

Tjänsteställe, handläggare  
Samhällsplanering och infrastruktur, Simon Jäderberg

Datum  
2021-09-29

Beteckning  
Tjänsteanteckning  
Dnr: 20RS4413

# Strategisk hållbarhetsbedömning för länsplan 2022–2033



## Förord

Region Örebro län har under våren tagit fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. Trivector Traffic AB anlätades under hösten 2020 för att genomföra en strategisk hållbarhetsbedömning (strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning) av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken.

Arbetet med att bedöma konsekvenserna av planen inleddes under juni. Arbetet har utgått från ett arbetssätt där bedömningskriterier används som ett verktyg för att definiera hur effekter och konsekvenser av infrastrukturåtgärder kan bedömas och beskrivas. Ett syfte med bedömningskriterierna är också att beskriva hur kriterierna relaterar till de transportpolitiska målen, jämställdhetsmålet, prioriterade nationella mål i länet samt regionala mål och strategier.

I en parallell process har regionen arbetat med att prioritera och konkretisera planens omfattning i linje med regionala mål. Ett samarbete med lokala aktörer, politiker och tjänstepersonerna i regionen har bidragit till en öppen dialog för prioritering av planens satsning.

Planalternativet och tillhörande konsekvensbedömning jämförs med nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen.

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet. Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder, och då gäller det framför allt ett positivt bidrag till fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet

regionalt, samt trafiksäkerhet, men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Från Trivectors sida har Christian Dymén varit projektledare och utredare har varit Kristoffer Levin, Malin Mårtensson och Kristen Koehler. I arbetet har Hanna Wennberg varit kvalitetsansvarig. Region Örebro läns kontaktperson för uppdraget har varit Simon Jäderberg.

Stockholm, september 2021.  
Christian Dymén, projektledare Trivector

Inledning.....	6
Länsplan för regional infrastrukturplanering .....	6
Strategisk miljöbedömning .....	6
Social konsekvensbedömning .....	7
Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022.....	9
Mål, avgränsning och bedömningsgrunder.....	11
Styrande nationella och regionala mål .....	11
Regionala mål .....	15
Avgränsning .....	20
Bedömningskriterier och analysmetoder .....	21
Nulägesbeskrivning .....	32
Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband.....	32
Jämlikhet och inkludering .....	37
Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd .....	38
Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa .....	45
Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.....	49
Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag.....	57
Nytt planförslag och nollalternativ .....	57
Bedömning av alternativa planinriktningar.....	58
Bedömning av åtgärder i planalternativet.....	61
Planalternativet jämfört med nollalternativet.....	68

Slutsatser och vägar framåt.....	73
Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder .....	73
Åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan .....	74
Målkonflikter .....	75
Hur kan länsplanen bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande.....	76
Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen? .....	76
 Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning.....	79
Inledning.....	79
Inkomna remissvar .....	79
Övergripande remissvar .....	80
Strategisk miljöbedömning .....	80
Social konsekvensbeskrivning .....	82
 Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier .....	85

# Inledning

## Länsplan för regional infrastrukturplanering

### Vad är en länsplan

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom nationell plan för transportinfrastruktur samt länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men revideras vart fjärde. De nya planer som nu tas fram kommer att gälla för perioden 2022–2033.

Varje region i Sverige ansvarar för att ta fram en länsplan. I Örebro län är det således Region Örebro som är länsplaneupprättare. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Investeringarna delas in större vägombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. Kollektivtrafikåtgärder planeras tillsammans med varje läns regionala kollektivtrafikmyndighet. Länsplanens investerade medel kan också användas för medfinansiering till objekt i Nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Den nationella planen omfattar investeringar på nationella vägar (Europavägar) och järnvägsnätet, samt drift- och underhåll på hela det statliga väg- och järnvägsnätet.

### Strategisk miljöbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken<sup>1</sup> uppfylls.

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

---

<sup>1</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808)

Strategisk miljöbedömning av länsplaner

**Avgränsningssamråd.** Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.

**Miljökonsekvensbeskrivning** ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.

**Beaktande av remissvar.** Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.

**Planrevidering.** Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också MKBn uppdateras.

**Särskild sammanfattning.** När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla:

- Sammanfattning av planens innehåll.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ.
- Nollalternativ (miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs).
- Nulägesbeskrivning (miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt och befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet.
- Identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra.
- Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.
- Sammanfattning av de överväganden som har gjorts bakom val av alternativ.
- Redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.
- Sammanfattning av punkterna ovan.

## Social konsekvensbedömning

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Numera efterfrågas dock alltmer en belysning av de sociala konsekvenserna av åtgärder och planer i nationell och regional infrastrukturplanering.

Det centrala i en social konsekvensbedömning är att bidra till att transportplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

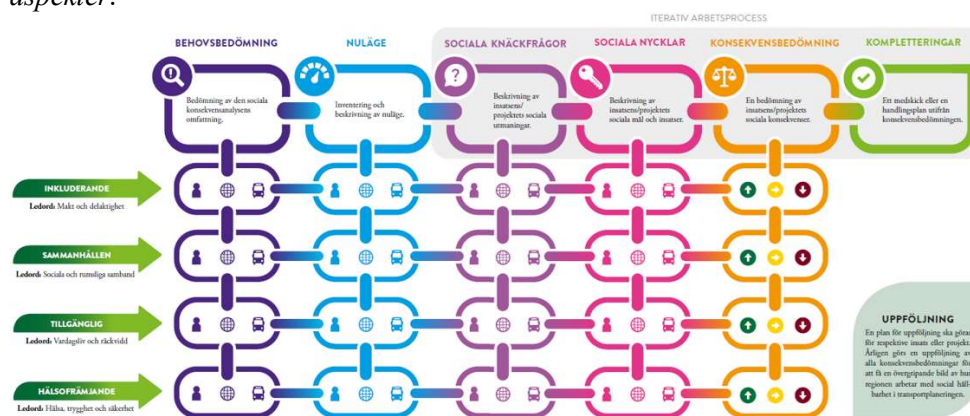
Den sociala konsekvensbedömningen för länsplanen som genomförts inom ramen för den strategiska konsekvensbedömningen för länsplan 2022–2033 är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector och White

Arkitekter. Denna SKB-modell bygger på liknande tillvägagångssätt och aspekter som modeller för social konsekvensbedömning som flera av de större kommunerna tillämpar, men är anpassad för regional transportplanering.

