar samt att på sikt minska behovet av rekrytering av flygledare.
– Minska miljöpåverkan genom att skapa kortare flygsträckor på en övergripande nivå, bättre förutsättningar för effektiva vertikala flygprofiler samt en viss harmonisering av flygtrafikens hastighet under sjunkfasen.
– På lång sikt säkerställa att kapaciteten i luftrummet möter både europeiska krav och Swedavia AB:s krav.

[292] Luftfartsverket, Brommautredning 2021, D-2021-251353

Utan Bromma flygplats skulle komplexiteten i det kontrollerade luftrummet minska. Det skulle dessutom leda till färre osäkerhetsfaktorer kring kommande utvecklingsarbete i Stockholm TMA och angränsande ACC sektorer.

3.2.4 Marktransporter

Min bedömning: Ett stort antal aktörer som påverkas av en avveckling av Bromma flygplats pekar på att marktransporterna till och från Arlanda flygplats är en kapacitetsbegränsning. Såväl framkomligheten i vägsystemet som prisnivån i kollektivtrafiksystemet och behovet av ett större kollektivtrafikutbud nämns.

Jag kan i mitt utredningsarbete konstatera att en överflyttning av flygresenärer från Bromma flygplats till Arlanda inte är av sådan omfattning av ny markinfrastruktur är motiverad av strikta kapacitetsskäl.

Däremot är tillgängligheten till Arlanda flygplats sämre än tillgängligheten till Bromma flygplats, vilket gör att resenärer till och från flygplatsen får en tillgänglighetsförlust som kan motivera åtgärder i marktransportsystemet. Det finns dessutom brister i transportinfrastrukturen runt Arlanda som kommer att accentueras i takt med att området och regionen växer.

I samband med en avveckling av Bromma flygplats kommer också vissa samhällsviktiga flygtransporter, så som sjukvårdstransporter med flygplan och vidare marktransport, att få längre till sjukhus från Arlanda än från Bromma flygplats. Även detta motiverar insatser i transportsystemet som är hänförliga till avvecklingen av Bromma flygplats.

Mina förslag: Åtgärder som skapar ökad tillgänglighet till Arlanda på väg och järnväg bör ges hög prioritet i nästa nationella plan. Särskilt vill jag lyfta fram möjligheten att införa ITS-lösningar som kan ge samhällsviktiga transporter minskade insatstider från Arlanda.

Jag menar att berörda persontågsföretag skulle kunna överväga att ta ut avgifter för det som idag är en stationsavgift på Arlanda C på ett sätt som inte får genomslag på biljettpriset specifikt för Arlandaresenärer.

Arlanda flygplats är lokaliserad längre ifrån de mest folkrika delarna och de flesta målpunkterna i Stockholms län, än Bromma flygplats. Arlanda flygplats är också större än Bromma och kräver mer tid från kollektivtrafikhållplats, eller parkeringsplats, till gate. Marktransporternas effektivitet är därför viktiga både för inkommande flygresenärer med målpunkter i Stockholms län, och för avresande flygresenärer.

Det finns idag möjlighet att resa till och från Arlanda med pendeltåg, regionaltåg och snabbtåget Arlanda express. Det finns också flygbussar som trafikerar flygplatsen på kommersiell basis, samt bussanslutningar via tågstationen i Märsta.

För vägtrafiken är E4:an i norra Stockholm en viktig länk för tillgängligheten till Arlanda flygplats. Såväl Swedavia AB som privata aktörer erbjuder parkering i närheten av Arlanda flygplats.

Innan pandemin var transportsystemet runt Arlanda relativt hårt belastat. I prognoserna blir trängseln förvärrad, vilket i huvudsak beror på att befolkningen växer, men också på att flygresenärer och anställda som reser till och från Arlanda blir fler.

Brommaresenärerna är ett litet tillskott i marktransportsystemet

Personer som rör sig i transportsystemet till och från Arlanda är dels flygresenärer, dels anställda i och omkring Arlanda. Därtill finns de stora flödena i väg- och järnvägssystemet mellan Stockholm och Uppsala som passerar på E4 förbi Arlanda.

Under pandemin har Trafikverket kunnat iaktta hur resor och transporter till Arlandaområdet utgör en icke försumbar del av trafiken på E4. När flygresandet kraftigt minskade på grund av pandemin minskade vägtrafiken på E4:an i genomsnitt dubbelt så mycket (15 procent) som på övriga större vägar i regionen (5–8 procent). På väg E4.65 (vägen mellan E4 och Arlanda flygplats) var det i maj 2021 så mycket som 75 procents minskning jämfört med samma period 2019.

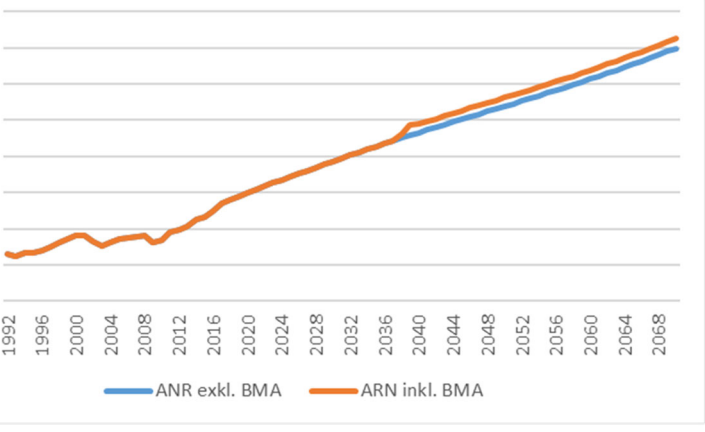
Prognoserna för flygets återhämtning, som jag redogjort för i kapitel 1.6, visar på osäkerhet om *när* 2019 års volymer åter blir verklighet. Ingen prognos visar dock på en långsiktigt lägre nivå än 2019, bara på olika återhämtningstakt och att effekterna skiljer sig åt mellan flygmarknadens olika segment. Därmed utgår jag ifrån att

resenärerna i marktransportsystemet till och från Arlanda inom ett antal år har uppnått samma volym som 2019 och sedan följer flygets ökning. Detta sker samtidigt som resenärerna i transportsystemet till andra målpunkter är fler eftersom invånarantalet i regionen runt Arlanda väntas ha vuxit. På sikt kommer med andra ord trängseln att tillta och påverka tillgängligheten till Arlanda. Det gäller oaktat en förtida avveckling av Bromma flygplats.

I ett skede då flygtrafiken vid Bromma flygplats avvecklas och flyttas över till Arlanda sker en ökning av resenärer i marktransportsystemet. Ökningen bedöms av Trafikverket som liten och påverkar inte nämnvärt belastningen på marktransportsystemen utifrån kapacitetssynpunkt.[293] Sedan Trafikverkets bedömning gjordes har dessutom pandemin påverkat förutsättningarna för inrikesflyget återhämtning i riktning mot att den förväntat nya stabila nivån är färre passagerare än vad som var fallet 2019.

Figur 3.8 **Om Brommas flygresenärer adderas till Arlandas**

Illustration av antal flygresenärer vid Arlanda (ARN) med och utan Brommas flygresenärer (BMA). Illustrationen bygger på prognosmaterial innan pandemin, därför saknas pandemins påverkan från 2020 och framåt.



Källa: Trafikverket

Det är alltså inte Brommaresenärerna i sig som motiverar insatser för bättre marktransporter kring Arlanda, utan den tillgänglighetsförlust som de längre tiderna för marktransporter till Arlanda utgör

[293] Trafikverket 2021 "Underlag till Brommautredningen frågeområde tillgänglighet t o fr Arlanda slutl"

för Brommas resenärer. Insatser motiveras också av att trängseln ökar på grund av befolkningsutvecklingen i allmänhet och transportsystemets brister som redan idag noteras kring Arlanda.

Jag ser att de anspråk på tillgänglighet som resenärer till och från Bromma flygplats ställer också ger en positiv effekt för de resenärer som i dag reser via Arlanda.

Trafikverket menar även att flygresenärer generellt ställer högre krav på förutsägbarhet, tillförlitlighet och punktlighet för marktransporter till och från flygresan än den genomsnittlige resenären.[294]

Det finns också en stadsutveckling i Arlandastad som påverkar tillgängligheten till Arlanda negativt. En etablering av verksamheter kan medföra relativt stora resandeströmmar i vägnätet under högtrafik, när det är som känsligast för köbildning. En mer omfattande utveckling av verksamheter inom Arlanda stad kan komma att få en betydande negativ påverkan på tillgängligheten till flygplatsen.

Tillgänglighetsförlust för Brommaresenärer

Tillgänglighetsförlusterna drabbar flygresenärer till Stockholm som tidigare anlänt till Bromma flygplats, resenärer som nu avreser från Bromma flygplats, samt anställda i verksamheterna vid Bromma flygplats.

För att få en uppfattning om hur stor skillnad det är i tillgänglighet till Bromma flygplats jämfört med Arlanda flygplats kan följande tabell vara en illustration. Tabellen är framtagen av WSP som med hjälp av trafikmodellen LuTrans har viktat genomsnittlig restid till Bromma flygplats, respektive Arlanda flygplats med bil och kollektivtrafik. Tiderna avser morgonens maxtimma och viktningen har gjorts utifrån var dagbefolkningen har sin hemvist det vill säga arbetsplatser, för att fånga många av regionens målpunkter.

[294] Trafikverket 2021 "Underlag till Brommautredningen frågeområde tillgänglighet t o fr Arlanda slutl"

Tabell 3.3 Jämförelse av restid mellan Bromma flygplats och Arlanda till målpunkter i Stockholms län

Viktat genomsnitt med avseende på dagbefolkning[295]. Tabellen visar ett urval av kommuner i Stockholms län. Sifforna visar restid i minuter och inkluderar inte kostnader för drivmedel eller biljetter. Eftersom sträckan för flertalet är längre till Arlanda än till Bromma så är siffrorna som illustration av tillgänglighet något låga för bilisterna. Och samma förhållande gäller på kollektivtrafiksidan där stationsavgiften ökar kostnaden för resenären i kollektivtrafiksystemet till/från Arlanda jämfört med till Bromma flygplats

Kommun	Bromma Bil	Bromma Kollektivtrafik	Arlanda Bil	Arlanda Kollektivtrafik
Huddinge	34	45	53	47
Nacka	38	46	65	49
Sigtuna	41	63	11	19
Sollentuna	20	40	27	30
Solna	11	25	35	30
Stockholm	21	29	44	36
Sundbyberg	9	16	35	35
Södertälje	49	74	64	68
Täby	28	56	35	56

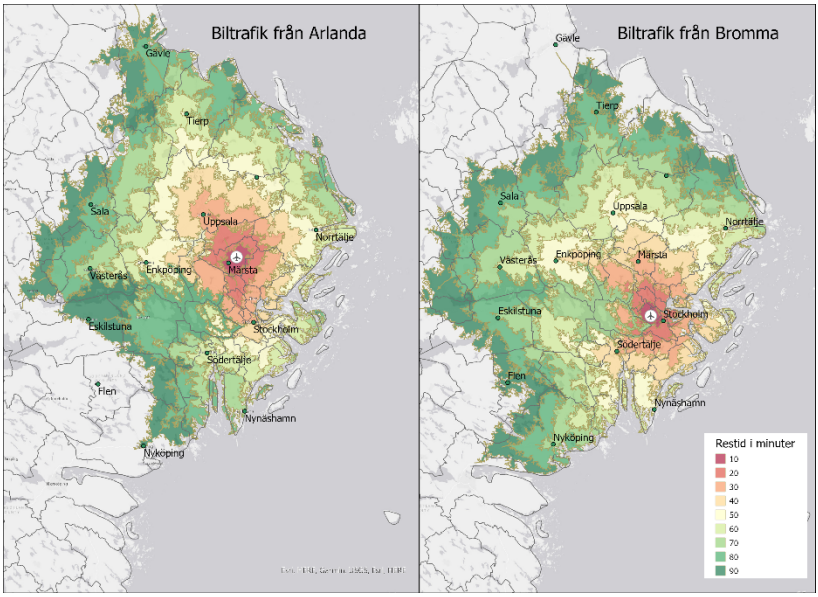
Källa: WSP 2021 ”PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats” uppdrag till Trafikanalys

Med hjälp av GIS-analys har Trafikanalys illustrerat skillnaderna mellan flygplatserna när det gäller tillgänglighet i marktransportsystemet. Här är tillgängligheten illustrerad i restid, tidtabellsrestid vad gäller kollektivtrafiken och skyltad hastighet vad gäller biltrafiken. I kartorna är alltså biltrafiken något optimistiskt illustrerad eftersom det förekommer trängsel som påverkar restiden, särskilt i högtrafiktid när många reser.[296]

[295] För att ta hänsyn till att arbetsplatser är ojämnt fördelade i en kommun viktas restiderna med avseende på var dagbefolkningen befinner sig, det vill säga arbetsplatserna. Viktningen används för att ge en representativ bild av start/målpunkter.
[296] Trafikanalys 2021 "Tillgänglighetsanalyser flygplatser" (Prel version)

Figur 3.9 Restid med bil till/från Arlanda respektive Bromma flygplats

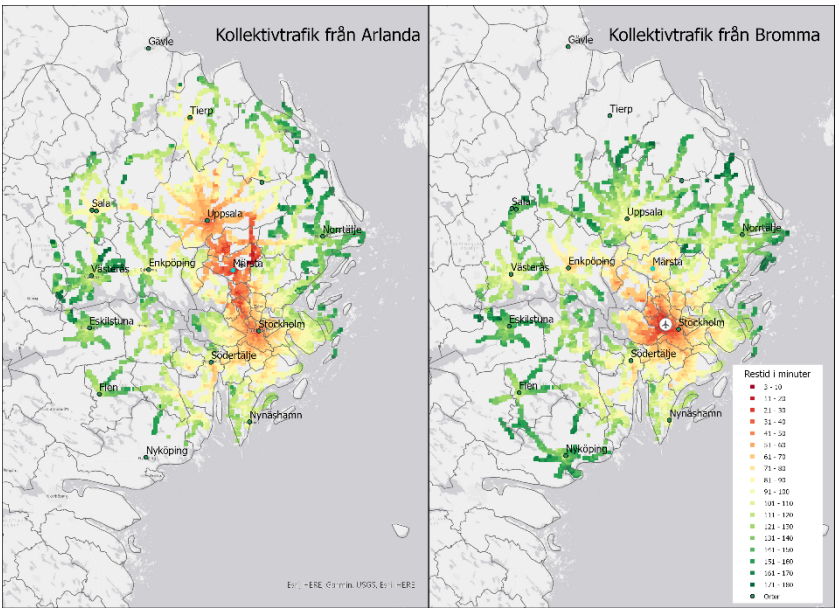
Restid med bil utifrån skyltad hastighet. Kartan ger en bild av restidens variationer geografin, men vid tider på dygnet när trafiken rör sig långsammare än skyltad hastighet skulle räckvidden krympa.



Källa: Trafikanalys

Figur 3.10 Restid med kollektivtrafik till/från Arlanda respektive Bromma flygplats

Restid utifrån tidtabell för kollektivtrafiken, 2021.



Källa: Trafikanalys

Förbättra för blåljus med ITS

På Bromma flygplats finns som tidigare nämnts samhällsviktigt flyg. Sjukvårdstransporter med flygplan som idag använder Bromma flygplats och sedan vidare i marktransportsystemet till ett sjukhus får en förlängd resväg från Arlanda. Restiden till exempelvis Karolinska sjukhuset i Solna från Arlanda är drygt 10 minuter längre än från Bromma flygplats (cirka 27 minuter istället för 16 minuter). Restiderna är längre från båda flygplatserna i högtrafik när det förekommer köer.

Trafikverket ser en möjlighet att bidra till framkomligheten genom trafikledning och ITS. Det går då att skapa en så kallad räddningskorridor på E4 som upplöser eventuella köer som skulle hindra en akut ambulanstransport på motorvägen.[297]Som tidigare

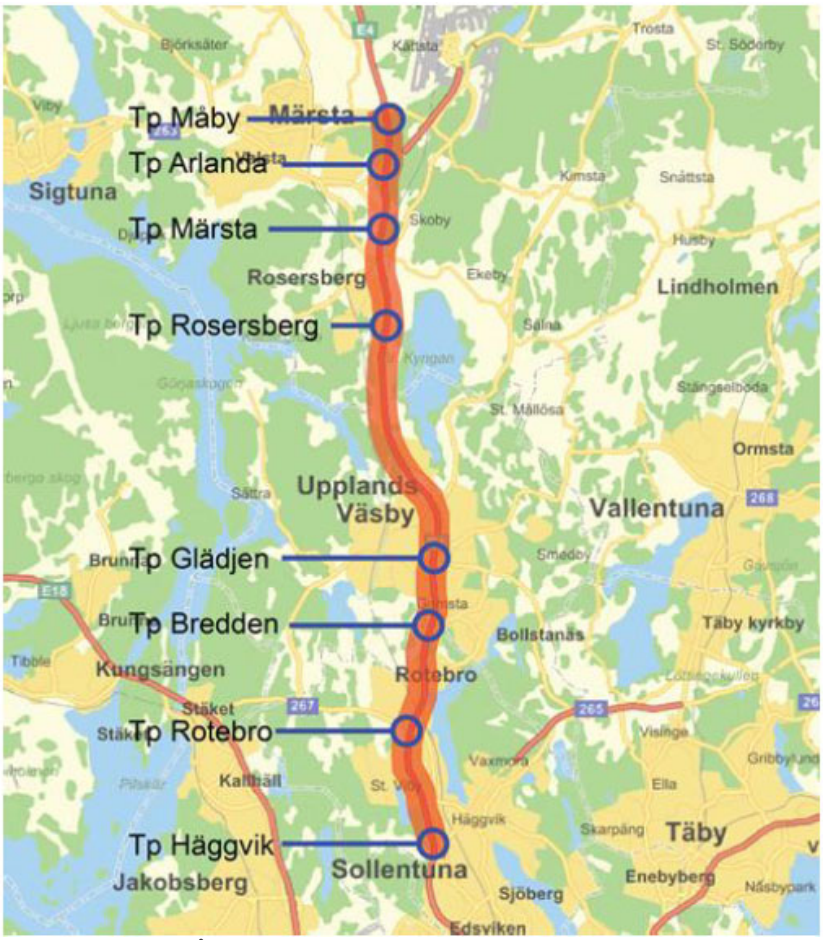
[297] Trafikverket 2021 "Underlag till Brommautredningen frågeområde tillgänglighet t o fr Arlanda slutl"

redovisats landar redan i dag ett stort antal ambulansflygplan på Arlanda. En räddningskorridor skulle gynna även dessa, liksom andra akuta blåljuskörningar.

Fakta: De åtgärder som Trafikverket föreslår som kandidater att ingå i Nationell plan 2022–2033 och som har särskild betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats är följande:

- E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Rotebro, utbyggnad av ITS-system
- E4 trafikplats Häggvik –trafikplats Rotebro, Breddning till 4+4 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system
- E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Arlanda, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm. Breddning till 3+3 körfält på sträckan inklusive utbyggnad av ITS-system
- Ostkustbanan Solna-Skavstaby, signaloptimering
- Märsta station och bangårdsombyggnad
- Arlanda C, ökad kapacitet och utbyte av ställverk
- Uppsala C, ökad kapacitet

Figur 3.11 Trafikplatser på E4:an söder om Arlanda



Källa: Trafikverket 2016. Åtgärdsvalsstudie E4 Häggvik – Arlanda.

Kollektivtrafiken behöver förbättras – även utan Brommaresenärer

Trafikverket har konstaterat att det finns kapacitetsbrister i järnvägssystemet. På Ostkustbanan mellan Solna och Skavstaby, vid Märsta station, på Arlanda C samt på Uppsala C förhindrar kapacitetsbegränsningar tågtrafiken till/från Arlanda att

utvecklas.[298]Ökad kapacitet i järnvägssystemet förbättrar tillgängligheten på flera sätt. Bland annat ger ökad kapacitet på Arlanda C en möjlig utveckling av fler fjärr- och regionaltåg som kan bidra till stärkt tillgänglighet från södra Stockholmsregionen till Arlanda såväl som från Örebro, orter i Sörmland, Uppsala och Gävleborg.

Region Stockholms bedömning är att pendel- och regionaltågstrafiken behöver utvecklas till/från Arlanda. I likhet med Trafikverket betonar Region Stockholm att detta förutsätter statliga järnvägsinvesteringar. Enligt Region Stockholms bedömning finns även behov av utvecklad busstrafik mot Norrtälje, Bålsta, Märsta och Täby, samt en förlängning av Roslagsbanans Vallentunagren vidare till Arlanda. Roslagsbanan är en regionalt ägd järnväg, men enligt Region Stockholms uppfattning bör en sådan investering ändå delas med staten.[299]

[298] Trafikverket 2021 "Åtgärdsvalsstudie. Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följdeffekter av nya stambanor – Slutrapport för två uppdrag om utpekade brister i transportsystemet av järnvägen sträckan Järna – Stockholm C – Märsta/Arlanda – Myrbacken" Rapport 2021:122

[299] Region Stockholm PM 2021-08-16 ”Brommautredningen – underlag från trafikförvaltningen”

Figur 3.12 Kapacitetsutnyttjande på järnväg

Bilden visar kapacitetsutnyttjandet på järnvägen mellan Uppsala och Stockholm, via Arlanda och Märsta. Analysen baseras på prognoser för år 2040 och inkluderar antagandet att fyrspåret från Uppsala och söderut till norr om Arlanda är utbyggt. Kapacitetsutnyttjandet är då lågt på sträckan markerat i grönt. Men som framgår av de röda och gula partierna begränsas utvecklingen av fler tåg av kapacitetsbrister på röda och gula delar av nätet samt på stationer markerat i rött och gult.



Källa: Trafikverket

Arlandabanan skapar låsningar

När det gäller förbättringar i kollektivtrafiken till Arlanda bör det också noteras att det finns ett avtal om rättigheterna att trafikera Arlandabanan (delen Skavstaby-Arlanda-Myrbacken) som sätter ramar för hur järnvägstrafiken kan utvecklas mellan Stockholm och

Arlanda. En förutsättning för tillkomsten av Arlandabanan var bland annat det avtal som ger företaget A-Train exklusiv rätt och skyldighet att transportera resenärer som stiger på i Stockholms centrala delar och stiger av vid Arlanda (och omvänd reseriktning). För persontågstrafik som trafikerar Arlanda Central utgår en banavgift och en stationsavgift. Det gör det även på statens spåranläggningar och på till exempel Jernhusens stationer. Skillnaden på Arlandabanan är att avgiften som tas ut täcker hela självkostnaden för infrastrukturen med påslag för rimlig vinst. Respektive persontågsföretag avgör på vilket sätt avgifterna får genomslag på biljettpriset. I nuläget betalas avgiften av resenärer som stiger av och på vid Arlanda C.[300]

Min bedömning är att stationsavgifterna vid Arlanda leder till förhöjda reskostnader för kollektivtrafikresor jämfört med från Bromma. Jag har föreslår därför att berörda persontågsföretag bör överväga att ta ut avgifter på något annat sätt, som inte får genomslag på biljettpriset för just flygplatsresenärer.

Till Arlanda bedrivs också kommersiell busstrafik i form av Flygbussarna. Region Stockholms utgångspunkt är att upphandlad och kommersiell trafik ska ges förutsättningar att samverka på ett sätt som gagnar resenärerna och att sådan trafik ska få tillträde till infrastruktur på ett konkurrensneutralt sätt. Region Stockholms ambition är att utöka utrymmet för kommersiell kollektivtrafik när förutsättningar finns.[301]

Ökad vägkapacitet och ITS behövs – även utan Brommaresenärer

På vägsidan konstaterar Trafikverket att E4 i norra Stockholm hade begränsad framkomlighet i högtrafik under 2019. Köer förekom återkommande. Den växande befolkningen i Stockholms och Uppsala län, tillkommande bostäder och arbetsplatser och ett ökat interregionalt resande resulterar i en ökad vägtrafik på E4 i stråket vid Arlanda.

Den nya motorvägslänken Förbifart Stockholm byggs för att förbättra förbindelserna mellan norra och södra Stockholms-

[300] Trafikverket 2018 PM "Arlandabanans avtal och dess förutsättningar – översiktligt resonemang om avtalet inte längre utgör en begränsning"
[301] Region Stockholm, 2017 ”Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län”

regionen. När Förbifarten öppnar, enligt nuvarande bedömning år 2030, kommer olika motorvägar vävas samman och trafiken omfördelas. Risk uppstår då lokalt för nya köer som minskar framkomligheten och ökar restiderna och restidsosäkerheten.

Trafikverkets bedömning är att det inte är möjligt att svara upp mot den ökning av efterfrågan på resor som finns i regionens vägsystem enbart genom att bygga ut med ny kapacitet. För att upprätthålla en rimlig framkomlighet behövs istället en kombination av åtgärder där några strategiska kompletteringar ingår, men i huvudsak bör fokus ligga på att trimma befintlig infrastruktur, styra och leda trafiken samt med olika medel hålla nere efterfrågan på bilresor. Att göra transportsystemet intelligent med ITS[302] är en grund för att kunna styra trafiken.[303]

3.3 Stockholm Skavsta flygplats[304]

Min bedömning: Stockholm Skavsta har god kapacitet att fungera som en andra flygplats i Stockholmsområdet, inte minst från år 2035 när Ostlänken planeras vara i drift. En sådan roll bygger dock på att man på kommersiella grunder kan upprätthålla de verksamhetsvolymer som krävs för att ha en verksamhet dygnet runt, årets alla dagar.

I samband med den av mig föreslagna planen för avveckling av Bromma flygplats är Skavstas roll mindre. Flygplatsen kan vara ett alternativ för det allmänflyg som i dag använder Bromma, liksom viss teknisk serviceverksamhet. Detta är en fråga för Brommas aktörer, kopplat till vilka verksamhetsförutsättningar som erbjuds på Skavsta respektive Arlanda och andra lokaliseringsalternativ.

Med en privat, utländsk ägare av Skavsta flygplats följer också att staten behöver ingå avtal och bindande förpliktelser i särskild ordning.

[302] ITS står för intelligenta transportsystem. ITS syftar till att påverka trafikanten att ändra sitt beteende för att uppnå en förbättring i trafiksystemet.
[303] Trafikverket 2021 ” Tillgänglighet och miljö i Storstockholms transportsystem” (Rapport 2021:134)
[304] Region Sörmland, PM – Stockholm Skavsta flygplats, en viktig resurs i ett växande Stockholm-Mälardalsregionen 210624

Stockholm Skavsta flygplats ligger cirka 7 kilometer nordväst om Nyköpings tätort, och cirka 100 km sydväst om centrala Stockholm. Flygplatsen räknas som en av Stockholms fyra flygplatser, och är därför inkluderad i IATA-koden STO.

1984 invigdes flygplatsen som civilflygplats i Nyköpings kommuns regi. År 1991 ändrades flygplatsens namn till Stockholm Skavsta flygplats. År 1998 gick flygplatsen över i privat ägo, Flygplatsen drivs på kommersiell basis och sedan 2018 är franska VINCI Airport huvudägare (90,1 procent) tillsammans med Nyköpings kommun (9,9 procent). VINCI Airports är en av världens fyra största flygplatsbolag vars nätverk omfattar 45 flygplatser globalt. VINCI Group finns i 120 länder och har 220 000 medarbetare. Koncernen är verksamt på de svenska och nordiska marknaderna genom fler än 100 svenska företag. The VINCI Group har ett börsvärde om 50 miljarder euro.

Innan pandemin var Stockholm Skavsta Sveriges tredje största utrikesflygplats. 2019 hade flygplatsen 2,3 miljoner passagerare och 45 destinationer. Destinationsnätet utgörs av direktflyg inom Europa med tyngdpunkt på centrala och östra Europa.

Skavsta trafikeras av tre flygbolag; Wizzair, Ryanair and Trade Air med totalt 26 destinationer sommaren 2021. Det aktuella trafikmönstret med fokus på internationell passagerartrafik utesluter inte att flygplatsen har kapacitet att också hantera inrikesflyg, charterflyg och frakt. Inga flygplan är i dagsläget stationerade på Stockholm Skavsta vilket innebär att det finns goda möjligheter att ta emot ankommande inrikesflyg under ”peaktid” på vardagsmorgnar och skicka iväg dem kvällstid.

Flygplatsen är i dag öppen dygnet runt, året runt med flygledning dygnet runt. Man har också tull och gränspolisstation som kan utfärda pass. Flygplatsinfrastrukturen fungerar för att ta hand om alla typer och storlekar av flygplan (längd landningsbana, kapaciteten i terminalen och handling, etcetera.)

Flygplatsens verksamhet står på två ben; dels det samhällsviktiga flyget, dels internationell tillgänglighet för Stockholmsregionen som komplement till Arlanda. Miljötillstånd finns att hantera upp till 75 000 flygrörelser samt sex miljoner passagerare per år.

Stockholm Skavsta fyller en nationell funktion för visst samhällsflyg. Skavsta är Sverigebas för Kustbevakningens flyg, liksom bas för Sveriges fyra vattenskopande flygplan, som även

används för brandbekämpning i norra Europa. Ambulansflyg, polishelikoptrar och annan samhällsutövande luftfart kan nyttja Skavsta som flygplats för Stockholmsregionen eftersom flygplatsen är öppen dygnet runt, året runt och inte har några kapacitetsproblem eller restriktioner för sådan verksamhet.

Ambulansflyget har servicebas här då SAAB har en underhållsenhet på Skavsta flygplats.

Vid eventuella störningar på Arlanda kan Skavsta utnyttjas, eftersom all nödvändig infrastruktur finns tillgänglig dygnet runt. Flygplatsen är dimensionerad för och upprätthåller räddningstjänst för de större och vanligare flygmaskinerna som trafikerar Sverige.

Den kan därmed fungera som alternativflygplats för flertalet av de etablerade flygbolag som trafikerar Arlanda

Flygplatsen kan också fungera för skolflygningar då flygplatsens avancerade procedurer och landningssystem gör den efterfrågad.

Beredskapsflygplats

Stockholm Skavsta har nyligen föreslagit som en permanent beredskapsflygplats i den utredning Trafikverkets genomfört på regeringens uppdrag

Den fungerar redan i dag i praktiken som en beredskapsflygplats om än inte till namnet Den är en av få flygplatser som är öppen i dygnet runt.

Tillgänglighet till Stockholm Skavsta

I dag är flygbusstrafik den kollektivtrafik som erbjuds till Stockholm Cityterminalen. Tidtabellslagd restid är 1 timme och 20 minuter.

Utifrån de planer som nu finns för Ostlänkens utformning planeras stationslägen på huvudbanan samt på den bibana som passerar genom centrala Nyköping och sedan ut till Skavsta. Det gör att det kommer att skapas ett resecentrum vid Stockholm Skavsta som binder ihop flyg, tågtrafik (både nationell och regional), samt busstrafik, (kommersiell samt allmän). Restiden mellan Skavsta flygplats och Stockholm C med tåg blir cirka 40 minuter. Enligt Trafikverket är målbilden för trafikstart år2035[305].

[305] Trafikverket hemsida (läst 21 08 29)

3.4 Eskilstuna flygplats[306]

Min bedömning
Eskilstuna flygplats kan vara ett alternativ för det allmänflyg och skolflyg som i dag använder Bromma, liksom viss teknisk serviceverksamhet. Detta är en fråga för Brommas aktörer, kopplat till vilka verksamhetsförutsättningar som erbjuds på Eskilstuna flygplats respektive Arlanda och andra lokaliseringsalternativ.

Eskilstuna flygplats är belägen cirka 13 km öster om Eskilstuna centrum och cirka 97 km väster om Stockholm. Eskilstuna kommun köpte flygplatsen av Fortifikationsverket den 31 december 2007.

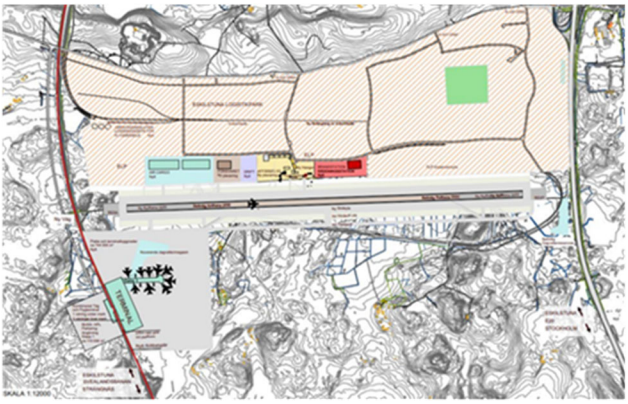
Rullbanan är cirka 2000 meter lång, bankod 2C. Verksamheten består idag i huvudsak av lättare skolflyg, ca 7 000 rörelser per år. Övrigt flyg, ca 1 000 rörelser per år, utgörs av taxi-, affärs-, transport- och ambulansflyg. Flygplatsen har i samband med pandemin utsetts till tillfällig beredskapsflygplats.

Flygplatsens läge i anslutning till ett relativt nyexploaterat logistikområde innebär att den ingår i en långsiktig utvecklingsplan (Figur 3.13 Eskilstuna flygplats - idéskiss). Idén är att dra nytta av möjligheten att kombinera flyg med anslutande järnväg, väg och busskommunikation. Svealandsbanan passerar söder om flygplatsens rullbana, vilket möjliggör ett stationsläge vid eventuell framtida expansion. Väg E20 passerar strax norr om flygplatsen.

Den utbyggda flygplatsen kan attrahera aktörer med intresse att investera i en flygplats med stor utvecklingspotential.

[306] Eskilstuna Logistik och Etablering AB: Eskilstuna flygplats utveckling 21-06-02

Figur 3.13 Eskilstuna flygplats - idéskiss



Eskilstuna Logistik och Etablering AB

3.5 Stockholm Västerås flygplats

Min bedömning: Efter folkomröstningen i mars 2021 pågår i Västerås kommun en politisk beredning om flygplatsens framtid. Den oklarhet som råder gör att jag inte i denna utredning kan förorda specifika lösningar kopplade till Västerås flygplats.

Stockholm Västerås flygplats skulle kunna vara ett alternativ för det allmänflyg som i dag använder Bromma, liksom viss teknisk serviceverksamhet. Detta är en fråga för Brommas aktörer, kopplat till vilka verksamhetsförutsättningar som erbjuds på Stockholm Västerås flygplats respektive Arlanda och andra lokaliseringsalternativ.

Från Västerås central är det 5 km till Stockholm Västerås flygplats och från Stockholm city 110 km. Landningsbanan är 2581 meter lång och 46 meter bred med kapacitet upp till wide-body flygplan.

Flygplatsen ägs till 100 procent av Västerås stad. I mars 2021 genomfördes en folkomröstning där majoriteten av de röstande avvisade förslaget om att avveckla flygplatsbolaget. Resultatet är föremål för fortsatt politisk beredning.

Under 2019 reste drygt 109 133 passagerare till och från flygplatsen, under år 2020 reste drygt 37 000 passagerare. Sommarens 2021 trafikeras flygplatsen av Ryanair som flyger till

destinationer som Alicante, London och Malaga. Utöver linjefarten trafikeras Västerås Flygplats av allmänflyg, vilket bland annat innefattar ambulans-, skol-, foto-, privat- och taxiflyg.

Stockholm Västerås flygplats skulle kunna vara ett alternativ för det allmänflyg som i dag använder Bromma, liksom viss teknisk serviceverksamhet. Detta är en fråga för Brommas aktörer, kopplat till vilka verksamhetsförutsättningar som erbjuds på Stockholm Västerås flygplats respektive Arlanda och andra lokaliseringsalternativ.

Tillgänglighet till Stockholm Västerås

Flygbuss ansluter vid vissa ankomster/avgångar och tar 1 timme och 20 minuter från flygplatsen till Stockholm Cityterminalen.