Enligt SKB-modellen genomförs en social konsekvensbedömning i sex steg: (1) behovsbedömning, (2) nulägesbeskrivning, (3) sociala knäckfrågor, (4) sociala nycklar, (5) konsekvensbedömning och (6) kompletteringar. De olika stegen utgår från fyra sociala aspekter: *Inkluderande*, *Sammanhållen*, *Tillgänglig* och *Hälsofrämjande*. Figur 1 ger en översikt för modellen.

Avstamp görs i nulägesbeskrivningen för att identifiera sociala knäckfrågor, det vill säga de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. De sociala nycklarna blir då de mål som länsplanen ska arbeta i riktning mot för att hantera knäckfrågorna. Olika geografiska analyser görs i GIS för att ytterligare belysa nuläget och för att utgöra underlag för den konsekvensbedömning av åtgärder i länstransportplanen som görs. Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningsgrunder som svarar mot olika sociala aspekter (Inkluderande, Sammanhållen, Tillgänglig, Hälsofrämjande). Slutligen görs en jämförande analys av planförslagen utifrån de sociala konsekvenserna och slutsatser dras. Behov av eventuella kompletterande åtgärder identifieras.

Mer information om de olika stegen och aspekterna finns att läsa i skriften *Social konsekvensanalys i regional transportplanering: Verkyg för att inkludera sociala aspekter*.<sup>2</sup>



Figur 1 Modell för social konsekvensbedömning.

<sup>2</sup> <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>



## Genomförande av hållbarhetsbedömning för Länsplan 2022

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

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

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



# Mål, avgränsning och bedömningsgrunder

## Styrande nationella och regionala mål

I detta kapitel redovisas mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. Med styrande mål menas att målen ligger till grund för de bedömningskriterier som tagits fram (se nedan) och att det i hållbarhetsbedömningen redovisas om en åtgärd går i positiv respektive negativ riktning i förhållande till målen. I kapitlet redovisas också vilka avgränsningar som gjorts för hållbarhetsbedömningen.

## Agenda 2030

Sverige har, liksom 192 andra länder, antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.<sup>3</sup> Arbetet pågår med att översätta dessa till ”glokala mål” och SKR:s råd för främjande av kommunala analyser (RKA) har tagit fram nyckeltal som ska stötta uppföljningen av Agenda 2030 i kommuner och regioner.



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

Transportsystemet kan anses ha en *direkt* påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En *indirekt* påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3)

<sup>3</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

### Transportpolitiska mål

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 2008/09:93) och antogs av Riksdagen 2009. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål:<sup>4</sup>

- **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 jämförbart, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- **Hänsynsmålet** innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
  - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010
  - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

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

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.<sup>5</sup> De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

<sup>4</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

<sup>5</sup> <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

### **Miljö kvalitetsmål**

Det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö innebär att de transportpolitiska målen pekar på och inkluderar även de sexton nationella *miljö kvalitetsmålen* för Sverige,<sup>6</sup> som riksdagen antog hösten 2005. Miljö kvalitetsmålen anger det tillstånd i den svenska miljön som anses nödvändigt för en hållbar utveckling.

En avgränsning har gjorts av vilka miljö kvalitetsmål som bedöms relevanta att bedöma måluppfyllelse för inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen för länsplan 2022–2033. Detta beskrivs närmre i stycket om bedömningskriterier nedan.

### **Klimatmål**

Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.<sup>7</sup>

### **Övriga nationella mål**

#### **Jämställdhetspolitiska målen**

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Utifrån det övergripande målet, arbetar regeringen efter sex delmål:<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Proposition. 2004/05:150 Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag.

<sup>7</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

<sup>8</sup> <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

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

### **Funktionshinderpolitiska mål**

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.<sup>9</sup>

### **Barnkonventionen**

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den ofta kallas, antogs av FN:s generalförsamling den 20 november 1989. Sverige ratificerade barnkonventionen utan reservationer 1990. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens grundprinciper är följande:

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

Ytterligare information om Barnkonventionen och de 54 artiklarna i konventionen finns på Unicefs webbplats.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

<sup>10</sup> <https://unicef.se/barnkonventionen>

## Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.<sup>11</sup>

## Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Folkhälsopolitikens målområden är följande:<sup>12</sup>

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

## Regionala mål

Nedan återges mål i regionens styrande dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen. Beskrivningen av målen struktureras utifrån övergripande mål respektive mål som rör ekologisk respektive social hållbarhet. På samma sätt som de nationella och internationella målen, är de regionala målen nedbrutna i bedömningskriterier i den metod som tillämpas och som beskrivs längre ner.

## Program för hållbar utveckling 2021–2025

Program för hållbar utveckling 2021–2025 beskriver hur Region Örebro län ska arbeta internt med de globala målen i FN:s Agenda 2030. Arbetet utgår från tre mål som ska uppfyllas genom bland annat god förankring, samverkan och kontinuerlig upp-

<sup>11</sup> <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

<sup>12</sup> <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

följning. Under varje övergripande mål finns ett antal inriktningsmål som talar om vad vi ska arbeta med under programperioden.

### **Övergripande mål**

De övergripande inriktningsmålen är att:

- Utveckla stödet till goda levnadsvanor genom kunskap om människors behov och förutsättningar.
- Erbjuda mat och måltider som främjar hälsa och välbefinnande och har en liten klimat- och miljöpåverkan.
- Minimera negativa miljö och hälsoeffekter från kemikalier och läkemedel.
- Att ställa sociala och ekologiska krav vid upphandling och inköp som bidrar till omställning och hållbar utveckling.
- Att regionens finanser är socialt och miljömässigt hållbara och genererar avkastning.
- Att ta tillvara digitaliseringens möjligheter för att skapa tillgängliga och inkluderande verksamheter med låg klimat och miljöpåverkan.

### **Mål som rör ekologisk hållbarhet**

Programmet har tre mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- Att regionens inom- och utomhusmiljöer är hälsofrämjande och förvaltas på ett hållbart sätt.
- Att regionens resor och transporter är resurseffektiva och drivs med förnybara drivmedel.
- Att minimera vår materialförbrukning, minska våra avfallsmängder och skapa robusta materialflöden.

### **Mål som rör social hållbarhet**

Programmet har sex mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Att genomföra riktade insatser för att minska ojämlikheter i hälsa.
- Att bemöta människor på ett sätt som stödjer och inkluderar.
- Att regionens information, bildspråk och kommunikation är tillgängliga, normmedvetna och inkluderande.
- Att ha nolltolerans mot alla former av våld.
- Att ge barn och unga möjlighet till delaktighet och inflytande.
- Att vara en attraktiv arbetsgivare med hälsofrämjande, jämlika och jämställda arbetsplatser som bidrar till en långsiktig kompetensförsörjning.

### **Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030**

Den regionala utvecklingsstrategin uttrycker Örebro läns samlade vilja och fungerar som en gemensam plattform för länets aktörer. Den är en utgångspunkt för arbetet med hållbar regional utveckling de kommande åren och ger vägledning vid den fy-



siska planeringen. Det finns tre utvecklingsmål som motsvarar de tre aspekterna av hållbarhet: ekonomisk, social och ekologisk.

### **Övergripande mål**

Det övergripande målet för ekonomisk hållbarhet gäller utveckling i balans där utvecklingsinsatser och investeringar ska leda till hög och jämlik livskvalitet för länets alla invånare och till stark konkurrenskraft. Det finns åtta effektmål kopplade till ekonomisk hållbarhet:

- Förbättrad kompetensförsörjning
- Ökad kunskapsintensitet
- Ökad innovationskraft
- Ökad entreprenöriell aktivitet
- Ökad nationell attraktionskraft
- Ökad global konkurrenskraft
- Ökad tillväxt i näringslivet
- Ökad produktion inom areella näringar

### **Mål som rör ekologisk hållbarhet**

Det övergripande målet för ekologisk hållbarhet gäller god resurseffektivitet. Det finns sex effektmål kopplad till ekologisk hållbarhet:

- Minskad klimatpåverkan
- Giffri miljö
- Ökad biologisk mångfald
- God vattenförsörjning
- Mer bioekonomi och cirkulära flöden
- Ökad andel förnybar energi

### **Mål som rör social hållbarhet**

Det övergripande målet för social hållbarhet gäller hög och jämlik livskvalitet för alla. Det finns sex effektmål kopplad till social hållbarhet:

- Goda uppväxtvillkor
- Goda försörjningsmöjligheter
- Ökad grad av delaktighet och inflytande
- Attraktiva boende- och närmiljöer
- God och jämlik hälso- och sjukvård
- God och jämlik folkhälsa

### **Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020**

Länets energi- och klimatprogram har tagits fram gemensamt av Länsstyrelsen i Örebro län och Region Örebro län, i dialog med länets aktörer. Länet vill genom energi-

och klimatprogrammet erbjuda en plattform för samspel och samarbete på regional nivå. Programmet utgör en grund där gemensamt diskuterade mål och insatser presenteras. Mål i programmet gäller mest ekologisk hållbarhet där:

- Utsläppen av växthusgaser i Örebro län ska år 2030 vara 60 procent lägre än 2005 års nivåer.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 bestå av minst 80 procent förnybar energi.
- Energianvändningen i Örebro län ska år 2030 vara 50 procent effektivare jämfört med 2005.

Det finns ett specifikt insatsområde i programmet för resor och transporter där det finns tre insatsspecifika mål:

- År 2030 är transporterna i Örebro län fossiloberoende.
- År 2030 är andelen persontransporter som sker med kollektivtrafik, gång och cykel minst 30 procent.
- År 2030 har energianvändningen inom transportsektorn minskat med 25 procent jämfört med 2009 års nivå.

### **Örebro läns strategi för jämställdhet 2017–2020**

Jämställdhetsstrategin som Länsstyrelsen i Örebro län tagit fram utgår från de jämställdhetspolitiska målen. Samtidigt är jämställdhet en förutsättning för såväl tillväxt som annan samhällsutveckling. Detta gör att denna strategi är en tillgång även för det regionala utvecklingsarbetet. Mål i strategin gäller mest social hållbarhet där:

- Kommuner i Örebro län, Region Örebro län och statliga myndigheter i länet ska löpande arbeta med jämställdhetsintegrering.
- En jämn könsbalans ska finnas på alla nivåer i beslutsprocesser.

### **Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2016–2025**

Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Detta sker med avstamp i den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva hur en utvecklad kollektivtrafik kan bidra till att målen i den regionala utvecklingsstrategin nås.

### **Övergripande mål**

De övergripande målen som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- Sveriges mest nöjda resenärer.
- 5 miljoner fler resenärer jämfört med 2015
- en marknadsandel om minst 40 procent i de starka stråken

### **Mål som rör ekologisk hållbarhet**

Ett ekologiskt mål som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen

- minskat energianvändningen per personkilometer med 35 procent.

### **Mål som rör social hållbarhet**

Ett mål för social hållbarhet som pekas ut i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att år 2025 har kollektivtrafiken i Örebroregionen:

- stadstrafikens stomlinjer samt tåg och expressbusstrafiken i hög grad gjorts tillgänglig för alla resenärer.

### **En bättre sats Storregional systemanalys 2020**

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. För Örebro län finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen vilken inkluderar Stockholms län och länen i övriga Mälarenregionen som omfattar Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotlands län.

### **Övergripande mål**

De övergripande målen som pekas ut i den storregionala systemanalysen är att skapa ett transportsystem där:

- Regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen.
- Utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
- Flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

### **Mål som rör ekologisk hållbarhet**

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

## Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

- Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

## Avgränsning

Lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken innebär att avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska samrådas med berörd länsstyrelse, andra berörda myndigheter och med kommuner. Syftet med en avgränsning är att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag, så att fokus ligger på de områden där länsplanen har störst möjlighet att påverka.

Det samrådsunderlag som tagits fram för den strategiska hållbarhetsbedömningen har omfattat ett förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen och en metodbeskrivning/avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen, det vill säga även de delar som inte är direkt kopplade till lagkraven enligt Miljöbalken. Nedan beskrivs avgränsningen. I det fall det specifikt berör MKB anges detta.

## Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 50 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 50 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

Hållbarhetsbedömningen görs av transportinfrastrukturplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Den strategiska hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på häls faktorer etcetera.

## Geografisk avgränsning

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Örebro län hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen av den nationella planen. I de fall en åtgärd samfinansieras och

därmed ingår i både länsplan och nationell plan ingår den även i miljökonsekvensbeskrivningen av länsplanen.