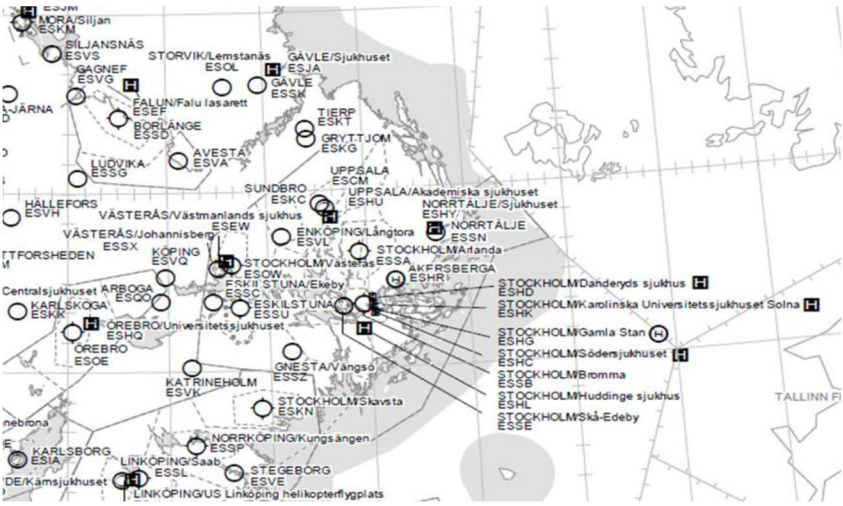
3.6 Övriga

Som framgår av redovisningen i avsnitt 3.1 finns utöver de instrumentflygplatser som redogjorts för ovan även ett antal mindre flygplatser och helikopterflygplatser. Ansvaret för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget inte är en statlig angelägenhet. Detta är en kommunal angelägenhet eller en angelägenhet för enskild intressent.[307] Förutsättningarna att etablera eventuella verksamheter på sådana flygplatser varierar, men är en fråga för intressent och flygplatsägare.

[307] Luftfartsstyrelsen (nuvarande Transportstyrelsen) 2008 ”Allmänflyget i Sverige”

Figur 3.14 Flygplatser i östra Mellansverige

inklusive flygplatser för helikopter



Källa: Luftfartsverket 2018

Det är inte givet att flygverksamheterna på Bromma flygplats väljer att söka sig till en flygplats i Brommas närhet vid en omlokalisering. Många företag i flygbranschen, både sådana som utför flygningar och sådana som till exempel reparerar och underhåller flygplan, har verksamhet på fler än en flygplats både inom och utanför Sveriges gränser. Det kan påverka hur företaget väljer att agera vid en avveckling av Bromma flygplats.

3.6.1 Ny helikopterbas?

Region Stockholm har uttryckt önskemål att etablera sin helikopterverksamhet på Bromma flygplats mot bakgrund av flygplatsens centrala läge. Swedavia har emellertid inte bejakat det bland annat för att helikoptertrafiken kan störa regulariteten på flygplatsen. Region Stockholm har därför utvärderat andra lokaliseringar och tagit beslut om att etablera en ny permanent helikopterbas i Ullna i Österåkers kommun i nordöstra Stockholms län. [308] Österåkers kommun ska upprätta en detaljplan för ärendet. Processen fram till driftsättning beräknas ta minst 3–5 år från i år.

[308] Region Stockholm, ”Beslut om permanent basering för regionens ambulanshelikoptertjänst” HSN 2019–1800. 2021-05-27

I kontakt med Region Stockholm har jag förstått att ambitionen i första hand är att basera regionens två egna helikoptrar vid Ullna. Regionen har även noterat att det finns önskemål från Sjöfartsverket att göra viss samlokalisering för att dra nytta av synergieffekter gällande infrastruktur. Det är intressant för regionen eftersom det kan minska deras egna kostnader. Allt är dock beroende på vad som tillåts i planprocessen. Region Stockholm håller inte för otroligt att enstaka landningar för tankning kan ske av andra aktörer, men någon kapacitet för att ersätta resurserna på Bromma kommer inte att finnas. Platsen kommer inte heller att kunna användas som alternativ för instrumentinflygningar.[309]

Min uppfattning är att de myndigheter och organisationer som har ett intresse av en mer centralt belägen helikopterflygplats med tankningsmöjlighet än Arlanda bör söka gemensamma lösningar. I ett sådant sökande kan frågan om samutnyttjande av Ullna vara en intressant möjlighet.

[309] Region Stockholm, e-post 2021-08-17

4 Förslag till process, beslut och tidplan

4.1 Vilka beslut behöver fattas – och av vem?

Enligt direktiven ska det av mitt underlag framgå vilka beslut som staten måste fatta och vilka åtgärder i övrigt som det bedöms att staten bör vidta för att kunna genomföra en avveckling av statens engagemang i Bromma flygplats på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt.

Jag har valt att dela upp de beslut som jag anser vara de mest centrala i två olika kategorier:

- Förutsättningsskapande beslut
- Genomförandebeslut

4.2 Starta avvecklingen ”snarast”

Min bedömning: Tiden för att avveckla Bromma flygplats kommer att omfatta insatser som kan genomföras nästan genast, men också sådana som sträcker sig över flera decennier.

Möjligheten att omlokalisera verksamheter som idag finns på Bromma flygplats kräver likaledes olika tid för skilda verksamheter.

För att säkerställa att avvecklingen kan genomföras ”snarast” bör förutsättningsskapande beslut, som kan sätta igång avvecklingen, fattas skyndsamt.

När de förutsättningsskapande besluten finns på plats bör regeringen lämna erforderliga uppdrag till berörda myndigheter samt i förändrad bolagsordning och ägaranvisning till Swedavia AB synliggöra sina förväntningar på processen.

I direktiven till utredningen används begreppet ”snarast” som tidsangivelse för när avvecklingen av Bromma flygplats ska ske på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt. Jag har valt att relatera ”snarast” till de beslut och den process som krävs för att åstadkomma en avveckling av statens roll i Bromma flygplats före 2038.

Stockholms stad och staten har förlängt det ursprungliga markupplåtelseavtalet ett antal gånger. Förlängningarna har varit 15 respektive 30 år.

Den bild jag har är att det vid varje förlängningstillfälle varit för sent för att genomföra en ordnad avveckling av Bromma flygplats i enlighet med då gällande avtal. Förlängning har blivit en reell nödvändighet. För en så pass komplex och omfattande förändring som att avveckla en flygplats är det en stor fördel om det går att ha god framförhållning. Det skapar en viss omställningstid, för olika aktörer, som gör att ”paniklösningar” kan undvikas i största möjliga utsträckning

I det senaste avtalet, som gäller till 2038, ingår en ensidig möjlighet för staten (Swedavia AB) att säga upp avtalet med en uppsägningstid om 36 månader.

Avtalet har ingåtts ömsesidigt, vilket jag tolkar som att båda parter – Stockholms stad och staten – varit införstådda med att en tidigare avveckling skulle kunna komma att ske, om den statliga avtalsparten fann det lämpligt.

Pandemin har radikalt förändrat förutsättningarna för i första hand passagerarflyget. Och pandemin pågår fortsatt. Flertalet bedömningar som jag tagit del av vittnar om den osäkerhet som gäller flygets framtid. Den avser bland annat hur ”fritt” flygresandet kommer att kunna bli, med hänsyn till såväl reserestriktioner som vaccinationsgrad på både kort och medellång sikt.

Pandemin har forcerat fram digitala mötesformer och därmed i stor utsträckning ersatt fysiska resor med digitala alternativ. Detta är en faktor som gör att ingen av de framtidsbilder jag tagit del av på flera år innehåller en återgång av resandet till de nivåer som gällde 2019. Den radikala nedgång som skett innebär att färre passagerare och flygbolag ska bära de kostnader som flygplatsdriften kräver.

Miljö- och klimatfrågan har parallellt med pandemin fått ytterligare aktualitet genom bland annat sommarens bränder,

översvämningar och andra klimatrelaterade händelser, liksom IPCC:s rapport om klimatläget.

Jag gör mot denna bakgrund bedömningen att det är möjligt att snarast påbörja statens avveckling av sitt engagemang i Bromma flygplats.

I praktiken betyder det att regeringen kan påbörja beredningen av denna rapport genom att låta remissbehandla den. Nästa steg i en avvecklingsprocess blir att regeringen lägger fram en skrivelse till riksdagen i vilken man meddelar sin avsikt att genom erforderliga beslut och övriga åtgärder genomföra en förtida avveckling av Bromma flygplats.

4.2.1 Tidsperspektiv på en förtida avveckling

En skrivelse från regeringen till riksdagen innebär att riksdagen ges en möjlighet att reagera på regeringens viljeinriktning att avveckla Bromma flygplats. I skrivelsen finns underlag och argument för regeringens ambitioner och ställningstaganden, som riksdagen får ta del av och värdera.

En viktig parameter i regeringens skrivelse blir med vilket tempo som en avveckling kan och bör genomföras.

Under utredningstiden har en lång rad aktörer och intressenter synliggjort vilka tidsramar som bör gälla för att deras verksamhet skulle kunna överföras till en annan flygplats, till exempel Arlanda. Flertalet aktörer har tydliggjort att tidsfaktorn spelar en viktig roll för deras slutliga inställning till en avveckling av Bromma flygplats.

I detta avsnitt synliggör jag ett antal processer och verksamheter som var och en kräver sin tidplan för omställning.

Bland annat resonerar jag om hur man kan förhålla sig till verksamheten under den 36 månader långa uppsägningstiden. Är den en bortre eller främre tidpunkt för avveckling?

4.2.2 En komplex process

Val av tidsperspektiv beror bland annat på om man ser avvecklingen av Bromma flygplats som en *komplicerad* process, som därmed också kan ha en logisk och förutsägbar lösning. Eller om man ser processen som *komplex*, det vill säga att samband och ömsesidiga beroenden till

stor del är okända och förändras över tid till följd av beslut och agerande.

Jag menar att avvecklingen av Bromma flygplats är en komplex process och att den därmed inte är förutsägbar i alla sina delar. Oaktat hur väl man försöker kartlägga samband, beslutsgång och önskvärda processteg kommer det alltid att tillföras ett antal ”faktor X”. Det kan vara nya flygbolag som etablerar sig, pandemins varaktighet, teknikgenombrott för ett drivmedel, opinionsyttringar etcetera.

Den tänkbara tidplan jag presenterar nedan ska därför ses som en ”bästa bedömning” när detta skrivs. Men det enda som är säkert är att planen kommer att behöva revideras, löpande.

4.2.3 Fördelar med en omedelbar avveckling (cirka 1 år)

En mycket snabb avveckling av Bromma flygplats leder till en rad fördelar. Dagens flygbuller över centrala Stockholm kommer att försvinna. Swedavia kommer att kunna konsolidera sin verksamhet till Arlanda flygplats.

Pandemin erbjuder tillgång till slottider på Arlanda flygplats i en omfattning som på sikt blir mindre gynnsam för flygbolag som i dag finns på Bromma flygplats En överflyttning av flyg innebär att kapacitetsutnyttjandet på Arlanda ökar och den samlade kostnaden för flygplatsverksamheten i Stockholmsområdet minskar.

En direkt effekt av detta är att flygbolagen och deras passagerare får en relativt sett lägre kostnad för infrastrukturen och därmed en bättre ekonomi. Detta kan i sin tur innebära att ett antal flyglinjer med begränsad lönsamhet kanske kan klara att upprätthålla trafiken, trots de tidigare redovisade strukturförändringarna för bland annat tjänsteresandet.

Swedavia AB har uttryckt att en så snabb avveckling som möjligt är önskvärd. Skälen är som redovisats ovan bland annat att det är enklare att ställa om i en situation med god kapacitet och att kostnader snabbt kan sänkas.

Min uppfattning är att Swedavia AB med full rådighet över beslut om tidplan skulle kunna avveckla sin verksamhet vid Bromma flygplats inom mycket kort tid, kanske inom ett år efter beslut från riksdag och regering.

Det skulle i så fall också innebära att man gör tolkningen att man inte har skyldighet att hålla flygplatsen öppen för trafik under hela uppsägningstiden om 36 månader. Swedavia AB har informerat mig om att man i så fall avser att stänga ner flygverksamheten vid ett tidtabellsskifte.

4.2.4 Fördelar med en avveckling i god ordning (3–5 år)

De företag och verksamheter som i dag är verksamma på Bromma flygplats har fram till för ett år sedan haft 2038 som sin planeringshorisont. Självklart har pandemin påverkat framtidsbilden, men för själva flygplatsens existens gällde 2038. Genom Swedavia AB:s rapport i september 2020 och att företrädare för regeringen i april 2021 uttalat att man önskar en tidigare avveckling av flygplatsen har detta nu radikalt förändrats, Därmed har också förutsättningarna för de affärsmodeller som dessa företag bygger sin verksamhet på förändrats.

Jag är medveten om att det för vissa företag skulle vara önskvärt med en ännu längre framförhållning i avvecklingen av drift och verksamheter vid Bromma flygplats än 3–5 år. Företag kan exempelvis vara bundna i långsiktiga leasingavtal för flygplan eller ha investerat i byggnader. En längre framförhållning skulle underlätta en anpassning till nya förutsättningar vid exempelvis Arlanda flygplats. Samtidigt är min bedömning att om inget görs kommer flygbolagen vid Bromma flygplats att få betala för den överkapacitet som kommer att finnas vid flygplatsen under en lång tid, eftersom Swedavia AB behöver få sina infrastrukturkostnader täckta.

Även om Swedavia AB:s avgifter tas ut för flygplatsnätet, så kommer det innebära ökade kostnader. Vidare finns det ett möjlighetsfönster under de närmaste åren vad gäller att flytta över trafik och få tillgång till ankomst- och avgångstider när de temporära lättnaderna avseende historiska rättigheter upphör. Jag bedömer därför sammantaget att en avveckling i god ordning under 3 – 5 år är att föredra.

Swedavia AB har tidigare initierat en översyn om att samla allmänflyget, inklusive det samhällsviktiga flyget, på en plats på Arlanda. Innan en samlad funktion kan vara på plats på Arlanda krävs att området projekteras och byggs, men även att Swedavia AB

och berörda aktörer träffar avtal avseende finansiering med mera. Jag är informerad om att en process fram till driftsättning kan ta 2–4 år.[310]

Med ett snabbt genomförande om kanske 2–4 år skulle samhällsviktigt flyg och allmänflyget i övrigt kunna etablera sig på Arlanda i nya och ändamålsenliga lokaler direkt och därmed undvika provisorier.

Region Stockholm har inlett sin etablering av en ny helikopterbas vid Ullna i Österåkers kommun. Den etableringen bedöms ta 3 – 5 år. Här ser jag en möjlighet för ett antal myndigheter med ”blåljushelikoptrar” att föra dialog om samlokalisering.

För de verksamheter som behöver lokaler på en annan flygplats än Bromma kan en något längre avvecklingsperiod innebära dels att man kan nyttja befintliga lokaler något år till, dels att man får en relativt sett bättre förhandlingsmöjlighet kopplad till nyinvesteringar på Arlanda eller någon annan lokalisering.

Även för Stockholms stad skulle ett alternativ med några års avvecklingstid innebära att flygverksamheten är kvar, samtidigt som kommunen kan starta upp sina utrednings- och planprocesser för en ny markanvändning. Tiden från det att flyget lämnar Bromma flygplats till dess att en ny användning är etablerad minskar med några år.

Effekterna av pandemin gör att marknaden kommer att få ta sig igenom en turbulent fas de närmaste åren, enligt de flesta bedömare. De flygbolag som i dag trafikerar Bromma och andra aktörer på Bromma skulle då själva få möjlighet att bedöma hur de vill ställa om. De kan då också välja när, inom den längre avvecklingsperioden, man ser det som mest fördelaktigt/minst ogynnsamt att förhålla sig till den nya situationen, flytta över verksamhet till Arlanda, någon annan flygplats eller annat.

Luftfartsverket har idag flygtrafikledningstjänsten över Stockholmsområdet på Swedavia AB:s uppdrag. Med en avveckling av Bromma flygplats påverkas förutsättningarna för den kontroll som finns i Stockholms luftrum. Med en avveckling i god ordning finns möjlighet att se över hur luftrummet över Stockholm ska hanteras framöver.

Inte minst för resenärerna skulle en längre avvecklingstid innebära att Swedavia AB får möjlighet att justera sina planer och i

[310] Swedavia AB, möte 2021-06-29

så hög grad som möjligt anpassa terminaler etcetera till över-dagen-passagerares efterfrågan.

Även för landtransporterna skulle med något års avvecklingstid ges möjligheter för att komma närmare kapacitetskompletteringar och ITS. Sådana kompletteringar ger möjligheter för bättre framkomlighet för till exempel brådskande ambulanstransporter och kollektivtrafik.

En strukturerad och ansvarsfull avveckling med ett tidsspann, för den del som avser just avveckling, på tre till fem år skulle innebära fördelar för flera av de verksamheter som använder Bromma flygplats idag.

4.2.5 Ett ansvarsfullt genomförande i god ordning

Som jag redogjort för ovan finns fördelar med såväl ett skyndsamt som med ett strukturerat och ansvarsfullt genomförande av avvecklingen av Bromma flygplats.

När jag väger de olika alternativen mot varandra finner jag att det är mest ändamålsenligt att i god ordning genomföra avvecklingen över några år. Det ger rimliga omställningstider, minskar riskerna för orimliga förhandlingssitsar för de olika parterna och minimerar den tid som området Bromma flygplats ligger i ”tidsmässigt impediment”.

4.3 Samlad rekommendation avseende process och tidplan

Förslag: Jag föreslår att avvecklingen av Bromma flygplats påbörjas skyndsamt med ett antal förutsättningsskapande beslut på politisk nivå.

När sådana beslut är fattade kan genomförandeprocessen ta vid. Denna bör ske ansvarsfullt och i god ordning och får ta uppskattningsvis minst tre upp till fem år. Efter den tidsperioden är Bromma avvecklad som flygplats

Därefter återstår en successiv process med att under lång tid omvandla området till den markanvändning som Stockholms stad beslutar, inklusive åtgärder för sanering.

Pandemin har påverkat oss alla och hela samhället. Nästan ingenting är längre som i början av 2020. Med stor sannolikhet kommer vi inte heller att se ”det nya normala” återgå till tidigare status.

Inte minst flyget har i pandemin haft, och har, en situation som radikalt tvingar till omtänkande och förändring.

Men det är inte enbart pandemin som driver dynamiken. Flyget ifrågasätts på grund av sin miljöpåverkan. Nya material, elflyg, biobränslen i olika former etcetera blir svaret. För företag och organisationer har digitaliseringen synliggjort en ekonomisk potential i minskat resande, inte minst med flyg. Samhället har också drivit på genom omregleringar och konkurrensfrämjande insatser.