### **Allmänhetens intresse**

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planalternativet har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

### **Antaganden om nollalternativ**

I den strategiska hållbarhetsbedömningen görs en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Detta förutsätter ett så kallat nollalternativ som ska fungera som referens att bedöma länsplanens effekter mot.

Den bedömning av påverkan som görs av enskilda objekt och åtgärds-kategorier i de olika planalternativen ska ses synonymt med riktningförändring. Positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från målen.

Den bedömning som görs av planen som helhet görs dock mot en tänkt utveckling enligt ”business as usual” i nollalternativet. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även i kommande planperiod (2022–2033), med andra ord att fördelningen mellan åtgärdsområden är densamma, men att de totala medlen för varje åtgärdsområde utökas i relation till den totala ökade planramen. Det innebär att till exempel en åtgärd med betydande negativ klimatpåverkan som finns med i nollalternativet men strukits i ett planalternativ påverkar den betydande miljöpåverkan från detta planalternativ positivt.

### **Bedömningskriterier och analysmetoder**

Inom ramen för den strategiska hållbarhetsbedömningen av länsplan 2022–2033 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i några utpekade fokusområden, sociala aspekter/miljöaspekter och bedömningskriterier. Dessa utgår från de styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Nedan presenteras de utpekade fokusområdena, de sociala aspekterna/miljöaspekterna och bedömningskriterierna närmare liksom de analysmetoder som använts i bedömningen av konsekvenser.

Som utgångspunkt för bedömningen samlas samtliga relevanta mål i en målhierarki. Det praktiska arbetet går sedan ut på att bryta ner de olika målen i fokusområden, aspekter och bedömningskriterier. Dessa finns sammanställda i Tabell 1 och Tabell 2. På så sätt skapas hela tiden en länk mellan den praktiska bedömningen av effekterna av en viss åtgärd eller åtgärdskategori och de övergripande målen. Fokusområden, aspekter och bedömningskriterier har diskuterats och utvecklats succesivt under bedömningsfasen; där vissa har tillkommit och andra har tagits bort under arbetets gång.

För namngivna objekt utgår bedömningen från tidigare utredningar, medan bedömningen av mindre åtgärder görs för respektive åtgärdsområde som helhet. Denna avgränsning görs eftersom åtgärdsområdena (potterna) anger en inriktning för den kommande planperioden, medan valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering. De objekt och åtgärdsområden som ingår i planen beskrivs närmare i Tabell 8.

### Bedömningskriterier för miljökonsekvenser

Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*, som togs fram 2012, pekar ut tre fokusområden för vilka transportererna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap. De kompletteras i denna bedömning av ett fjärde område, trafiksäkerhet, som är en del av hälsan enligt Agenda 2030 men lyfts fram separat i linje med hur trafiksäkerhet hanteras i det transportpolitiska hänsynsmålet. Fokusområdena är på så vis en nedbrytning av det transportpolitiska hänsynsmålet rörande miljö, hälsa och trafiksäkerhet.

Respektive fokusområde bryts ner i miljöaspekter som sorteras in under ett antal bedömningsområden. *Klimat* hanteras som ett enda område, *Hälsa* bryts ner i buller, fysisk aktivitet och luft, *Landskap* bryts ner i vatten, markhushållning, materiella resurser, landskap, biologisk mångfald och växt/djurliv (naturmiljö) samt kulturmiljö medan *Trafiksäkerhet* specificeras som dödade och allvarligt skadade.

Nedan visas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet.

Tabell 1. Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för miljökonsekvenser.

Miljöaspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier
Klimat	Klimat	Påverkan på mängden fordonskilometrar för energiintensiva trafikslag såsom personbil, lastbil och flyg
		Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
		Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.
Buller	Hälsa	Antal personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller.

		<p>Antal exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena.</p> <p>Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet.</p>
Luft	Hälsa	<p>Påverkan på transport-systemets totala emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10)</p> <p>Påverkan på halter av kvävedioxid (NO2) och inandningsbara partiklar (PM10), i tätorter med åtgärdsprogram för miljö kvalitetsnormer, samt i tätorter där övre utvärderingströskeln över-skrids.</p> <p>Antalet personer exponerade för halter över MKN.</p>
Fysisk aktivitet	Hälsa	<p>Fysisk aktivitet i transportsystemet</p> <p>Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter.</p> <p>Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter</p>
Vatten	Landskap	<p>Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv</p> <p>Kvalitet på vatten och vattenförhållandena ur ekologisk synpunkt</p>
Mark	Landskap	<p>Betydelse för förorenade områden.</p> <p>Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar.</p> <p>Betydelse för bakgrundshalt metaller.</p> <p>Betydelse för skyddsvärda områden under byggnation och driftskede.</p>
Materiella tillgångar	Landskap	<p>Betydelse för areella näringar.</p> <p>Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.</p>
Landskap	Landskap	<p>Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter – avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär.</p>
Biologisk mångfald, växtliv samt djurliv	Landskap	<p>Betydelse för mortalitet</p> <p>Betydelse för barriärer</p> <p>Betydelse för störning</p> <p>Betydelse för förekomst av livsmiljöer</p> <p>Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden</p>
Kulturmiljö	Landskap	<p>Betydelse för utpekade värdeområden</p> <p>Betydelse för strukturomvandling</p> <p>Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljö värden respektive god</p>

		skötsel av dessa värden Betydelse för utradering
Dödade och allvarligt skadade	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopeder)
		Dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter

### Bedömningskriterier för sociala konsekvenser

För att beskriva transportinfrastrukturens sociala konsekvenser utgår bedömningen från de sociala aspekter som ingår i Region Kronobergs SKB-modell. Dessa aspekter presenteras närmare nedan. De sociala aspekterna tillhör i sin tur olika fokusområden. Relationen dem emellan syns i Tabell 2.

### Sammanhållen

Sammanhållningen i regionen kan stärkas genom infrastrukturens möjlighet att skapa överbyggande möten mellan olika grupper av människor och därigenom stärka det sociala kapitalet i samhället. Överbryggande möten där kollektiv-, gång-, och cykelinfrastruktur inte bara ses som en transportmöjlighet utan också ett gemensamt rum och möjlighet att skapa och utveckla sociala relationer vilket gynnar både det sammanbindande och överbyggande sociala kapitalet. Det sociala kapitalet handlar om graden av tillit, både mellan olika grupper av människor samt mellan människor och samhällsinstitutioner. Om transportinfrastrukturen, och själva planeringsprocessen, bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, i så fall kan den utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten.<sup>13</sup>

Relevanta frågor att ställa sig är:

- Hur föreslagna åtgärdsinvesteringar fördelas på olika grupper av människor och
- Hur åtgärdernas tillgänglighetsförbättringar, men också försämringar i tillgänglighet, miljö och hälsa, i olika områden påverkar olika grupper av människor utifrån syftet att öka det sociala kapitalet.

För att underlätta en bedömning av aspekten inkluderande har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

<sup>13</sup> Dymén, C., Wennberg, H., Mårtensson, M., & Lindkvist, C. (2020) Kollektivtrafik som investering i socialt kapital. K2 Outreach 2020:6

Winter, K. (2015) *Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen*

Region Skåne (2016) *Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering*



## Tillgänglig

Som underlag för bedömning av sociala konsekvenser rörande sociala aspekten *Tillgänglig* används de samlade effektbedömningarna där transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet Tillgänglighet ingår och analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning. Därutöver har egna bedömningar gjorts för tillgänglighet för äldre personer och för socioekonomiskt svaga områden. För socioekonomiskt svaga områden har ett socioekonomiskt index tagits fram, läs mer om detta under avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

## Hälsofrämjande

Sociala aspekten *hälsofrämjande* rör såväl det transportpolitiska hänsynsmålet som flera av de nationella miljö kvalitetsmålen och de folkhälsopolitiska målen. Att transportsystemet ska vara hälsofrämjande innebär att åtgärder ska gynna fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det kan också innebära att transporternas negativa konsekvenser för olika grupper/områden ska minimeras.

Många studier påvisar vikten av fysisk aktivitet för ett friskt liv med god livskvalitet. Enligt de nationella folkhälsorekommendationerna bör vuxna röra på sig aktivt minst 150 minuter i veckan. Det minskar risken för flera av våra vanliga folkhälsosjukdomar, till exempel hjärt- och kärlsjukdomar, fetma, diabetes typ 2 och vissa typer av cancer. Barn behöver ännu mer fysisk aktivitet, cirka 60 minuter aktiv rörelse per dag<sup>14</sup>. Genom resan till och från skola, arbete eller andra ärenden kan hela, eller en del, av den dagliga fysiska aktiviteten uppnås om resan görs som fotgängare eller cyklist. Även resor med kollektivtrafik bidrar till fysisk aktivitet.

Trafiksäkerhet bedöms utifrån kriteriet döda och allvarligt skadade för både oskyddade trafikanter (gående, cyklist och/eller kollektivtrafikresenärer vid anslutningsresa till/från stationer/hållplatser) samt bilister där antalet döda och allvarligt skadade i trafiken minskar.

## Inkluderande

Inkludering handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället. Sett i ett samhällsligt perspektiv är det centralt att människor känner att de är delaktiga i samhället, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. Brist på makt och möjligheter att påverka har ett starkt samband med ohälsa.

<sup>14</sup> Folkhälsomyndigheten. (2011). *Rekommendationer för fysisk aktivitet*

Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Normen i transportplaneringen är att vara man, i arbetsför ålder, medelklass och vara född i Sverige. Denna grupp har stor makt över transportplaneringen. Grupper som har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är bland annat barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomisk svaga grupper och personer bosatta utanför större tätorter. Äldres delaktighet i samhället minskar generellt med ålder. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga.

Förutsättningar för ökad delaktighet kan ges genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparenta och bjuder in till samtal och dialog. Känslan av att vara delaktig och ha makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmännsliga i vardagen.

För att underlätta bedömningen av aspekten inkluderande har tre index tagits fram som kartlägger geografiska områden utifrån socioekonomi, utländsk bakgrund och ohälsa och möjliggör en bedömning av huruvida en infrastrukturåtgärd gynnar ett mer utsatt geografiskt område. Se mer i avsnittet *Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband*.

Tabell 2: Aspekter, fokusområden och bedömningskriterier för sociala konsekvenser.

Sociala aspekter	Fokusområde	Specificerade bedömningskriterier
Sammanhållen	Jämlikhet	Sammanhållningen i regionen och möjlighet att stärka det sociala kapitalet för olika socioekonomiska grupper (inklusive etnicitet). Åtgärden bidrar till att skapa möten och samspel mellan olika socioekonomiska grupper i regionen.
Tillgänglig	Medborgarnas resor	Tillförlitlighet Trygghet Bekvämlighet
	Näringslivets transporter	Tillförlitlighet Kvalitet
	Tillgänglighet regionalt	Pendling till lokal och regional arbetsmarknad Tillgänglighet i större städer Tillgänglighet till knutpunkter
	Jämställdhet	Lika möjlighet att utforma sina liv. Åtgärden påverkar tillgängligheten för kvinnor i regionen, till exempel berör kvinnliga arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.

	Personer med funktionsnedsättning	Åtgärden påverkar tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning utifrån olika dessa personers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem.
	Barnperspektiv	Åtgärden påverkar barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar.
	Äldreperspektiv	Åtgärden påverkar äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar.
	Jämlikhet	Åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i regionen för socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller hög andel utlandsfödda).
	Kollektivtrafik, gång och cykel	Andel gång- & cykelresor av totala kortväga Andel kollektivtrafik av alla resor (exklusive gång och cykel) Kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Påverkan på möjligheten för barn, personer med funktionsnedsättningar och äldre att på egen hand ta sig fram till sina målpunkter/aktiviteter. Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	Åtgärdens påverkan på fysisk aktivitet, det vill säga om åtgärden gynnar/missgynnar gång, cykel och/eller kollektivtrafik.
	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade motortrafikanter (inklusive MC, men ej mopedister) Dödade och allvarligt skadade GCM-trafficanter
Inkluderande	Jämlikhet	Inkluderingen av olika socioekonomiska grupper i arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken som ska medverka till ett jämlikt samhälle. Åtgärden berör direkt socioekonomiskt svaga områden (eller områden med höga ohälsotal eller områden med hög andel utlandsfödda) eller fångar på andra sätt direkt nämnda gruppers förutsättningar och värderingar.