Flygbranschen har enligt min uppfattning under lång tid kännetecknats av en dynamisk utveckling. Man talar ibland om att det nya också leder till ”kreativ förstörelse”, det vill säga att företeelser och resurser som tidigare var ”top-of-mind” tappar i värde när de ersätts av nya innovationer. Det vi ser framför oss är mot denna bakgrund inte en återgång till de förhållanden som rådde 2019 – det är en ny dynamisk utveckling under flera år framöver.

Min rekommendation avseende process och tidplan blir därför att avvecklingen av Bromma flygplats påbörjas skyndsamt med ett antal förutsättningsskapande beslut på politisk nivå.

När sådana beslut är fattade kan genomförandeprocessen ta vid. Denna bör ske i god ordning och på ett strukturerat sätt och får ta uppskattningsvis tre till fem år. Efter den tidsperioden är Bromma avvecklad som flygplats

En konsekvens av att jag föreslår en något längre tidsperiod för avvecklingen är att de omedelbara kostnadsreduktioner som skulle kunna realiseras inte uppstår. Med de resonemang som förts tidigare innebär detta att Swedavia under avvecklingsperioden får merkostnader som behöver finansieras av bolagets kunder. Efter konsolideringen kommer infrastrukturen att resultera i lägre kostnader för kunderna.

Efter det att flygplatsen är avvecklad återstår en process med att omvandla området till den markanvändning som Stockholms stad beslutar. Undersökning av föroreningsförekomster bör starta så snart som möjligt, liksom Stockholms stads överväganden om framtida markanvändning och vilka av Swedavia AB:s byggnader man avser använda och därmed undanta från rivning. Tidsutdräkten

för marksanering, planprocesser, markanvisning och byggande kommer sammantaget att vara mycket lång. Den beror också på till exempel marknadsläget för nya bostäder i Stockholms centrala delar utvecklas.

4.4 Förutsättningsskapande beslut – förslag till tidplan

Mitt förslag: Regeringen lämnar en skrivelse till riksdagen i vilken man redogör för de beslut och övriga åtgärder man avser att vidta för att avveckla statens engagemang i Bromma flygplats.

I skrivelse bör regeringen bland annat redovisa sina skäl för att dels lyfta ut Bromma flygplats från det nationella basutbudet av flygplatser, dels genomföra förändringar i bolagsordningen för och lämna ägaranvisning till Swedavia AB, dels sin syn på hur processen bör genomföras.

I avsnitt 1.7 har jag redogjort för min syn på vilken del av staten – riksdag, regering eller Swedavia AB – som har rådighet över olika delar av en beslutsprocess som ytterst syftar till att i förtid avveckla statens engagemang i Bromma flygplats.

Nyckeln för att starta en process är regeringens rådighet över beslutet om att Bromma flygplats inte längre ska vara en del av det nationella basutbudet av flygplatser. Utan det beslutet kan inte Swedavia AB agera.

Riksdagen har tidigare accepterat att det är regeringen som har mandat att fatta beslut om vilka flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet. Men via den ”mjuka bindning” som regeringen och riksdagen har i frågan kan riksdagen intervenera, vilket man gjort tre gånger de senaste sju åren, genom tillkännagivanden när regeringen aviserat att man önskar en förtida avveckling.

De förutsättningsskapande beslut som krävs för en förtida avveckling av statens engagemang i Bromma flygplats bör ske enligt följande tågordning:

Regeringen remitterar denna rapport och väger samman remissinstansernas synpunkter, rapportens innehåll och sina överväganden till en skrivelse till riksdagen.

Regeringen informerar med sin skrivelse riksdagen om att man avser att fatta beslut om att fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser som inte längre innefattar Bromma flygplats.

I dialog med ledningen för Swedavia AB har jag förstått att bolaget gärna ser att regeringen, med stöd i riksdagen, skapar så stor tydlighet som möjligt när det gäller ett beslut om *att* stänga Bromma flygplats. I skrivelsen redogör regeringen därför även för sin ambition att förändra bolagsordningen för Swedavia AB, så att bolaget framöver enbart kan driva de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser.

Vidare tydliggör regeringen för riksdagen att man avser att via en ägaranvisning ytterligare förtydliga sina förväntningar på att Swedavia AB ska leda avvecklingen av Bromma flygplats med intentionen att det ska ske i strukturerade former och i god ordning över en tidsperiod om tre till fem år.

Regeringen motiverar dessa ställningstaganden och därmed också varför man väljer denna linje och inte agerar i enlighet med riksdagens tillkännagivanden.

Riksdagen beslutar i enlighet med regeringens intentioner i skrivelsen och avslår därmed eventuella motioner med motsatt inriktning.

Alternativt beslutar riksdagen om ett nytt tillkännagivande eller vidtar andra åtgärder. I en sådan situation får regeringen överväga konsekvenserna av detta.

Om riksdagen accepterar regeringens perspektiv i skrivelsen kan regeringen besluta att fastställa ett nationellt basutbud av flygplatser som inte längre innefattar Bromma flygplats. Regeringen kan också besluta om ändring av Swedavia AB:s bolagsordning, så att bolaget enbart får driva flygplatser i nationellt basutbud.

Regeringen överlämnar vidare en ägaranvisning till Swedavia AB på (extra) bolagsstämma. I ägaranvisningen beslutar regeringen att bolaget till följd av förändringen i bolagsordningen ska avveckla Bromma flygplats samt att detta bör ske strukturerat och ansvarsfullt under tre till fem år. Regeringen anvisar också bolaget att årligen återrapportera processen för avveckling av engagemanget i Bromma flygplats.

Regeringen ställer i ägaranvisningen också krav på bolaget att löpande redovisa kapacitetsutnyttjande på Arlanda flygplats, prognoser för detta och vilka åtgärder man avser att vidta för att

säkerställa en tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet för såväl linjefarten som för samhällsviktig flygtrafik.

Swedavia AB:s styrelse tar ställning till hur man ska avveckla sitt engagemang i Bromma flygplats. Styrelsens beslut grundar sig på förändringen av bolagsordningen och ägaranvisningen, men ska vid sidan av dessa vägledas av affärsmässiga överväganden.

I detta ligger att inom den tidsram som regeringen anvisat avgöra när en uppsägning av markupplåtelseavtalet ska ske, när flygtrafiken med mera ska upphöra, när man ska anmäla till Transportstyrelsen att man vill avinrätta Bromma flygplats, att göra överenskommelse med Stockholms stad om marksanering med mera.

Styrelsen tar i linje med ägaranvisningen parallellt även ställning till vilka effektivitets- och kapacitetsinvesteringar, inklusive en eventuellt utökad rullbanekapacitet, som behövs för att säkerställa en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet.

4.5 Genomförandebeslut för att avveckla Bromma flygplats i god ordning

För att en avveckling av Bromma flygplats ska genomföras räcker det inte med att flygplatsens ägare – Swedavia AB – vidtar åtgärder. Bolaget har naturligtvis en nyckelroll som ägare och operatör av Bromma flygplats. Men det finns ytterligare statliga aktörer som behöver vara delaktiga utifrån sina respektive uppdrag och mandat.

I detta avsnitt redogör jag för de mest centrala beslut och åtgärder i övrigt som statliga aktörer behöver vidta.

Vidare reflekterar jag kortfattat över vad övriga inblandade företag och organisationer har för alternativ vid en avveckling av Bromma flygplats.

4.5.1 Avveckling som flygplats

Swedavia – avveckling av Bromma flygplats

I sin ägaranvisning tydliggör regeringen att man önskar en planerad, ansvarsfull avveckling, trots att detta inte är en helt optimal tidplan för Swedavia AB som bolag.

Bolaget bör föra en dialog med sina kunder och leverantörer om hur avvecklingen kan genomföras på cirka tre till fem år sikt. Det kan bli aktuellt att utöver befintligt avtal med Stockholm stad träffa kompletterande överenskommelser med staden avseende den mer detaljerade avvecklingsprocessen, likaså vad gäller aktörer på Bromma flygplats.

Swedavia AB har redan vidtagit vissa åtgärder för att se över organisation och verksamhet i bland annat Stockholmsområdet. Med beslut om avveckling behöver ytterligare åtgärder genomföras internt inom Swedavia AB.

Utöver uppsägning av avtalet till Stockholm stad, kommer Swedavia även behöva begära hos Transportstyrelsen att flygplatsen avinrättas. Transportstyrelsen bedömer att tiden för att hantera en sådan avvecklingsprocess, där marken ska användas till annat än flygplats, understiger sex månader.[311]

4.5.2 Avveckling av trafikflyget/linjefart

Trafikflyg/linjefart

Med hänsyn till den pandemisituation vi befinner oss i, är min bedömning att det kommer att finnas ledig kapacitet vid Arlanda flygplats på kort sikt, under de närmaste åren. Det gäller både rullbane-, uppställnings- och terminalkapacitet. Bakgrunden till detta är den minskade efterfrågan som jag beskrivit tidigare.

Tillfälliga lättnader har införts avseende kravet på utnyttjande av ankomst- och avgångstider för att flygbolagen ska få behålla sina historiska rättigheter. Dessa lättnader innebär i praktiken att flygbolag kan hålla kvar i sina rättigheter, trots att man inte utnyttjar ankomst- och avgångstiderna i så stor omfattning.

EU kommissionen har mandat att förlänga dessa lättnader till och med sommarsäsongen 2022 enligt nuvarande bestämmelser. Givet att EU därefter återgår till de ordinarie bestämmelserna regelverket, är min bedömning att kravet på nyttjande av ankomst- och avgångstider kommer att resultera i att flygbolag lämnar tillbaka delar eller samtliga av sina tilldelade ankomst- och avgångstider, som då kan nyttjas av andra.

[311] Transportstyrelsen, Presentation, Olika scenarier och vad dessa innebär regelmässigt

Det är min bedömning att detta i sig kommer att skapa ett utrymme för bland annat flygbolag vid Bromma flygplats att få kapacitet vid Arlanda flygplats – och att det inom 3–5 år kommer att finnas utrymme även på attraktiva peaktider för att flytta över flygtrafik från Bromma till Arlanda flygplats.

Men detta tidsfönster kommer inte att vara öppet hur länge som helst. När efterfrågan börjar närma sig 2019 års nivå igen kommer det att vara mycket svårare att bereda utrymme på Arlanda för de aktörer som bedriver flygtrafik vid Bromma flygplats. Med tiden kommer efterfrågan att öka och trängseln likaså. Det kan då finnas behov av att stärka kapaciteten vid flygplatsen på olika sätt. Nedan för jag ytterligare resonemang kring kapaciteten vid Arlanda flygplats.

Beslut för att säkra interregional tillgänglighet

Flertalet av de intressenter som i dag har flygtrafik mellan sin hemort och Bromma flygplats har uttryckt oro inför en kommande avveckling. Även några intressenter i Stockholmsregionen har haft samma perspektiv.

Jag har i tidigare avsnitt redogjort för hur olika bedömningar visar att inrikesflyget sannolikt står inför en stor strukturell omställning till följd av bland annat pandemi, digitalisering och klimatmedvetenhet.

I vissa relationer mellan Stockholm Arlanda och orter i framför allt norra och västra Sverige har Trafikverket beslutat om allmän trafikplikt. För att säkerställa trafik som inte kan etableras på marknadsmässiga villkor har en upphandling av trafik skett.

Den turbulens som idag råder inom flyget skulle på sikt kunna föranleda ett motsvarande agerande i södra Sverige. Det finns en risk att passagerarunderlaget kan komma att bli för litet för vissa linjer, vilket kan göra det svårt att upprätthålla vissa kommersiella linjer och även hota vissa regionala flygplatsers existens.

Det är inte nödvändigt att invänta en entydig kris för en relation för att använda möjligheten att införa allmän trafikplikt.

De förändringar som sker genom övergång till digital infrastruktur för möten och upplevelser, liksom den fortsatt

utbyggnaden av till exempel tågtrafiken bör vägas in i regeringens och Trafikverkets kommande ställningstaganden.

Jag väljer att synliggöra att detta instrument finns för att säkerställa den regionala tillgängligheten. Det är ytterst regeringens och Trafikverkets sak att bedöma om den regionala tillgängligheten till en ort är på en nivå som gör att allmän trafikplikt och en eventuell upphandling är en lämplig insats. Med hänsyn till budgetprocessen inom staten och Trafikverkets uppdrag utesluter jag inte att det kan krävas ett kompletterande regeringsuppdrag till Trafikverket. Likaså kan det finnas behov av underlag för regeringen att fatta vissa beslut. Kompletterande uppdrag till Trafikverket skulle därför kunna avse att löpande följa utvecklingen på marknaden och redovisa detta för regeringen, utreda behovet av införande av allmän trafikplikt och upphandling av nya flyglinjer etcetera. Tidplan för införande av allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer påverkas av bland annat EU:s lufttrafikförordning och de upphandlingsregler som finns.

Den ekonomiska situationen för många regionala flygplatser är generellt sett tämligen svår. Av de kommersiella linjer som trafikerade Bromma flygplats under 2019 var mer än hälften från regionala flygplatser, av vilka de flesta erhåller statligt driftstöd.

Jag kan konstatera att driftstödet har varit viktigt hittills för att flygplatserna ska kunna vara öppna. Jag utesluter inte att det kan finnas behov av ytterligare stöd till flygplatserna för att de kommersiella linjerna ska kunna upprätthållas. Jag vill därför peka på att även ytterligare statligt driftstöd, finns som ett möjligt alternativ för regeringen.

”Brommafiera” Arlanda

Arlanda är en stor flygplats med fokus på internationell flygtrafik och transfertrafik. Bromma är en liten flygplats med fokus på point-to-point trafik, ofta över dagen.

En Draft Masterplan[312] för Arlandas utveckling togs fram före pandemin. I denna redovisas en målbild för bolaget 2025.

[312]Swedavia, 2017 "Draft masterplan Stockholm Arlanda Airport"

Swedavia AB:s målbild 2025

- Vara en internationell förebild inom hållbarhet
- Erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse
- Vara Skandinaviens viktigaste mötesplatser
- Vara en tillväxtmotor för Sverige

Källa Swedavia AB

Swedavia AB har, i den svåra ekonomiska situation som pandemin satt både bolaget och dess kunder i, valt att pausa stora delar av sin investeringsverksamhet.

De utvecklingsinsatser och strukturella förändringar som genomförs för att tillgodose olika resenärers önskemål är alltid en kompromiss mellan olika målgrupper.

I en situation då Bromma flygplats avvecklas vore det enligt min uppfattning önskvärt med en revidering av innehållet i målbilden ”erbjuda en smidig och inspirerande reseupplevelse”.

Det vore önskvärt att Arlanda flygplats i så hög grad som möjligt fångar upp de positiva erfarenheter som resenärerna har från Bromma flygplats – så att Arlanda flygplats, utifrån sina förutsättningar, ”Brommafieras”.

Min uppfattning är att den utveckling som planeras för Arlanda i allt för hög grad fokuserar på utrikestrafik och transfer, och därmed i för låg grad ser till de värden som point-to-point/över-dagen-resenärer prioriterar.

Det gäller i första hand att erbjuda en tidseffektiv hela-resan-upplevelse. Tiden från det att flygplanet landar tills man tagit sig till sin anslutningsresa (med tåg, buss eller bil) för vidare befordran till sin målpunkt behöver göras så enkel och effektiv som möjlig.

Kapacitet vid Arlanda flygplats

Jag bedömer att kapaciteten vid Arlanda flygplats i det korta perspektivet är tillräckligt för den efterfrågan som finnas, även i peaktid. Med tiden kommer efterfrågan på ankomst- och avgångstider, uppställningskapacitet och kapacitet i terminalerna med mera att öka. Exakt när det kan bli aktuellt med ytterligare

kapacitet är svårt att uttala sig om i dagsläget, och en fråga för Swedavia AB:s styrelse att bedöma.

Miljötillståndet för Arlanda flygplats är inget som hindrar en överflyttning av flygtrafik från Bromma till Arlanda flygplats. Ytterligare rullbanekapacitet härrör från de tekniska och säkerhetsmässiga förutsättningarna för landningar och starter vid flygplatsen.

Enligt min uppfattning är det dock viktigt att Swedavia är väl förberedd och inleder eventuella tillståndsprocesser i tid för att nödvändiga kapacitetsåtgärder ska kunna genomföras. Med hänsyn till de långa ledtider som råder i sådana processer bör Swedavia AB:s förberedelsearbete påbörjas i tid.

Insatser i nationell plan kan bidra till tillgängligheten

Den försämrade tillgängligheten från Arlanda jämfört med Bromma flygplats (som jag redogjort för i avsnitt 3.2.4) gör att det vore önskvärt att regeringen ger åtgärder på väg och järnväg som skapar ökad tillgänglighet till Arlanda flygplats hög prioritet i beslut om nästa nationella plan. Det är åtgärder som innebär bättre tillgänglighet för resenärer från hela landet med Stockholm som målpunkt. Särskilt vill jag lyfta fram möjligheten att införa ITS-lösningar som kan ge samhällsviktiga transporter minskade restider från Arlanda.

4.5.3 Säkerställ samhällsflyget

Samhällsflyg och övrigt allmänflyg

Det är viktigt att den samhällsviktiga flygtrafik som bedrivs på Bromma flygplats kan flytta över till Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma och ges effektiva möjligheter till att verka. Jag bedömer att det finns utrymme för denna flygtrafik på Arlanda idag och i framtiden.

I praktiken är det möjligt att flytta över det samhällsviktiga flyget till Arlanda flygplats mer eller mindre omgående. Vid störningar och när det finns särskilda behov prioriterar Luftfartsverket tillgången till luftrummet. Luftfartyg med räddningsuppdrag eller luftfartyg

som utför ambulansflygningar har högsta prioritet efter luftfartyg i nöd. Även om förutsättningarna för verksamheten inte ges de bästa möjligheterna på kort sikt, eftersom verksamheten är utspridd och det inte finns egna terminaler/hangarer, finns det trots allt utrymme för den samhällsviktiga flygtrafiken i akuta uppdrag.

På sikt handlar det dock om att ge denna flygtrafik bättre och mer effektiva förutsättningar. Swedavia AB har sedan tidigare initierat en översyn för att samla allmänflyget, inkluderande det samhällsviktiga flyget, på *en plats* vid Arlanda flygplats. Det skulle skapa bättre förutsättningar för att möta de önskemål som framförts.

Innan ett sådant område kan driftsättas krävs att området projekteras, byggs och att avtal tecknas med berörda aktörer inklusive en finansieringslösning. Jag bedömer att en sådan process skulle kunna ta tre till fem år.