## Analysmetoder och effektsamband

### Samlade effektbedömningar

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

I den samhällsekonomiska analysen redovisas emissioner av CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, partiklar, NO<sub>x</sub> samt en samhällsekonomisk värdering av emissionerna.<sup>15</sup> Detta har dock endast bedömts för de namngivna objekten vilka utgör cirka hälften av planens investeringsmedel. Samhällsekonomiska bedömningar från Trafikverket saknas avseende åtgärder inom åtgärdsområden (åtgärder mindre än 50 Mkr). Erfarenheter visar att åtgärder inom dessa kategorier har en positiv påverkan på klimat och luft och det är därför missvisande att sammanställa enbart de namngivna objektens effekter.

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

### Antaganden om effektsamband

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning finns tillgänglig har en egen översiktlig expertbedömning avseende varje åtgärdskategori betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser genomförts. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap om effektsamband.

### *Klimat*

Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2022–2030 att utsläppen från inrikes transporter kan minskas på tre sätt:

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

<sup>15</sup> Den samhällsekonomiska analysen baseras på trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognoser.

Trafikverket konstaterar att ”de största och snabbaste bidragen till att nå klimatmålen bedöms komma från elektrifiering och förnybara drivmedel”, men konstaterar också att ”infrastruktursatsningar bör bidra till eller passa in i ett transporteffektivt samhälle”, vilket kan definieras som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.<sup>16</sup>

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i *bruksskedet* av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva *byggandet och vid framställning av byggmaterial*. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Den *relativa attraktiviteten* mellan olika färdssätt är en ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, minskad transportsnålhet, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

### *Hälsa*

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljö kvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

<sup>16</sup> Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

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

### *Landskap*

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

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till mittseparerade vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

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

### *Sociala konsekvenser*

I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor och onyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Många studier har undersökt olika gruppers behov, förutsättningar, värderingar, preferenser, beteenden med mera i förhållande till transportsystemet. Det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som studerat effekter av åtgärder.<sup>17</sup>

Studier om effekter av transportåtgärder kan vara av olika slag. Det kan vara före- och efterstudier eller andra longitudinella studier för att finna kausala samband mellan

<sup>17</sup> Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

åtgärd och effekt. Dessa är dock sällsynta i transportlitteraturen. De allra flesta studier är så kallade tvärsnittsstudier som vid ett tillfälle gör jämförelser mellan grupper med/utan åtgärd eller som med retrospektiva frågor vill uttala sig om effekt av en åtgärd. Dessa studier kan variera i omfattning, karaktär och kvalitet, och det kan vara svårt att dra en skarp gräns mellan vad som är en studie om effektsamband och vad som inte är det. En viss kvalitetskontroll av studierna har gjorts innan de lagts in i listan, men det har legat utanför ramarna för den här sammanställningen att göra en mer djuplodande kvalitetsbedömning av respektive studie.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O., & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

## Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i länet vad gäller sammanhållning, hälsofrämjande, inkludering och tillgänglighet, samt klimat, miljö, landskap och trafiksäkerhet. Nulägesbeskrivningen är baserad på olika regionala styrande dokument, till exempel regionala utvecklingsstrategin, folkhälsostrategin, regionala systemanalyser, nuvarande läns-transportplan, regionala trafikförsörjningsprogrammet, regionala cykelstrategin och andra regionala dokument med relevans för hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen. Syftet med nulägesbeskrivningen är att skapa en bas utifrån vilken planen bedöms.

## Sammanhållning genom sociala och rumsliga samband

För att beskriva de socioekonomiska förutsättningarna i Örebro län skapas tre index som är geografiskt avgränsade i SCB:s så kallade Demografiska statistikområden (DeSO områden).<sup>19</sup> De tre indexen är:

- Socioekonomiskt index
- Diversitetsindex
- Ohälsotal

### Socioekonomiskt index

Det socioekonomiska indexet är baserat på tre faktorer – andel förvärvsarbete, andel utan gymnasial utbildning och andel hushåll med ekonomiskt bistånd. Varje område på DeSO-nivå tilldelas poäng inom varje faktor enligt Tabell 3.

Tabell 3 Socioekonomiskt index

Socioekonomiskt index	3 poäng	2 poäng	1 poäng
Arbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel förvärvsarbete	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel förvärvsarbete	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel förvärvsarbete
Utbildning	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med störst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör inte något av områdena med störst eller minst andel invånare med gymnasial examen	Området tillhör de 20 % av områdena i Örebro län med minst andel invånare med gymnasial examen
Ekonomiskt bistånd	Området tillhör de 20 % av områdena i	Området tillhör inte något av områdena	Området tillhör de 20 % av områdena i

<sup>19</sup> DeSO delar in Sverige i 5 984 områden som vid starten har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt.



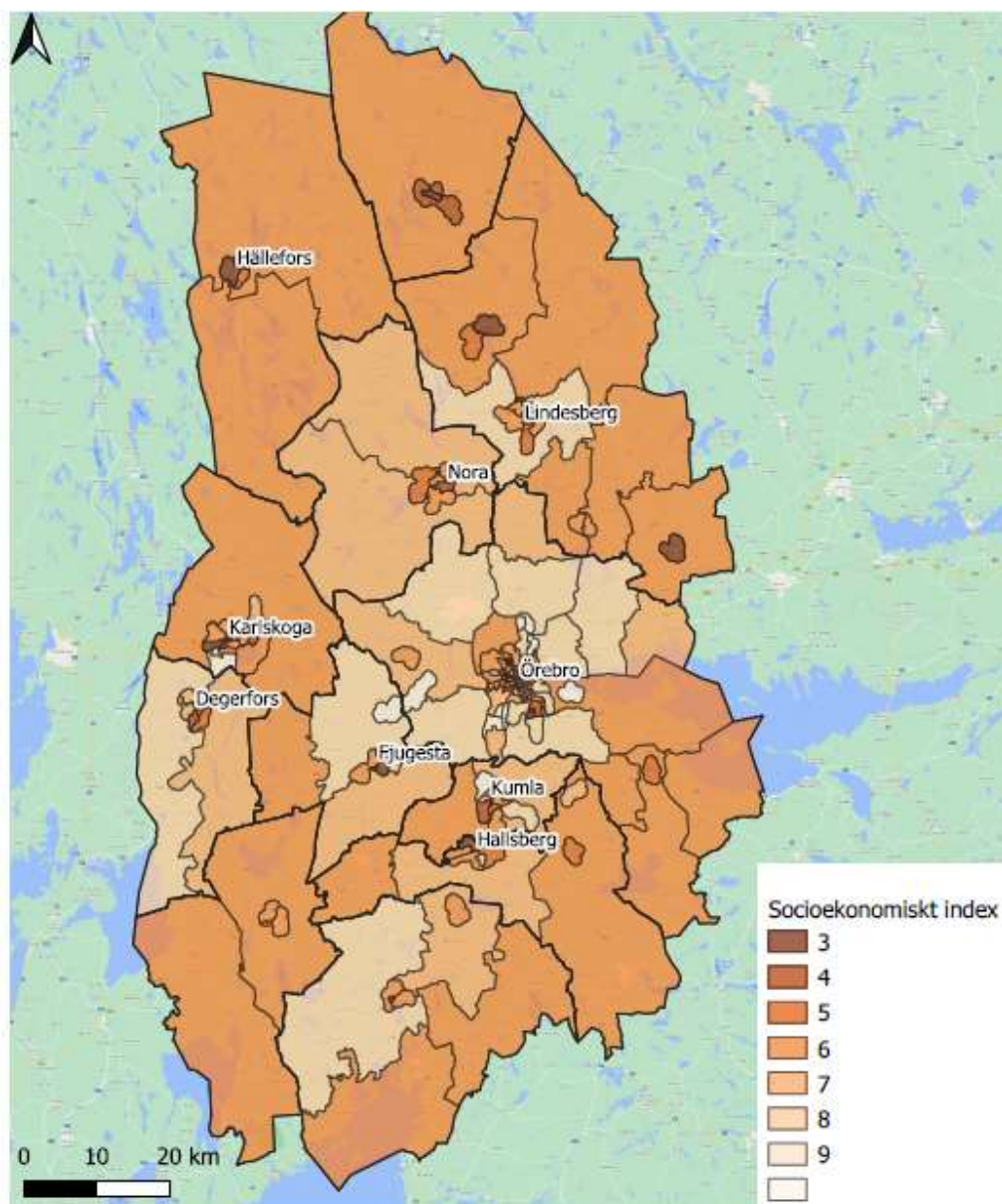
stånd	Örebro län med minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	med störst eller minst andel hushåll med ekonomiskt bistånd	Örebro län med störst andel hushåll med ekonomiskt bistånd
-------	---	---	--

Områdenas sammanvägda socioekonomiska index erhålls genom att summera poängen inom de tre faktorerna. Indexet kommer att variera mellan 3 och 9, där ett högt värde innebär att området i jämförelse med övriga delar av Örebro län har hög sysselsättningsgrad, hög utbildningsnivå och liten andel hushåll med ekonomiskt bistånd, medan ett lågt värde innebär det motsatta. I **Fel! Hittar inte referenskölla.** visas hur många och hur stor andel av områdena i Örebro län som kategoriseras inom de olika poängnivåerna, samt hur stor andel av regionens befolkning som är bosatt i ett område som kategoriserats inom det aktuella indexet.

Tabell 4 Fördelningen av socioekonomiskt index i Örebro län.

Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden
3	24	13%	14%
4	9	5%	5%
5	15	8%	9%
6	72	40%	38%
7	27	15%	15%
8	21	12%	12%
9	12	7%	7%

I Figur 3 visas var områdena inom de olika poängnivåerna är lokaliserade. Av figuren framgår att andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt högt index (>6 poäng) är större än andelen av befolkningen som bor i ett område med relativt lågt index (<6 poäng). Områden med mycket högt socioekonomiskt index (8–9 poäng) återfinns mer utanför tätorter och på landsbygderna vid Örebro, Askersund, Kumla och Degerfors. Merparten av områden med relativt lågt index (3–4 poäng) återfinns utspridd över de större tätorterna.