Helikoptertrafiken behöver en lösning

När det gäller den samhällsviktiga helikoptertrafiken som bedrivs vid Bromma flygplats är min bedömning att det inte är lämpligt att flytta den till Arlanda flygplats. Polismyndighetens helikoptrar är baserade på Arlanda, och de nyttjar redan idag en stor del av de rörelser som medges enligt nuvarande miljötillstånd. Således bör andra lösningar undersökas.

På kortare sikt (0–3 år) kan det handla om tillfällig basering eller tankmöjligheter på befintliga helikopterflygplatser i Stockholmsområdet. På lite längre sikt (3–5 år) skulle det kunna handla om Ullna i Österåkers kommun, där Region Stockholm planerar för att basera sina ambulanshelikoptrar.

En möjlighet som eventuellt skulle kunna prövas av Stockholms stad är att låta viss helikopterverksamhet, till exempel vad gäller möjligheter för helikoptrar att fylla på bränsle, finnas kvar på Bromma flygfält under begränsad tid och på en begränsad yta. Erfarenheter från Säve flygplats i Göteborg gör gällande att utredning, planering, sanering och exploatering i viss utsträckning kan kombineras med bland annat helikopterverksamhet. En sådan möjlighet skulle kunna fungera interimistiskt till dess en mer permanent lösning finns.

De statliga aktörer som bedriver samhällsviktig helikoptertrafik, bör, i dialog med regionala företrädare, pröva möjligheten för samarbete kring helikopterflygplatser i Stockholmsområdet. Eventuellt skulle ett gemensamt regeringsuppdrag till berörda myndigheter kunna stödja en sådan process.

Redundans och alternativ

För närvarande finns det både ordinarie och temporära beredskapsflygplatser utsedda. Staten har tecknat avtal om jourberedskap utanför ordinarie öppettider med dessa. Trafikverket har nyligen lämnat en kompletterande redovisning avseende översyn av systemet med beredskapsflygplatser. Här finns möjlighet för regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att komma överens om jourberedskap vid ytterligare flygplatser för att öka flexibilitet och redundans. Kompletterande överenskommelser bör enligt min bedömning kunna tecknas inom några månader upp till ett år, givet att överenskommelserna har ett sådant innehåll att det är möjligt att komma överens på frivillig väg.

Totalförsvarsperspektiv

Bromma flygplats och delar av verksamheten vid flygplatsen är viktiga delar i totalförsvaret. Det är därför viktigt att de verksamheter som berörs ges så bra förutsättningar som möjligt vid en avveckling av flygplatsen.

Som jag skriver i avsnittet ovan finns det tillräcklig flygkapacitet vid Arlanda flygplats på kort och medellång sikt. Linjefarten och den samhällsviktiga flygtrafiken har således utrymme för att bedriva verksamheten, men förutsättningarna för verksamheten kan förbättras genom ytterligare kapacitetsförstärkning och effektivare funktioner vid Arlanda för samhällsviktig flygtrafik.

För att minimera riskerna för totalförsvaret vid en avveckling av Bromma flygplats är det viktigt att vidta åtgärder som minskar risken för försämrad tillgänglighet, försämrade tankmöjligheter i centrala Stockholm, försämrad redundans, minskad kontroll över luftrummet med mera.

I Stockholmsregionen finns det flera flyg- och helikopterflygplatser, se avsnitt 3.1 Efter en avveckling av Bromma flygplats finns bland annat flygplatserna i Skavsta, Västerås, Eskilstuna och Uppsala (Försvarsmakten), utöver den vid Arlanda.

Vid ett längre uppehåll för flygtrafiken vid Arlanda flygplats kan flygplatser i ett större omland, bland annat de som räknas upp ovan, komma att fungera som reservflygplatser.

Jag konstaterar, precis som Swedavia AB, att det i dagsläget finns en överkapacitet vid Arlanda och Bromma flygplatser, var för sig och tillsammans. Genom en konsolidering av flygplatsverksamheten kan Swedavia AB minska företagets infrastrukturkostnader, vilket är till gagn för såväl bolaget som sådant men även för flygbolag, passagerare och transportköpare.

Jag bedömer att en konsolidering skulle resultera i betydande kostnadsminskningar för Swedavia AB. Jag är samtidigt tveksam till att det finns en betalningsvilja för att skapa den redundans som en lösning med överkapacitet vid två flygplatser i Stockholmsområdet innebär.

4.5.4 Avveckling av övrigt allmänflyg

Swedavia AB har till mig tydliggjort att det finns möjligheter att erbjuda det affärsflyg som idag finns på Bromma basering på Arlanda. En sådan basering innebär att Swedavia AB genom förhandling med intresserade företag tillgängliggör mark för hangarer och terminaler för privatflyg (så kallade FBO, fixed base operator) med anslutning till taxi- och rullbanor.

I mina möten med affärsflygsföretag på Bromma flygplats, som jag hade under mitt studiebesök, fick jag intrycket att det fanns ett intresse för basering på Arlanda, som det näst bästa alternativet efter Bromma. Om företagen är intresserade av att ingå överenskommelse med Swedavia AB om etablering på Arlanda är naturligtvis en fråga om villkor. Det aktuella affärsflyget kan redan nu och även framöver välja att ha sin basering någon annanstans och ändå använda Arlanda för starter och landningar, i huvudsak utanför peak. Affärsflyget kan också överväga de möjligheter som finns att ha sin bas på andra flygplatser i Stockholmsregionen/Mälardalen.

4.5.5 Avveckling av service och andra markverksamheter

Övriga verksamheter på Bromma flygplats

De övriga verksamheter som finns på Bromma flygplats behöver även de ges bra förutsättningar för framtiden.

Jag bedömer att det finns flera flygplatser som skulle kunna fungera som en möjlig plats för många av dessa verksamheter för en framtida lokalisering. Det är dock respektive företag som har att ta ställning till detta och vad som ger de bästa verksamhetsförutsättningarna utifrån respektive företags situation. Jag bedömer att en process för etablering på en alternativ flygplats i Stockholmsområdet tar cirka 2–4 år.

4.5.6 Sanering av Bromma flygfält

Att kartlägga föroreningsförekomsterna i detalj är en viktig nyckel för att komma vidare med både sanering och omvandling av fältet. Undersökningarna kan starta oaktat val av markanvändning.

Som jag konstaterat i avsnitt 2.6 om sanering är ansvarsförhållandena för sanering i stort klara, men inte i detalj. Att klara ut ansvarsförhållandena mer detaljerat kan vara en omfattande process. Det krävs dessutom fördjupade markundersökningar, beslut om till vilken riskreduktionsnivå som saneringen ska ske, samt mer detaljerad planering för att få en heltäckande bild av besluten och åtgärderna som krävs för sanering. Jag har identifierat att kostnaderna för sanering kommer att vara väsentliga, och det finns starka skäl för inblandade aktörer att försöka skjuta över kostnaderna på varandra där det finns möjlighet till tolkningsutrymme. Jag redogör nedan översiktligt för de beslut som jag uppfattar behövs för att sanera Bromma flygplats, utifrån vad som är känt idag.

Swedavia AB

Swedavia har en nyckelroll för att starta undersökningar av förekomster av föroreningar. En del är redan kartlagt, annat behöver kartläggas i samband med återlämning av marken till markägaren.

Sanering genomförs på Bromma flygplats i dagsläget, i samband med olika bygg- och schaktarbeten. Swedavia AB sanerar i de fallen på uppmaning av tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighet för flygplatsen är Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad efter delegering från Länsstyrelsen i Stockholms län.

Swedavia AB ska vid en avveckling sanera i enlighet med arrendeavtalet för att återställa marken. Undersökningar och åtgärder vidtas i samordning med Stockholms stad efterhand som stadens planläggning av området fortskrider. Enligt Naturvårdsverkets arbetsmetodik och vägledning för hantering av förorenade mark- och vattenområden ska som regel tre utredningshandlingar fram, vilka sammantaget kan ta flera år att genomföra. Det handlar om fördjupad riskbedömning, åtgärdsutredning och riskvärdering. Något mer utförligt redogör jag för det i avsnitt 2.6.

Den del av föroreningarna som orsakats under Swedavia AB:s tid som flygplatsoperatör och -ägare ska ansvaras för av Swedavia AB. Historisk miljöskuld ansvarar staten för, i det här fallet genom Trafikverket. Samordningen kan även inkludera andra verksamhetsutövare som kan vara ansvariga för föroreningar, så som exempelvis bränsleleverantörer. För att klara ut vilka föroreningar som finns, när och hur de orsakats krävs utredningar som kan vara omfattande[313].

Stockholms stad

För att veta vad som ska saneras, och vilka åtgärder som är lämpligast, behöver Stockholms stad ta beslut om ny markanvändning. Sanering med syfte att använda marken till ny flygplatsaktivitet, industriverksamhet eller dylikt ingår i verksamhetsutövarens ansvar, i det här fallet Swedavia AB, Trafikverket samt eventuellt ytterligare verksamhetsutövare.

Sanering med syfte att använda marken till bostäder, förskolor eller liknande är en fråga för Stockholms stad. Även om Stockholms stad i sina kontakter med mig vill hålla öppet för att ansvaret att sanera för bostäder också borde vara ett ansvar för staten,

[313] Naturvårdsverket 2012, "Efterbehandlingsansvar. En vägledning om miljöbalkens regler och rättslig praxis" Rapport 6501

konstaterar jag att de i tidigare yttrande[314] har kännedom om att så inte är fallet. Sanering är normalt en del av exploateringskalkylen. Saneringen kan bekostas av kommunen vilket då kommer att avspeglas på markpriset, eller av exploatör direkt.

Eftersom avhjälpandeåtgärderna är olika kostsamma kommer det finnas skäl för Stockholms stad och intresserade exploatörer att relativt detaljerat planera marken innan sanering utförs. Detta för att kunna anpassa behovet av, och därmed kostnaderna för, saneringsåtgärder på kvartersnivå.

Trafikverket

Trafikverkets ansvar är knutet till historisk miljöskuld (miljögarantin) avser kostnader för sanering till en risk-reduktionsnivå av samma typ som gällde vid bolagiseringen, det vill säga ”mindre känslig markanvändning”. De undersökningar och avhjälpandeåtgärder som Trafikverket kan vara ansvariga för ska med andra ord baseras på fortsatt flygplatsverksamhet eller motsvarande.

Det kommer att ligga i Swedavia AB:s intresse att aktualisera Trafikverkets ansvar i samband med sanering. Eftersom det inte finns konkreta planer på framtida markanvändning eller full kännedom om förekomst av föroreningar kan den mer precisa gränsen för Trafikverkets ansvar inte dras med större precision i dagsläget.

4.5.7 Utveckling av Bromma flygfält efter avveckling

Som jag tidigare varit inne på är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt Plan- och bygglagen[315]. I det här fallet är Stockholms stad dessutom markägare vilket ger staden ett stort handlingsutrymme i beslut om framtida markanvändning. Stockholms stad har i sin översiktsplan angivit att på lång sikt ska flygfältet omvandlas till blandad stadsbebyggelse. I en sådan framtidsbild har även Region Stockholm och Trafikverket viktiga roller för att få till en hållbar mobilitet.

[314] Stockholms stad 2016-02-12 "Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen", Bilaga 2
[315] PBL 2010:900 1 Kap 2 §

Det förefaller vara möjligt att successivt bebygga fältet i takt med att saneringsfrågorna löses ut. I det stora ser jag en risk för att kostnaderna väsentligen kommer att föregå framtida intäkter med många år. Om kostnader för kollektivtrafik, annan transportinfrastruktur och saneringsåtgärder saknar finansiering, eller samsyn om finansiering, finns risk att fältet förblir åtminstone delvis obebyggt under lång tid. Samtliga inblandade parter har möjlighet både att snabba på och att fördröja processen genom sina beslut och agerande. Ytterst ansvarig är enligt min uppfattning Stockholms stad, i sina roller som planeringsmyndighet och markägare.

Staten har ingen formell roll i fråga om vad marken ska användas till framöver, men löpande under åren har olika regeringar valt att ingåavtal med olika regioner om samarbeten där till exempel bostadsbyggande, kollektivtrafik och infrastruktur ingått. Jag finner det inte orimligt att staten kan komma att ta en roll också i denna process. En fortsatt diskussion om användning och struktur för trängselskatten kan vara en ingång.

Stockholms stad

Stockholms stad är både markägare och ansvarig för att bedöma lämplig markanvändning och planlägga i enlighet med Plan- och bygglagen. Stockholms stad är i huvudsak även ansvarig för transportinfrastrukturen i området.

Stockholms stads planeringsprocess för att omvandla Bromma flygfältflygfält beskrivs nedan schematiskt i fyra steg[316]:

1. Inledande förutsättningar att utreda och klargöra tidigt; Entydiga beslut om flygplatsen och flygtrafik, sanering efter flygplatsens verksamhet, kommunikationer och ny kollektivtrafik.
2. Programarbete enligt Plan- och bygglagen; Övergripande stadsbyggnadsprogram, infrastruktur, miljöfrågor, riksintressen, remisshantering.
3. Detaljplanearbete enligt Plan- och bygglagen; Planarbetet sker i etapper och inkluderar miljökonsekvensbeskrivning och prövning enligt Miljöbalken. Detaljplaneskedet är i sig en komplex process där minst fyra tekniska förvaltningar i

[316] Stockholms stad, kontakter vid möte 2021-06-30 samt e-post 2021-07-09

Stockholms stad har nyckelroller: Trafikkontoret, Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen. Delar av processen är reglerad i lag med krav på publika samråd. Sammantaget kommer detaljplaneringen av fältet att pågå under lång tid.

4. Genomförande. Kommer att pågå under mycket lång tid, enligt Stockholms stads bedömning.

Om det första steget i processen leder till beslut om fortsatt flygverksamhet på Bromma flygfält ser efterföljande steg annorlunda ut. Staden kan då ta beslut om att driva flygplatsen i egen regi eller genom annan aktör. Oavsett vilket krävs ett antal tillstånd som ligger utanför stadens rådighet (se vidare i avsnitt 2.6.2)

Processen är beroende av att föroreningsförekomsten är kartlagd. Parallellt med processen för utveckling av stadsbebyggelse (steg 2–4 ovan) kommer beslut om saneringsåtgärder att behöva tas. Som beskrivs ovan sker det i dialog och samspel med verksamhetsutövare och staten i form av Trafikverket.

Området ligger centralt med många målpunkter inom gång- och cykelavstånd. Det finns goda möjligheter att åstadkomma en hållbar mobilitet i området med inslag av styrmedel. Området trafikförsörjs idag via kommunalt vägnät och tvärbana. Stockholms stad har fortsatt väghållaransvar och ansvar för framtida mobilitetslösningar. Däremot delas ansvaret med Region Stockholm vad gäller planering och utbyggnad av kollektivtrafik. Även Trafikverkets infrastruktur kan vara berörd genom eventuell ny station på Mälarbanan. Bebyggelse av stor omfattning på flygfältet kan därtill påverka kommunalt och statligt vägnät som ligger i anslutning till området. För att undvika störningar och skapa hållbara mobilitetslösningar bör möjligheten att styra och leda trafiken övervägas, eventuellt inklusive en utvecklad trängselskatt. Sådana överväganden görs i dialog mellan Stockholms stad och staten.

Region Stockholm

Om flygfältet ska användas till stadsutveckling i sin helhet behöver Region Stockholm ta beslut om kompletterande kollektivtrafik. Utformning sker i dialog med infrastrukturförvaltare.

Väginfrastrukturen vid Bromma flygplats är Stockholms stads. Infrastrukturförvaltare för Mälarbanan är Trafikverket. Infrastrukturförvaltare för tvärbanan är Region Stockholm.

Enligt Region Stockholms preliminära uppfattning kan det på sikt vara aktuell med kapacitetsstark kollektivtrafik i stil med tunnelbana, men tvärbanan fyller en bra funktion inledningsvis. Infrastrukturförvaltare av tunnelbana i Stockholm är Region Stockholm. Nyinvesteringar i spårvägar i Stockholm har i huvudsak bekostats av Region Stockholm, medan planerade nyinvesteringar i tunnelbana det senaste decenniet har tillkommit som en del av förhandlingslösningar med kommunal, statlig och regional finansiering.

Trafikverket

Trafikverket har en viktig roll för utvecklingen av Bromma flygfält genom att löpande klara av att tillhandahålla de resurser som krävs för sanering av historisk miljöskuld, vilket väntas bli åtskilliga hundratals miljoner kronor.

Därtill kommer Trafikverkets roll vid utveckling och användning av transportinfrastruktur och mobilitet. Det statliga vägnätet, som ansluter till det lokala och kommunala vägnätet vid Bromma, är hårt belastat redan idag. En stadsbebyggelse på flygfältet skulle föranleda åtgärder för att i första hand styra trafiken och minska belastningen utan att bygga ut ny kapacitet. Exempel på åtgärder som skulle kunna vara aktuella är påfartsregler och en utvecklad trängselskatt. Trängselskatteändringar är ett beslut för riksdagen. Det kan även bli aktuellt att diskutera en ny station Solvalla på Mälarbanan.

Riksintresse för kommunikation

Enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden ska Trafikverket lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer.

Bromma flygplats har redovisats som riksintresse sedan 1989. Den senaste preciseringen av Bromma flygplats som riksintresse gjordes 2015 och utgår från att flygplatsen ingår i det nationella

basutbudet. Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet är med automatik av riksintresse för kommunikation. Andra skäl för en flygplats att vara av riksintresse är om flygplatsen antingen bedöms vara en alternativflygplats för Arlanda eller Landvetter, eller att den bedöms vara av regional betydelse.

I en situation där Bromma flygplats inte längre ingår i det nationella basutbudet, men har fortsatt flygtrafik kan Trafikverket genomföra en bedömning om flygplatsen är av riksintresse, trots att den inte ingår i det nationella basutbudet. Trafikverket inleder då utredning kring bankapacitet i Stockholmregionen, Arlandas möjlighet till att överta en del av trafiken, säkerställande av samhällsviktigt flyg samt vilka andra alternativa flygplatser som finns i Stockholmregionen, vid sidan av Arlanda. Utifrån utredningarna fattar Trafikverket beslut kring Brommas flygplats status som riksintresse.

I en situation där Bromma flygplatsverksamhet avvecklas helt och flygplatsen avinrättas av Transportstyrelsen stryker Trafikverket Bromma flygplats ur listan över riksintressen. Trafikverket kan i ett sådant läge också inleda en översyn av andra flygplatsers riksintressestatus, mot bakgrund av de förändrade förhållandena i Stockholmsregionen med avseende på bankapacitet.

I nuläget har Trafikverket i uppdrag att, inom ramen för en allmän översyn av alla riksintressen[317] och mot bakgrund av möjligheten att minska influensområdet för buller tack vare tekniska landvinningar, uppdatera sin bedömning för Bromma flygplats under hösten 2021.

4.5.8 Normalisering av trafikbullerreglerna

Regeringen har med stöd av 9 kap 12 § miljöbalken meddelat Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I förordningen finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Förordningen innehåller även bestämmelser när det gäller beräkning av bullervärden vid bostadsbyggnader. I förordningen finns ett undantag som ibland refereras till som ”Brommaundantaget”. Undantaget består av att buller från flygplatser i Stockholms stad

[317]Finansdepartementet 2020 "Uppdrag att se över kriterierna för och anspråken på områden av riksintresse" Fi2020/00252/SPN

inte inkluderas fullt ut i den begränsning som regleras i förordningen.

Min bedömning är att utan flygverksamhet vid Bromma flygplats finns inte skäl att ha kvar ett sådant undantag. Regeringen bör därför besluta om justeringar i förordningen.

4.5.9 Luftrummet i Stockholm

Trygga luftrummet över Stockholm

Säkerhet över centrala Stockholm

Vid avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats förändras möjligheterna för Luftfartsverket att ha kontroll över luftrummet i kontrollzonen vid Bromma flygplats, se fFigur 3.7. Denna förändring innebär sannolikt en minskad kontroll av luftrummet och kan eventuellt innebära ökade risker för olika luftrumsanvändare, till exempel samhällsviktiga lufttransporter. Polismyndigheten med flera lyfter detta perspektiv i dialogen med mig.

Jag menar att en analys bör göras avseende vilka behov och möjligheter som finns att ha kontroll över luftrummets lägre nivå över de centrala delarna av Stockholm. Vid en sådan analys bör det bland annat prövas hur man kan bibehålla en så god flygsäkerhet som möjligt för samhällsviktiga lufttransporter.

Bällsta radar

Tidigare begränsningar i Luftfartsverket anläggning Bällsta radar medförde restriktioner för stadsbebyggelse i en stor geografi. De är nu avhjälpta, vilket jag skriver om i avsnitt 2.6.1. Däremot kvarstår en viss restriktion för bebyggelse runt radaranläggningen. Ett skyddsavstånd om 500 meter runt tornet tillämpas bland annat, med restriktioner i höjdled.

Eftersom Bällsta radar står på Stockholms stads mark som upplåts med arrende till 2027 har jag noterat att intressekonflikten mellan radarns placering och bebyggelseutvecklingen på fältet snart kommer att aktualiseras på nytt. Radarn i tornet har livslängd till cirka 2030. Luftfartsverket ser gärna att arrendet förlängs och att

anläggningen kan fortsätta nyttjas även framöver. Stockholms stad har eventuellt intresse av det motsatta.

Vid tidigare intressekonflikter mellan Luftfartsverkets radar och Stockholms stads exploateringsintressen har det uppmärksammats att finansieringsreglerna för Luftfartsverket kan hindra parterna att nå ömsesidigt kloka lösningar. Jag ser det som en möjlighet att se över möjligheten att justera de reglerna nu, innan det är dags för omförhandling av arrendet.

Förenkla och modernisera luftrummet

Swedavia driver tillsammans med Luftfartsverket ett projekt för utveckling av luftrummet i Stockholmsområdet. Syftet är bland annat att minska komplexiteten i luftrummet och effektivisera verksamheten. Implementeringen är planerad att ske i två etapper, i slutet av 2023 respektive i slutet av 2025.

Jag utesluter inte att det kan finnas behov av att göra en vidare översyn av luftrummet. Vid en avveckling av Bromma flygplats är det viktigt, enligt min uppfattning, att nyttja luftrummet så effektivt som möjligt utifrån olika perspektiv. Det är bland annat möjligt att lägga andra flygvägar och vidta förändringar som leder till ett effektivare nyttjande av luftrummet och lägre utsläpp.

Det finns enligt min uppfattning behov av att göra en översyn av luftrummet i Stockholmsområdet som komplement till redan pågående insatser. Det kan vara möjligt att i delar nyttja redan påbörjat utvecklingsprojekt inom Swedavia och Luftfartsverket, men det kan även handla om andra parallella insatser.

Uppdrag till myndigheter avseende luftrummet

Det kan finnas behov av att regeringen tilldelar en eller flera myndigheter ett uppdrag att se över luftrummet så som jag redogjort för ovan. Vid en avveckling i god ordning bedömer jag att det finns tillräckligt tidsutrymme för att hinna analysera förutsättningarna för luftrummet, såväl vad gäller att trygga luftrummet som att förenkla och modernisera detsamma. En sådan analys och översyn samt enklare åtgärder bedömer jag kan ta från några månader upp till två – tre år.

5 Konsekvensanalyser

5.1 Konsekvenser på det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Jag kan konstatera att det finns samhällsekonomiska nyttor med att avveckla Bromma flygplats (främst minskad bullerexponering), men att de eventuellt är lika stora som förlusterna (i tillgänglighet). Jag kan också konstatera att det i princip inte är av någon samhällsekonomisk betydelse om avvecklingen sker nu eller senare. Däremot finns det fördelningsaspekter både i tid och rum.

5.1.1 Samhällsekonomiska konsekvenser

De samhällsekonomiska konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats är beroende av många beslut som ännu inte är fattade. Det går därför inte med säkerhet att säga något om den totala effekten.

En översiktlig och i huvudsak kvalitativ samhällsekonomisk analys som WSP gjort på uppdrag av Trafikanalys har sökt efter de mest betydande effekterna.[318] Den visar även att nyttor och kostnader fördelas över olika geografier och infaller vid olika tidpunkter. Min bedömning är att det på lång sikt finns möjligheter för nyttorna att överstiga kostnaderna, och att det för samhällsnyttans skull inte är av någon avgörande roll när i tiden flygplatsen avvecklas.

[318] WSP 2021 ”PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats” uppdrag till Trafikanalys

De samhällsekonomiska konsekvenser som väntas ha störst betydelse för samhällsekonomin redovisas här nedan, baserat på WSP:s analys.[319]

För det första kommer färre personer att exponeras för flygbuller, om flygtrafiken på Bromma med inflygning över tättbebyggda områden i centrala Stockholm istället orienteras till Arlanda. Det ger en positiv hälsoeffekt och en samhällsekonomisk nytta (minskade externa effekter).

Dock är det längre till start- och målpunkter i Stockholmsregionen från Arlanda jämfört med från Bromma vilket ger en tillgänglighetsförlust (minskade resenärsnyttor). Det finns även en potentiell tillgänglighetsförlust (minskad resenärsnytta) om flyglinjer som efter pandemin har svårt att få lönsamhet helt upphör vid en flytt till Arlanda.

WSP uppskattar tillgänglighetsförlusten och nyttan av minskad bullerexponering som ungefär jämnstora. De varierar båda med antalet resenärer vilket betyder att om inrikesflyget har en stadigt lägre nivå än innan pandemin kommer de samhällsekonomiska nyttorna av minskat buller och kostnaderna av minskad tillgänglighet att variera på samma sätt. Med antagandet att flygtrafiken återhämtar sig enligt Trafikverkets tidigare prognoser skulle dessa nyttor uppgå till i storleksordningen plus respektive minus 95 miljoner kronor om året. De inträffar direkt vid en avveckling, genom att flyget inte längre trafikerar Bromma flygplats.

Det som skiljer nyttorna åt är vilka som får del av dem (fördelningseffekter). I grova drag är de som i mindre utsträckning exponeras för flygbuller framförallt boende i Stockholms centrala stadsdelar och Bromma. De som förlorar i tillgänglighet är flygresenärer, både de som reser från bland annat Halmstad, Kalmar, Kristianstad, Trollhättan Umeå Växjö och Östersund och de som reser från Stockholm.

För det andra kan det uppstå nyttor i flygekonomin. Det vara en fördel att flygbolag inte behöver ha representation på två flygplatser i samma region (Bromma flygplats och Arlanda). Det bör vara en fördel för flygbolag med en större marknad på en samlad flygplats, vilket kan leda till en utveckling av flyglinjer. Därtill kommer att flygplatsens prissättning utgår från kostnader, varför en

[319] WSP 2021 ”PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats” uppdrag till Trafikanalys

konsolidering bör minska flygplatsavgifterna jämfört med en situation där båda flygplatserna fortsätter att vara verksamma med överkapacitet. Det finns även effektiviseringsvinster att vänta, för Swedavia AB och för Luftfartsverket som kan samla sin verksamhet och få lägre kostnader.

För det tredje finns en nytta av att använda Bromma flygfält till stadsbebyggelse med bostäder. WSP:s uppskattningar tyder på att intäkterna har potential att överstiga kostnaderna för exploatering, saneringskostnader och kostnader för infrastruktur inkluderat. Antagandena bakom en sådan intäkts- och kostnadsuppskattning är givetvis behäftade med stora osäkerheter. Såväl exploateringsgrad och saneringsåtgärder, som val av infrastruktur och mobilitetslösning är okänd, men också påverkningsbar. Den bredare samhällsnyttan (konsumentöverskottet) av att bo på Bromma flygfält uppstår först när bostäderna finns på plats. Med antaganden om 20 000 bostäder uppskattar WSP samhällsnyttan till omkring 77 miljoner kronor om året i diskonterat nuvärde. Notera dock att denna årliga nytta uppstår först om ett eller flera decennier. Nyttan tillfaller framtida boende på Bromma flygfält.

För det fjärde finns det nyttor av osäker, eller mindre storlek. En av dessa är nyttan för fastighetsägare i flygplatsens närhet som troligen får ett ökat värde tack vare minskat buller. Samtidigt är det oklart hur värdet påverkas av att ett så stort område som Bromma flygplats öppnas upp för exploatering.

Andra sådana nyttor är effekter på sekundära marknader (wider ekonomic impacts). WSP har inte kunnat se att vare sig tillväxteffekter, arbetsmarknadseffekter, eller agglomerationseffekter skulle uppstå i någon betydande omfattning. Som en fördelningseffekt kan det noteras att det skulle kunna uppstå lokaliseringseffekter där verksamheter och företag i högre grad lokaliserar sig norrut i Stockholms län, närmare Arlanda.

5.1.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för stat, kommuner, regioner, företag, eller andra enskilda

Jag har i detta betänkande visat på viktiga beslut som behöver fattas och åtgärder som behöver genomföras vid en avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats. Jag konstaterar att det är en komplex process, där det finns samband och ömsesidiga

beroenden som till stor del är okända och förändras över tid till följd av beslut och ageranden från olika aktörer. Således är inte processen förutsägbar i alla sina delar. Utan de föreslagna besluten och åtgärderna finns en risk att avveckling av driften och verksamheterna vid Bromma flygplats kan gå långsammare eller att en framtida avvecklingsprocess blir mer planlös eller godtycklig. Jag menar att en process i så god ordning som möjligt är att föredra.

När det gäller mina rekommendationer i stort bedömer jag att dessa kommer att gagna effektiviteten i flygplatssystemet i Stockholm. Genom på sikt minskade infrastrukturkostnader kommer Swedavia AB att kunna hålla nere avgifter för flygbolagen.

De som främst får negativ påverkan på kostnader och intäkter är företag och verksamhetsutövare vid Bromma flygplats. Det gäller såväl de som bedriver flyg- och helikoptertrafik vid Bromma idag som de företag som bedriver verksamhet på arrendeområdet, antingen som en del av Swedavia AB:s verksamhet eller i form av egen verksamhet.

Ekonomiska konsekvenser för staten

En avveckling av Bromma flygplats bedöms påverka statens intäkter och kostnader marginellt.

Transportstyrelsens intäkter för utövande av tillsyn och tillståndsprövning kommer att minska något.

Luftfartsverket påverkas på olika sätt. Verksamheten vid Bromma avvecklas, medan vissa utvecklingsinsatser behöver göras inom andra delar. Sammantaget gör Luftfartsverket bedömningen att det finns en potential att minska kostnaderna på totalnivå, även om det finns en del engångskostnader som behöver hanteras. Jag bedömer att Luftfartsverkets intäkter kan anpassas med hänsyn till detta.

Ökade bränslekostnader med mera för längre luft- och marktransporter till och från Arlanda eller andra flygplatser kan påverka statliga myndigheter. Men jag bedömer trots det att kostnadspåverkan blir marginell även för myndigheter såsom Försvarsmakten, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten och Sjöfartsverket.

Konsekvenser för kommuner och regioner

Generellt sett bedömer jag att en avveckling av Bromma flygplats inte kommer att påverka intäkter och kostnader för enskilda kommuner eller regioner. Vissa specifika kommuner och regioner kommer dock att påverkas.

Region Stockholm investerar och kommer att driva en helikopterflygplats för ambulanshelikoptrar som alternativ till Bromma flygplats och behöver hantera längre transportsträckor från flygplats till sjukhus. Regionen har redan vidtagit åtgärder med anledning av signaler från staten.

Stockholm stad får såväl intäkter som kostnader för att omvandla markområdet från flygplats till stadsmiljö. På längre sikt får Stockholms stad med stadsbebyggelse på fältet fler invånare, vilket både genererar skatteintäkter och kostnader för kommunal service. Min bedömning är att intäkterna har potential att överstiga kostnaderna.

För vissa kommuner och regioner kan tillgängligheten till Stockholm påverkas negativt. Även om jag bedömer att dessa kommuner och regioner i första hand kan komma att påverkas av en strukturell förändring inom luftfarten, så kan även en överflyttning av flygtrafik från Bromma till Arlanda flygplats på marginalen resultera i en påverkan på intäkter och kostnader – genom minskad handel, produktion och boende.

Konsekvenser för företag eller andra enskilda

Swedavia AB bedömer att en förtida nedläggning av Bromma flygplats och konsolidering av trafiken till en flygplats kommer att ge Swedavia AB en resultatförbättring, samtidigt som bolaget inte ser behov av omedelbara kapacitetshöjande investeringar på Arlanda flygplats. Swedavia AB har i en analys ställt kostnaden för tidigarelagda investeringar på Arlanda flygplats vid en förtida stängning mot de merkostnader som alternativet att driva Bromma flygplats till 2038 för med sig. Analysen visar på en positiv effekt för Swedavia AB vid en avveckling.

En förtida stängning av Bromma leder dock till ett nedskrivningsbehov. För att säkerställa att målet för skuldsättningsgraden kan innehållas, behöver det egna kapitalet, enligt bolaget, stärkas.

En resultatförbättring är även till gagn för flygbolagen och deras kunder, genom att det på sikt innebär att flygplatsavgifterna inte behöver höjas alternativt höjas lika mycket.

Jag bedömer att när det gäller övriga företag, som bedriver verksamhet vid Bromma, kommer intäkter och kostnader att påverkas. Det handlar dels om de avvecklingskostnader som uppstår vid Bromma flygplats och investeringskostnader som uppstår vid Arlanda flygplats eller en annan lokalisering. Vissa kostnader kan dock komma att ersättas av Swedavia AB.

Avvecklingen kan leda till minskade kostnader för flygbolag som bedrivit verksamhet vid både Arlanda och Bromma flygplatser. Genom konsolideringen av trafiken kommer efterfrågan att koncentreras till en flygplats i Stockholmsområdet, vilket kan bidra till utveckling av flyglinjer som skulle kunna påverka intäkterna positivt.

5.2 Funktionsmålet

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, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Jag har konstaterat och redovisat att en avveckling av Bromma flygplats kommer att leda till tillgänglighetsförlust. Tillgängligheten minskar då det blir en ökad transportkostnad för resor mellan flygplats och målpunkter i Stockholmsregionen. Tillgängligheten riskerar även att minska på grund av att lönsamheten hos flyglinjer som tidigare enbart trafikerat Bromma flygplats äventyras på Arlanda. Det sistnämnda kan dock inträffa även utan en avveckling av Bromma flygplats, då pandemin sannolikt leder till minskat inrikes tjänsteresande.

Min bedömning är att det i någon utsträckning kan få negativa konsekvenser för utvecklingskraften i södra Sverige. Dock har den digitala tillgängligheten visat sig god vilket delvis motverkar tillgänglighetsförlusten av nedlagda flyglinjer. Den sammanlagda

effekten är dock, enligt min bedömning, att en avveckling av Bromma flygplats leder till minskad tillgänglighet.

5.2.1 Konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Jämställdhet är ett mål inom transportsektorn och jämställdhetsintegrering är den huvudsakliga strategin för att uppnå detta. En precisering av jämställdhetsmålet formuleras som att "Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle."[320]

Jämställdhetsarbetet står på två ben. Det handlar dels om att med hjälp av mätbara faktorer skapa en tydlig bild av hur förhållanden ser ut idag, dels om att problematisera och granska vilka normer och värderingar som ligger bakom.

Män flyger mer än kvinnor i genomsnitt.[321] För Bromma flygplats är dock antalet manliga och kvinnliga passagerare ungefär jämnt fördelat, men en liten övervikt för kvinnor. Statistik över hur många av dessa som är över-dagen-resenärer saknas dock.[322]

I utredningen har vi resonerat om vad en avveckling av Bromma flygplats kan leda till för konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv. Min utgångpunkt är att tillgänglighet, speciellt i resor som sker över dagen, är en viktigare parameter för kvinnor än män, beroende på den större insats kvinnor gör i det obetalda arbetet i hemmet.

En bästa bedömning är att den minskade tillgänglighet som en överflyttning av flyg till Arlanda flygplats innebär kan få negativa konsekvenser för jämställdheten. Den extra tidsuppoffring som en sämre tillgänglighet innebär är troligen en relativt sett större förlust för kvinnor än för män.

Satsningar i transportsystemet har historiskt främst byggts på manligt kodade värderingar och gör i huvudsak så fortfarande[323]. Traditionellt är bil och flyg manligt kodade färdmedel, medan kollektivtrafik och cykel är kvinnligt kodade.

[320]Trafikanalys. 2020 "Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn"
[321]Vinnova 2020:05 Jämställdhet och transportsystemet
[322] Samtal med Fredrik Jaresved, Swedavia AB
[323]Vinnova 2020:05 Jämställdhet och transportsystemet

Det är, i flygsammanhang, viktigt att använda ett hela resan perspektiv som också inkluderar en effektiv kollektivtrafik och en smidig och trygg delresa i terminalsystemet.

Jag menar att det i ett jämställdhetsperspektiv därför är angeläget att effektivisera restiden genom att ”Brommafiera” Arlanda och att utveckla en effektivare kollektivtrafik till och från flygplatsen.

5.3 Hänsynsmålet

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. Under hänsynsmålet finns två etappmål. Det ena är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det andra är att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Jag noterar att flygresandet står i dag för en betydande klimatpåverkan och det är nödvändigt att denna påverkan minskar för att Sverige ska nå de transportpolitiska målen och de nationella respektive internationella klimatmålen. Jag konstaterar dock att en avveckling av Bromma flygplats inte har nämnvärd påverkan på de klimatpåverkande utsläppen.

Min bedömning är vidare är att klimatomställningen i transportsystemet inte nämnvärt påverkas av tidplanen för en avveckling av Bromma flygplats. Det finns aspekter som talar för att utsläppen skulle kunna öka något, så som längre marktransporter mellan Arlanda och många målpunkter, men också aspektiver som talar för det omvända, så som möjligheten att förenkla Stockholms luftrum och få rakare flygvägar, få högre kabinfaktor och inte minst möjligheten att bygga en stadsmiljö med hög andel hållbara resor på Bromma flygfält. Jag utvecklar mina tankar kring klimatpåverkan i avsnitt 5.3.1 nedan.

Vad gäller trafiksäkerhet bedömer jag att avvecklingen av Bromma flygplats i sig inte påverkar trafiksäkerheten i väg- och järnvägssystemet. Däremot för luftfarten finns det en potentiell risk för minskad flygsäkerhet i samband med att Bromma flygplats kontrollzon avvecklas. Därför föreslår jag att en analys bör göras avseende vilka behov och möjligheter som finns att ha kontroll över luftrummets lägre nivå över de centrala delarna av Stockholm.

Tillgängligheten för funktionshindrade till transportsystemet bör inte heller påverkas av en avveckling av Bromma flygplats. Jag förutsätter att de resenärsnäraåtgärder jag föreslår på Arlanda utformas med tanke på allas behov.

Den aspekt som därmed avgör påverkan på hänsynsmålet är bidrag till ökad hälsa genom att färre exponeras för flygbuller om Bromma flygplats avvecklas, detta utvecklar jag nedan.

5.3.1 Miljö- och klimatkonsekvenser

Färre exponeras för flygbuller på populationsnivå

Flygbuller är en störning som i jämförelse med andra trafikslag generellt upplevs mer störande och kan leda till flera former av ohälsa. Risk föreligger exempelvis för sömnstörningar, ökad risk för hjärt- och kärlsjukdom, metabola sjukdomar och psykisk ohälsa. Enligt Naturvårdsverket bedöms 46 000 personer uppleva sig som mycket störda av flygbuller från Bromma flygplats. Antalet mycket bullerstörda runt Arlanda uppskattas till 6 000 personer. Antalet personer avser en situation före pandemin. [324]

En avveckling av flygtrafik från Bromma och flytt av trafik till Arlanda skulle ge relativt stora positiva konsekvenser rörande bullerexponering och hälsoeffekter orsakat av buller på populationsnivå. Enligt Naturvårdsverkets och Transportstyrelsens bedömning skulle det totala antalet boende som upplever sig mycket bullerstörda kommer att minska med drygt 40 000 personer. Sömnstörningar kan också förväntas minska totalt sett även om Bromma inte har reguljär nattrafik då 16 procent av de exponerade

[324] Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21:Brommautredningen "Brommautredningen buller 210629"

för flygbuller från Bromma upplever att sömnen störs. Runt Arlanda kan det ske en ökad störning för cirka 2 000 personer.[325,326]

Klimateffekterna är försumbara

Vid en avveckling av Bromma flygplats kan de klimatpåverkande utsläppen påverkas i flera riktningar. Min bedömning är att den sammantagna effekten inte entydigt pekar i vare sig ökande eller minskande riktning.

Tabell 5.1 Sammanställning bedömda klimateffekter av en avveckling av Bromma flygplats

Ökade klimatutsläpp	Minskade klimatutsläpp
Längre marktransporter till många målpunkter från Arlanda än från Bromma	Möjlighet till mindre komplext luftrum, genare flygvägar
Eventuellt mer attraktivt Arlanda med fler linjer	Möjlighet till högre kabinfaktor på Arlanda
Ev. nedlagda inrikes flyglinjer med litet passagerarunderlag som leder val av flyg från näst närmaste flygplats, med längre marktransporter i båda ändar.	Ev. nedlagda inrikes flyglinjer med litet passagerarunderlag som leder till överflyttning till digital infrastruktur eller tåg
	God möjlighet att skapa hållbar mobilitet på ett bebyggt Bromma flygfält med många målpunkter i närheten.

Klimatpåverkande utsläpp kan dels påverkas inom transportsektorn, dels inom byggsektorn. Inom transportsektorn kan utsläppen hänföras dels till flyg som trafikslag, dels till marktransporter. Flygresandet står i dag för en betydande klimatpåverkan och det är nödvändigt att denna påverkan minskar för att Sverige ska nå de transportpolitiska målen och de nationella respektive internationella klimatmålen.[327] Faktorer som talar för att klimatpåverkande utsläpp från flyget kan minska vid en avveckling av Bromma flygplats är att Stockholms luftrum blir mindre komplext och ger förutsättningar

[325] Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21:Brommautredningen "Brommautredningen buller 210629"
[326] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[327] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"

för rakare, kortare, flygvägar. [328] Det är heller inte osannolikt att inrikesflyget påverkas av en konsolidering till Arlanda och högre kabinfaktor uppnås vilket gör flygandet mer energieffektivt per resenär. Om flyglinjer som tidigare enbart trafikerat Bromma flygplats inte har marknadsförutsättningar på Arlanda och de resenärerna avstår från att resa, eller reser med ett mer energieffektivt trafikslag som exempelvis tåg kan också utsläppen minska. Faktorer som däremot talar för att klimatpåverkande utsläpp från flyget kan öka vid en avveckling av Bromma flygplats är om flygmarknaden stärks av en konsolidering till Arlanda och medför att nya linjer kan öppna. Flyget är dessutom en del av EU:s system med utsläppsrättigheter (ETS) vilket gör att eventuella minskningar av utsläpp från flygbolag kan neutraliseras av ökade utsläpp från något annat företag.

Inom marktransporter finns det också potential till både minskade och ökade klimatpåverkande utsläpp. Marktransporternas etappmål är att minska utsläppen med 70 procent till år 2030 och nå nettonoll år 2045. Vad som talar för en minskning är att Bromma flygfält är den goda möjligheten att skapa en stadsmiljö med hög andel hållbara resor.[329] Bromma flygfält är lokaliserat i ett område med många målpunkter inom gång- och cykelavstånd. Det finns dessutom goda förutsättningar på sikt för ett bra kollektivtrafikutbud. Även i sådana områden tenderar hushållen att göra en viss andel resor med bil. Med tanke på att det är trängsel i vägsystemet redan nu kan det bli aktuellt med trafikstyrande insatser, vilket skulle kunna hålla nere vägtrafikresandet från den nya stadsdel något. Det som talar för ökade utsläpp från marktransporterna är att det är längre mellan Arlanda och de många målpunkterna i Stockholms och Solna kommuner än från Bromma. Det innebär att marktransporternas längd ökar för många av de resenärer som tidigare reste via Bromma flygplats. Om dessutom flyglinjer som tidigare enbart trafikerat Bromma flygplats inte har marknadsförutsättningar på Arlanda och de resenärerna flyger från en flygplats längre bort ökar marktransporten även i den änden av resan.

[328] Transportstyrelsen 2021 "Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats"
[329] Det har Stockholms stad, Region Stockholm, Trafikverket och Naturvårdsverket framhållit i kontakter med utredningen.

Inom byggsektorn sker utsläpp från bland annat betongtillverkning. Naturvårdsverkets bedömning är dock att de bostäder och andra byggnader som kan tänkas uppföras på Bromma flygfält annars skulle byggt någon annanstans. Därför blir det troligen ingen nettoeffekt inom byggsektorn av att bebygga Bromma flygfält.

Den samlade bilden blir att klimatpåverkan från en avveckling av Bromma flygfält är försumbar.

Referenslista

Avtal om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde mellan staten (Luftfartsverket) och Stockholms kommun (2007-09-21)

EF Global Transport AB, Årsredovisning (2019-10-01 – 2020-09-30)

Eskilstuna Logistik och Etablering AB: Eskilstuna flygplats utveckling 21-06-02

EU Kommissionen, Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2014/C 99/03),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (har ändrats genom förordningar och kommissionens delegerade förordningar)

Finansutskottets betänkande 2019/20:FiU62 Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset

Försvarsmakten FM2021-15577:2 Ang. fråga om sanering av flygplatser inför exploatering, inkl. bilaga

Kommunalförbundet Svensk Ambulansflyg, PM 2021-07-02

Kustbevakningen, Havsövervakning i världsklass

Luftfartsstyrelsen (nuvarande Transportstyrelsen) 2008 ”Allmänflyget i Sverige”

Luftfartsverket 2021 Brommautredning 2021 LFV's stöd till Utredningen inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats

Luftfartsverket, Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet, D-2019-161405

Länsstyrelsen i Stockholms län, 2010-09-22, Byggnadsminnesförklaring av Bromma flygplats i Stockholms stad och län" beslut 432-10-7160

Länsstyrelsen i Stockholms län 2021-08-10, PM Nedläggning av Bromma flygplats och vilka konsekvenser det kan få för Arlanda och Lst.

MSB, PM, Uppdaterad definition samhällsviktig verksamhet, MSB 2020–11275, 2020-10-27

MSB, Vägledning för identifiering av samhällsviktig verksamhet, MSB 1408 – juni 2019

Naturvårdsverket 2012, Efterbehandlingsansvar. En vägledning om miljöbalkens regler och rättslig praxis. Rapport 6501

Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21: Brommautredningen Hållbart transportsystem – klimat.

Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21: Brommautredningen Brommautredningen buller 210629.

Naturvårdsverket 2021, NV-05183-21: Brommautredningen Brommautredningen - kommentarer från Markmiljöenheten.

Naturvårdsverket 2019, Vägledning om att riskbedöma och åtgärda PFAS-föroreningar inom förorenade områden.

Regeringen (Socialdepartementet), Utdrag protokoll vid regeringssammanträde, Uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats, S2014/8973/PBB, 2014-12-18

Regeringen (Näringsdepartementet), Utdrag protokoll vid regeringssammanträde, Ändring av uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats, N2015/09059/PUB, 2015-12-18

Regeringen. Uppdrag att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, 2019-12-19, I2019/03414/TP

Regeringen Uppdrag att se över kriterierna för och anspråken på områden av riksintresse Fi2020/00252/SPN

Regeringen 2017 En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

Regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter

Regeringens proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt

Regeringens proposition 2009/10:16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket

Regeringens proposition 2019/20:187 Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset.

Regeringens proposition 2020/21:30 Totalförsvaret 2021–2025

Regeringen, Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande 2020

Regeringen, Verksamhetsberättelse för bolag med statligt ägande 2020

Region Stockholm, ”Beslut om permanent basering för regionens ambulanshelikoptertjänst” HSN 2019–1800. 2021-05-27

Region Stockholm PM 2021-06-16 Bromma flygplats – hearing 16 juni

Region Stockholm PM 2021-08-16 Brommautredningen – underlag från trafikförvaltningen

Region Stockholm, 2017 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län

Region Sörmland, PM – Stockholm Skavsta flygplats, en viktig resurs i ett växande Stockholm-Mälardalsregionen 210624

Riksdagsbeslut 20 maj. Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2020:21/MJU20

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (har ändrats genom förordningar och kommissionens delegerade förordningar)

SOU 2007:70 Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet

Stockholms Handelskammare 2020. Satsa på Arlanda

Stockholms stad 2016-02-12 Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen

Stockholms stad, PM, Sammanfattande kommentarer, 2021-07-06

Stockholms stads översiktsplan, 2018

Sundström, Anders. 2016 ”Mer flyg och bostäder” Diarienummer: N2016/02702/PUB

Svenska regionala flygplatser, ”Ett flyg för alla eller bara för vissa? 2018-06-19

Sweco 2018 Avgränsning av perfluorerade ämnen, Bromma golfbana" på uppdrag av Swedavia AB

Sweco 2021 Dagvattenutredning, flödesmätning och provtagning av PFAS på Bromma flygplats" på uppdrag av Swedavia AB.

Sweco 2021 Riksby, Linta gårdsväg redovisning av PFAS-provtagning i ytlig jord." på uppdrag av Swedavia AB

Swedavia, 2017 Draft masterplan Stockholm Arlanda Airport

Swedavia AB, Miljörapport 2020 Bromma Stockholm Airport

Swedavia AB, Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport

Swedavia AB Statusrapport Stockholm Arlanda Airport Masterplan 2018-10-08

Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisning 2020

Swedavia AB, Jonas Abrahamssons anförande vid Swedavia AB:s bolagsstämma, april 2021

Swedavia AB, Underlag till regeringens utredare för Bromma, 2021-06-21

Transportstyrelsen, 2020-11-05, Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser

Transportstyrelsen, 2021-08-12 Sammanställning flygplatser och helikopterflygplatser

Transportstyrelsen 2021 Översiktligt underlag inför utredningen om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats

Trafikanalys, 2021, Effektiva och hållbara godstransporter – indikatorer för benchmarking av nationella godstransportstrategin, PM 2021:2

Trafikanalys 2020:12 Elflyg början på en spännande resa

Trafikanalys, Luftfart 2019

Trafikanalys, Luftfart 2020

Trafikanalys, Rapport 2016:4, Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag

Trafikanalys, Sammanställning av statistiken ur Luftfart 2020, Statistik 2021:9 (2021-04-07)

Trafikanalys 2021 Tillgänglighetsanalyser flygplatser (Prel. version)

Trafikanalys. 2020 Trafikanalys jämställdhetsarbete – internt och i transportsektorn

Trafikanalys PM 2021:4 Transporter och resande i en postpandemisk värld – trender och mottrender

Trafikanalys, Underlag till Näringsdepartementets arbete med flygplatsöversynen

Trafikutskottets betänkande. 2008/09:TU14

Trafikverket, 2018 Flygplatsöversyn – Stöd till Näringsdepartementets arbete, TRV 2018/90454

Trafikverket 2018 PM Arlandabanans avtal och dess förutsättningar – översiktligt resonemang om avtalet inte längre utgör en begränsning

Trafikverket 2018, Analys av kapacitet för väg och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda - Underlag till Arlandarådets kansli, 2018:160

Trafikverket 2015. Analys av ett trängselskattesystem som även omfattar närförorter" Underlag till Sverigeförhandlingen (Rapport 2015/202)

Trafikverket, Rapport, Flygutredning 2019–2023, Utredning inför beslut om allmän trafikplikt, publikationsnummer 2019:117

Trafikverket 2021 Luftfarten före och under pandemin. Kunskapsunderlag till Brommautredningen

Trafikverket 2015, Riksintressepreciseringför Bromma Stockholm Airport

Trafikverket 2021 Underlag Bromma Läsanvisning slutversion 2021-06-30

Trafikverket 2021 Underlag till Brommautredningen frågeområde tillgänglighet t o fr Arlanda slutl.

Trafikverket, Underlag inför en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats – säkerställande av samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvarsaspekter, TRV 2021/74735, 2021-06-24

Trafikverket 2021 Åtgärdsvalsstudie. Kapacitetsbrister i järnvägssystemet i Stockholmsregionen inklusive följdeffekter av nya stambanor – Slutrapport för två uppdrag om utpekade brister i transportsystemet av järnvägen sträckan Järna – Stockholm C – Märsta/Arlanda – Myrbacken. Rapport 2021:122

Trafikverket 2021 Tillgänglighet och miljö i Storstockholms transportsystem, Slutrapport av uppdrag att utreda Storstockholm – tillgänglighets-, miljö- och kapacitetsbrister i transportsystemet. Rapport 2021:134

Trafikverket 2016. Åtgärdsvalsstudie E4 Häggvik – Arlanda. TRV 2016/53391

Trafikverket, Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Slutrapport 2020-06-15, TRV 2019/140576

Transportstyrelsen, Rapport TSL 2021–3347

Transportstyrelsen 2020 Luftfartsmarknadens utmaningar. En rapport om effekter av pandemin covid-19

Umeå kommun, Brommautredningen – Inspel från Umeå kommun 21-07-26

Vinnova 2020:05 Jämställdhet och transportsystemet

WSP 2021 PM: Kvalitativ samhällsekonomisk analys av en avveckling av Bromma flygplats, uppdrag till Trafikanalys

Bilaga 1. Direktiv

Infrastrukturdepartementet

Uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats

1. Sammanfattning av uppdraget

En bokstavsutredare ska ta fram erforderligt underlag för att en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats ska vara möjlig. Av underlaget ska framgå vilka beslut som staten måste fatta och vilka åtgärder i övrigt som det bedöms att staten bör vidta för att kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt. Utredaren ska vidare analysera och ta fram förslag för att säkerställa att de samhällsviktiga flygtransporter som i dag bedrivs vid Bromma flygplats kan ges tillräckliga verksamhetsförutsättningar vid alternativa flygplatser och att totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling.

Utredaren ska även redovisa vilka åtgärder som behövs för att marken på flygplatsområdet ska kunna saneras och översiktligt bedöma kostnaderna för en sanering. Utredaren ska därutöver beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten.

Utredaren ska slutligen redovisa ett förslag till tidplan för processen i sin helhet samt de viktigaste hållpunkterna i genomförandet.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2021.

2. Bakgrund

Coronapandemin har fört med sig ett kraftigt minskat flygresande. Redan före pandemin började dock resandet med inrikesflyg minska efter många år

av en tämligen stabil nivå. Ett trendbrott avseende inrikesflyget inträffade redan i slutet av 2018.

En stor del av trafiken på Bromma flygplats utgörs av inrikestrafik. Det är tveksamt om volymerna på inrikestrafiken kommer att bli desamma som tidigare. Det finns flera skäl till detta. Framför allt kommer den ökade digitaliseringen att medföra att behovet av arbetsrelaterade resor minskar, även med flyg, inte minst med tanke på den utveckling av distansarbete som skett under pandemin.

En ökad miljömedvetenhet hos människor och företag är en annan aspekt som sannolikt kommer att påverka flygresandet framöver. I takt med att järnvägsinfrastrukturen byggs ut och utbudet diversifieras är det också rimligt att anta att järnvägstrafikens konkurrenskraft gentemot inrikesflyget ökar.

Flyget har dock en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd, men åtgärder behöver samtidigt vidtas för en minskad klimatpåverkan. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Flygresandet står i dag för en betydande klimatpåverkan och det är nödvändig att den minskar för att Sverige ska nå de transportpolitiska målen och de nationella respektive internationella klimatmålen. Regeringen vill ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet och säkra den nödvändiga kapacitet som krävs på Arlanda flygplats.

Mycket talar för att marken vid Bromma flygplats påverkats av decennier av flygverksamhet. Undersökning, sanering och återställning av förorenade områden innebär ofta höga kostnader.

För att kunna påbörja och genomföra en formell process att avveckla driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats bör ett underlag tas fram som identifierar de beslut som staten behöver fatta och vilka åtgärder i övrigt som staten behöver vidta för att snarast kunna genomföra processen på ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart sätt. Det är samtidigt viktigt att säkerställa att de samhällsviktiga flygtransporter och andra samhällsviktiga verksamheter samt den flygtrafik som är avgörande för interregional tillgänglighet i hela landet som i dag bedrivs vid Bromma flygplats kan ges tillräckliga verksamhetsförutsättningar vid alternativa lokaliseringar.

3. Uppdrag

3.1 Uppdrag att ta fram ett underlag för att genomföra den formella hanteringen av att avveckla driften och verksamheterna vid Bromma flygplats

Regeringen redogjorde i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) för att staten ska ansvara för ett nationellt basutbud av flygplatser i syfte att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet i hela landet. Regeringen gjorde bl.a. bedömningen att det bör vara regeringen som fattar det formella beslutet huruvida en flygplats ska ingå i det nationella basutbudet. Trafikutskottet behandlade regeringens proposition i bet. 2008/09:TU14 och hade ingen erinran emot regeringens bedömningar. Regeringen beslutade den 19 mars 2009 om fastställande av det nationella basutbudet av tio flygplatser (N2009/2391). Bromma flygplats är en av de flygplatser som enligt beslutet ingår i basutbudet. I regeringens beslut anges att det är staten som på sikt bör ansvara för att tillhandahålla basutbudet.

Förutsättningarna för verksamheten på Bromma flygplats regleras i ett avtal som träffades mellan staten genom Luftfartsverket (LFV) och Stockholms kommun daterat den 21 september 2007. Stockholms kommun äger marken där flygplatsen är belägen. Avtalet sträcker sig till 2038. Efter att Swedavia AB bildades 2010 genom att flygplatsverksamheten vid LFV överfördes till bolaget, är Swedavia AB avtalspart i stället för staten genom LFV. Swedavia AB fick vid bildandet i uppgift att ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser, vilket på sikt skulle utgöras av det av regeringen fastställda nationella basutbudet.

Det framgår av bolagsordningen för Swedavia AB att bolaget inte utan regeringens godkännande får lägga ner eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det av regeringen vid var tid genom beslut fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Ändring av nämnda bestämmelse kräver enligt bolagsordningen regeringens godkännande.

Swedavia AB har den 14 september 2020 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) redovisat sina slutsatser av en konsekvensanalys utifrån bolagets affärsmässiga perspektiv av en förtida avveckling av Bromma flygplats. Swedavia AB:s samlade bedömning är att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att fortsätta

att driva Bromma flygplats och att trafiken i stället bör koncentreras till Arlanda flygplats för att på bästa sätt värna både konkurrenskraft och tillgänglighet. Konsekvenserna av ett politiskt beslut om en förtida nedläggning är, enligt Swedavia, hanterbara och medför sammantaget fördelar för Swedavia AB.

Swedavia AB anför i sin konsekvensbeskrivning att en grundläggande förutsättning är att Arlanda flygplats får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov och att ett politiskt beslut om en förtida avveckling av Bromma flygplats bör beakta även andra samhällsperspektiv utanför Swedavia AB:s uppdrag. Swedavia AB har konstaterat att det inte finns behov av ytterligare kapacitetsutbyggnad i form av rullbana på Arlanda under de närmaste åren.

Bromma flygplats lokalisering ger förutsättningar för Stockholms kommun att utveckla området för andra ändamål, exempelvis bostadsbyggande.

Utredaren ska

- analysera och redovisa hur driften och verksamheterna vid Bromma flygplats kan avvecklas formellt och beskriva de juridiska respektive ekonomiska förutsättningarna för och konsekvenserna av en avveckling av flygplatsen för de statliga verksamheterna,
- redovisa de kostnader och framtida värden som beräknas uppstå för staten, Stockholms kommun och för eventuella andra aktörer, t.ex. kostnader för sanering av flygplatsområdet, och framtida intäkter som uppstår vid en omvandling av området,
- redovisa vilka åtgärder som krävs för att sanering av flygplatsområden ska starta när beslut om att ta bort Bromma flygplats ur det nationella basutbudet är taget, samt
- redovisa en tidplan, inklusive viktiga hållpunkter, som skapar förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv avveckling.

3.2 Uppdrag att ta fram underlag och förslag för att säkra samhällsviktiga flygtransporter

Det bedrivs olika typer av samhällsviktiga flygtransporter vid Bromma flygplats. Det är av stor betydelse att dessa verksamheter fortsatt kan bedrivas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt efter en avveckling av flygplatsen och att totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling.

Utredaren ska

- redovisa konsekvenserna och behoven för de olika samhällsviktiga flygtransporter som i dag bedrivs på Bromma flygplats och lämna förslag på hur behoven, exempelvis avseende patientsäkerheten, kan tillgodoses och totalförsvarets behov beaktas vid en avveckling av flygplatsen, t.ex. genom lokalisering av verksamheter till alternativa flygplatser, samt
- övergripande redovisa de ekonomiska konsekvenserna för berörda myndigheter respektive andra aktörer för de förslag som tas fram.

3.3 Övriga uppdrag

Regeringen beslutade den 19 mars 2009 om ett nationellt basutbud av flygplatser. Bromma flygplats är en av de flygplatserna. Syftet med det nationella basutbudet är att dessa flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

Utredaren ska mot den bakgrunden beskriva konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats samt vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkra den nödvändiga kapacitet som krävs på Arlanda flygplats.

Som underlag för sina förslag ska utredaren utgå från och redovisa befintliga översiktliga bedömningar om flygbranschens och flygtrafikens utveckling de närmaste åren och på längre sikt, även med beaktande av pandemins konsekvenser.

4. Konsekvensbedömning och redovisning

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda, ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Förslagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas. Slutligen ska förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser bedömas.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten och andra relevanta författningar.

Under genomförandet av uppdraget ska utredaren i den utsträckning som bedöms lämplig ha en dialog med och inhämta upplysningar från berörda myndigheter, organisationer och företag. Utredaren ska vidare hålla sig informerad om och beakta annat relevant arbete som pågår inom Regeringskansliet och utredningsväsendet.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2021.

Bilaga 2. Dialoger, möten, kontakter

Studiebesök Stockholm Bromma Airport:

Swedavia AB:s lokala ledning, EF, Industriflyg, Bromma Air Maintenance, Grafair, Luftfartsverkets lokala ledning

Hearing Samhällsviktigt flyg

Deltagare: Försvarsmakten, Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Migrationsverket, MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Region Stockholm, Socialstyrelsen, Stockholms stad, SKR Sveriges kommuner och regioner, Swedavia AB, Trafikverket, Transportstyrelsen och Tullverket.

Skriftliga synpunkter inkom från Kriminalvården och Sjöfartsverket.

Workshop om scenarion och prognoser

Deltagare: Luftfartsverket, Swedavia AB, Trafikverket, Transportstyrelsen,

Utredningens deltagande i andras seminarier

- Transportföretagen/Trafikutskottet
- Trafikutskottet
- Green Flyway: Digitalt seminarium om elflyg och potentiella elflyglinjer,

Dialoger (muntliga och/eller skriftliga)

- ACR Aviation Capacity Resources AB
- Air Leap AB
- Amapola AB
- AOPA Sweden
- Babcock Scandinavian AirAmbulance
- Braathens Regional Airlines
- Castellum AB/Säve flygplats
- Eskilstuna Logistik och Etablering AB
- Försvarsmakten
- Föräldraorganisationen BARNverket
- Halmstad kommun
- Hjelmco Oil AB
- KSA Svenskt Ambulansflyg
- Luftfartsverket
- Luleå kommun
- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- Nyköpings kommun
- Region Blekinge
- Region Dalarna
- Region Gotland
- Region Jämtland Härjedalen
- Region Kalmar län
- Region Kronoberg

- Region Norrbotten
- Region Stockholm
- Region Sörmland
- Ronneby miljö & teknik AB
- Scandinavian Airlines System - SAS
- Sigtuna kommun
- SKR Sveriges kommuner och regioner
- Socialstyrelsen
- Stockholms handelskammare
- Stockholms stad
- Swedavia AB
- Svenska Naturskyddsföreningen
- Svenska Regionala Flygplatser
- Trafikanalys
- Trafikverket
- Transportföretagen
- Transportstyrelsen
- Umeå kommun
- Uppsala kommun
- Världsnaturfonden WWF/WWF-Sweden
- Västerås stad
- Växjö kommun
- Ängelholms kommun
- Östersunds kommun

Departementsserien 2021

Kronologisk förteckning

1. Myndigheter i samverkan mot arbetslivskriminalitet. A.
2. Ett bättre underlag för att bedöma bostadsbristen. Fi.
3. UTGÅR.
4. Kompletterande åtgärder till EU:s förordning om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten (ELA). A.
5. Genomförande av EU:s direktiv om finansiell information. Ju.
6. Insolvensdirektivet och reglerna om skuldsanering. Ju.
7. Barnets bästa när vård enligt LVU upphör. S.
8. Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar. Ju.
9. Anpassning av svensk rätt till EU:s nya in- och utresesystem. Ju.
10. EU:s nya gräns- och kustbevakningsförordning. Kompletterande reglering. Ju.
11. Vissa statliga insatser på musikområdet. Ku.
12. Ändringar i radio- och tv-lagen. Ku.
13. Nationell plan för trygghet och studiero. U.
14. Vraket efter ubåten ”Som”. UD.
15. Digitaliseringsdirektivets genomförande i svensk bolagsrätt. Ju.
16. Grundläggande omställnings- och kompetensstöd.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. A.
17. En reformerad arbetsrätt.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. A.
18. Omställningsstudiestöd.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. U.
19. Anpassning av svensk rätt till EU:s nya system för reseuppgifter och resetillstånd. Ju.
20. Förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas. N.
21. Nya regler för delgivning och bevisupptagning inom EU. Ju.
22. Avveckling av flottningslagstiftningen? Ju.
23. Ett oberoende tvistlösningsförfarande för kollektiva hyrestvister. Ju.
24. Arbetslöshetsförsäkringen och förvaltningslagen. A.
25. Bromma flygplats. – underlag för avveckling av drift och verksamhet. I.

Departementsserien 2021

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Myndigheter i samverkan mot arbetslivskriminalitet. [1]

Kompletterande åtgärder till EU:s förordning om inrättande av Europeiska arbetsmyndigheten (ELA). [4]

Grundläggande omställnings- och kompetensstöd.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [16]

En reformerad arbetsrätt.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [17]

Arbetslöshetsförsäkringen och förvaltningslagen. [24]

Finansdepartementet

Ett bättre underlag för att bedöma bostadsbristen. [2]

Infrastrukturdepartementet

Bromma flygplats. – underlag för avveckling av drift och verksamhet. [25]

Justitiedepartementet

UTGÅR. [3]

Genomförande av EU:s direktiv om finansiell information. [5]

Insolvensdirektivet och reglerna om skuldsanering. [6]

Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar. [8]

Anpassning av svensk rätt till EU:s nya in- och utresesystem. [9]

EU:s nya gräns- och kustbevakningsförordning. Kompletterande reglering. [10]

Digitaliseringsdirektivets genomförande i svensk bolagsrätt. [15]

Anpassning av svensk rätt till EU:s nya system för reseuppgifter och resetillstånd. [19]

Nya regler för delgivning och bevisupptagning inom EU. [21]

Avveckling av flottningslagstiftningen? [22]

Ett oberoende tvistlösningsförfarande för kollektiva hyrestvister. [23]

Kulturdepartementet

Vissa statliga insatser på musikområdet. [11]

Ändringar i radio- och tv-lagen. [12]

Näringsdepartementet

Förbud mot prospektering och nyexploatering av kol, olja och fossilgas. [20]

Socialdepartementet

Barnets bästa när vård enligt LVU upphör. [7]

Utbildningsdepartementet

Nationell plan för trygghet och studiero. [13]

Omställningsstudiestöd.
– för flexibilitet, omställningsförmåga och trygghet på arbetsmarknaden. [18]

Utrikesdepartementet

Vraket efter ubåten ”Som”. [14]

En departementspromemoria arbetas fram inom Regeringskansliet. Den publiceras i departementsserien, förkortad Ds.

Regeringskansliet

103 33 Stockholm Växel 08-405 10 00 www.regeringen.se

ISBN 978-91-525-0203-7 ISSN 0284-6012

Regeringskansliet

Remiss

2021-09-20
I2021/02381

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Ämnesråd
Göran Roos
+46 72 209 7613

Remiss av rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Remissinstanser

Air Leap Scandinavia AB
Airport Coordination Sweden (ACS)
AOPA Sweden
Arlandabanan Infrastructure AB
Arlandastad Holding AB
Arvidsjaurs kommun
A-Train AB
Avfall Sverige
Babcock Scandinavian AirAmbulance
Bofrämjandet
Borlänge kommun
Boverket
Braathens Regional Airlines
Brussels Airlines
Byggföretagen
Byggherrarna i Sverige AB
Connect Sweden
Ekerö kommun
Eskilstuna flygplats
Eskilstuna kommun
Frivilliga flygkåren
Företagarna
Försvarsmakten
Global Utmaning

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmtorgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

Grafair
Greenpeace
Gällivare kommun
Göteborgs kommun
Hagfors kommun
H-bird Aviation Services
Halmstads kommun
Hyresgästföreningen
Härjedalens kommun
IQ Samhällsbyggnad
IVL Svenska Miljöinstitutet
Järfälla kommun
Jönköpings kommun
Kalmar kommun
Karlstad kommun
Kiruna kommun
Knivsta kommun
Kommerskollegium
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA)
Kommunförbundet Stockholms län
Konkurrensverket
Konsumentverket
Kramfors kommun
Kristianstad kommun
Kungliga Svenska Aeroklubben
Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
Kustbevakningen
Landsorganisationen i Sverige (LO)
Linköpings kommun
Luftfartsverket
Luleå kommun
Luleå Tekniska Universitet
Lycksele kommun
Länsstyrelsen Blekinge län
Länsstyrelsen Dalarnas län
Länsstyrelsen Gotlands län
Länsstyrelsen Gävleborg
Länsstyrelsen Hallands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen Jämtlands län
Länsstyrelsen Kalmar län
Länsstyrelsen Norrbotten
Länsstyrelsen Skåne
Länsstyrelsen Stockholm
Länsstyrelsen Södermanlands län
Länsstyrelsen Uppsala län
Länsstyrelsen Värmland
Länsstyrelsen Västerbotten
Länsstyrelsen Västernorrland
Länsstyrelsen Västmanlands län
Länsstyrelsen Västra Götalands län
Länsstyrelsen Örebro län
Länsstyrelsen Östergötland
Malmö kommun
Malung-Sälens kommun
Mora kommun
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Mälardalsrådet
Nacka kommun
Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen
Naturskyddsföreningen
Naturvårdsverket
NCC AB
Norrbottens Handelskammare
Norrköpings kommun
Norwegian Air Shuttle ASA
Nyköpings kommun
Näringslivets Transportråd
Pajala kommun
Polismyndigheten
Region Blekinge
Region Dalarna
Region Gotland
Region Gävleborg
Region Halland
Region Jämtland Härjedalen
Region Jönköping

Region Kalmar
Region Kronoberg
Region Norrbotten
Region Skåne
Region Stockholm
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Värmland
Region Västerbotten
Region Västernorrland
Region Örebro
Region Östergötland
Region Västmanland
Renare Mark
Riksantikvarieämbetet
Riksbyggen
Ronneby kommun
SAS AB
Sigtuna kommun
SJ AB
Sjöfartsverket
Skanska AB
Skellefteå kommun
Socialstyrelsen
Sollefteå kommun
Sollentuna kommun
Solna kommun
Statens energimyndighet
Statens geotekniska institut (SGI)
Statens haverikommission
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Statskontoret
Stockholm Business Region AB
Stockholms Handelskammare
Stockholms Läns Museum
Stockholm Skavsta flygplats
Stockholm Västerås flygplats
Stockholms kommun
Storumans kommun

Sundbybergs kommun
Sundsvalls kommun
Swedavia AB
Svenska Handel
Svensk Kollektivtrafik
Svensk Pilotförening
Svenska Flygbranschen
Svenskt Flyg
Svenskt Näringsliv
Sveriges akademikers centralorganisation (Saco)
Sveriges Allmännytta
Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden)
Sveriges Hamnar
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)
Svenska Regionala Flygplatser (SRF)
Teknikföretagen
Tillväxtanalys
Tillväxtverket
Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)
Torsby kommun
Trafikanalys
Trafikverket
Transportföretagen
Transportstyrelsen
Trollhättans kommun
Umeå kommun
Unionen
Upplands Bro kommun
Upplands Väsby kommun
Vallentuna kommun
Vilhelmina kommun
Visby kommun
Visit Sweden
Världsnaturfonden (WWF)
Västerbottens Handelskammare
Västerås kommun
Västra Götalandsregionen
Växjö kommun

Återvinningsindustrierna
Ängelholms kommun
Örebro kommun
Örnsköldsvik kommun
Östersunds kommun
Österåkers kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **senast den 20 december 2021**. Svaren bör lämnas per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer I2021/02381 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen och bedömningarna i rapporten. Om remissen är begränsad till en viss del, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Bifogat material kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av Ds via ett beställningsformulär hos Elanders Sverige AB.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Christer Pettersson
Departementsråd

Kopia till

Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com