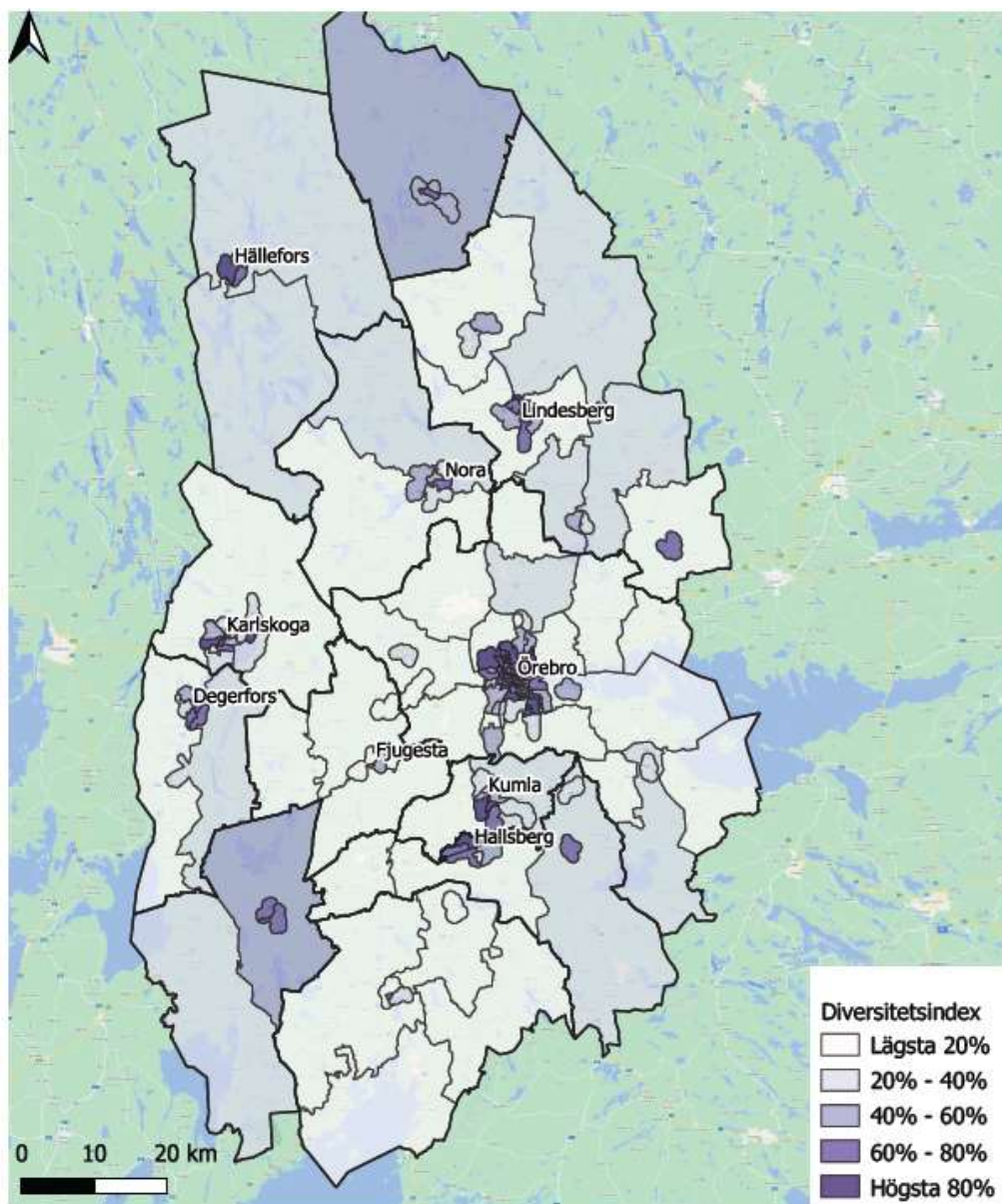


Figur 3 Geografisk fördelning av socioekonomiskt index i Örebro län.

### Diversitetsindex

Diversitetsindex är baserat på hur stor andel av befolkningen inom ett område som är utlandsfödd och hur många nationaliteter som finns representerade inom området. Ett högt diversitetsindex behöver inte innebära en större risk för utsatthet och utanförskap, däremot kan det vara en faktor som medför ökad risk i områden som samtidigt uppvisar hög socioekonomisk utsatthet (högt socioekonomiskt index). Diversitetsindex beräknas genom att multiplicera andelen utlandsfödda med antalet nationaliteter i ett område och sedan dividera produkten med länsmedelvärdet.

I Figur 4 nedan har alla regionens DeSO-områden delats in i 20-percentiler utifrån diversitetsindexet. Av kartbilden framgår att områden med högt diversitetsindex främst återfinns i de större tätorterna, främst i Örebro och andra större tätorter.

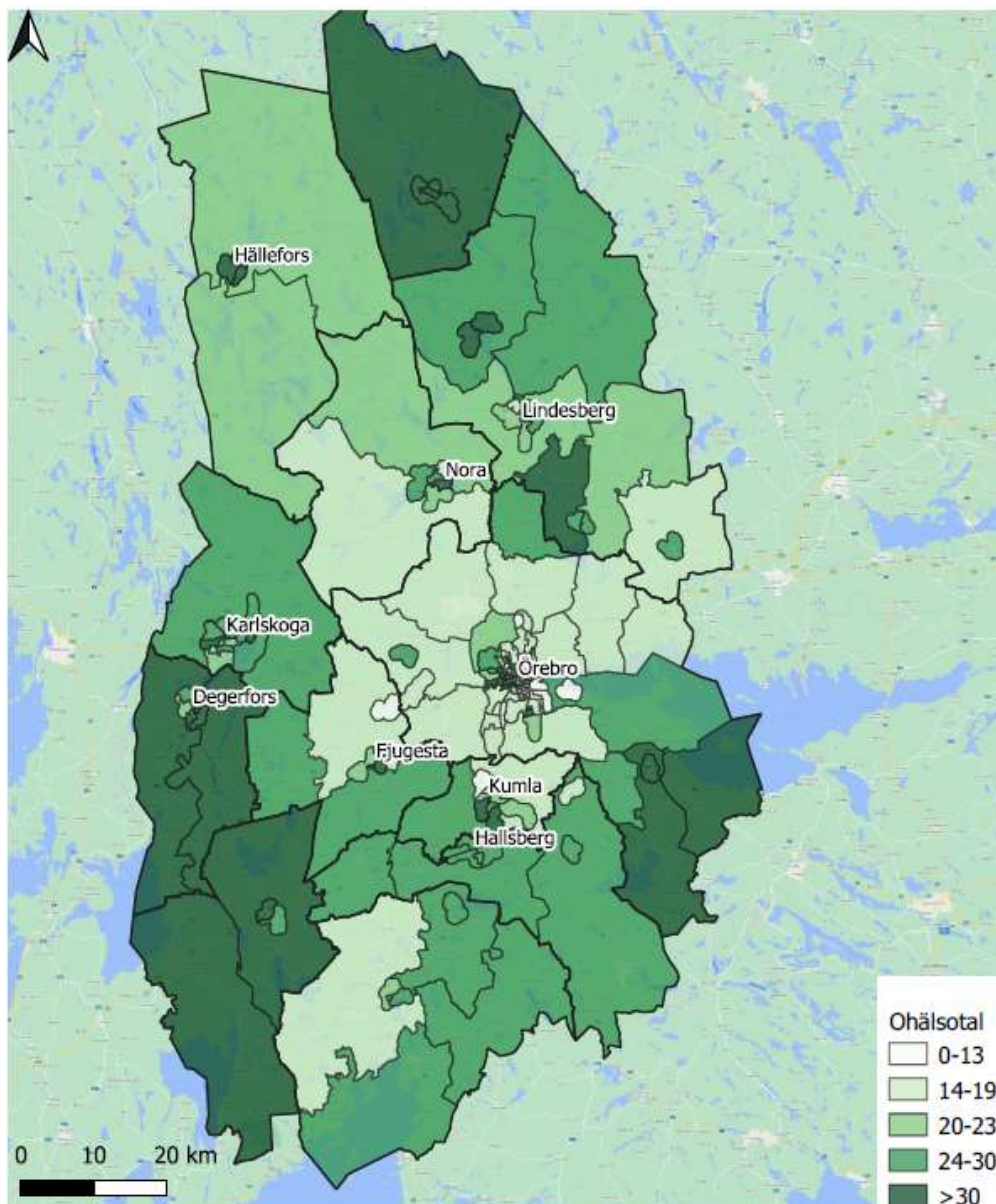


Figur 4 Geografisk fördelning av diversitetsindex i Örebro län.

### Ohälsotal

Ohälsotal innebär genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning<sup>20</sup> per invånare inom ett DeSO-område. I Figur 5 nedan har alla DeSO-områden i Örebro län delats in i 20-percentiler utifrån ohälsotalet. Av figuren framgår att områden med stort ohälsotal (fler än 31 sjukdagar per invånare och år) återfinns i de större tätorterna, samt i mer glesbefolkade områden i länets sydöstra, sydvästra och norra delen.

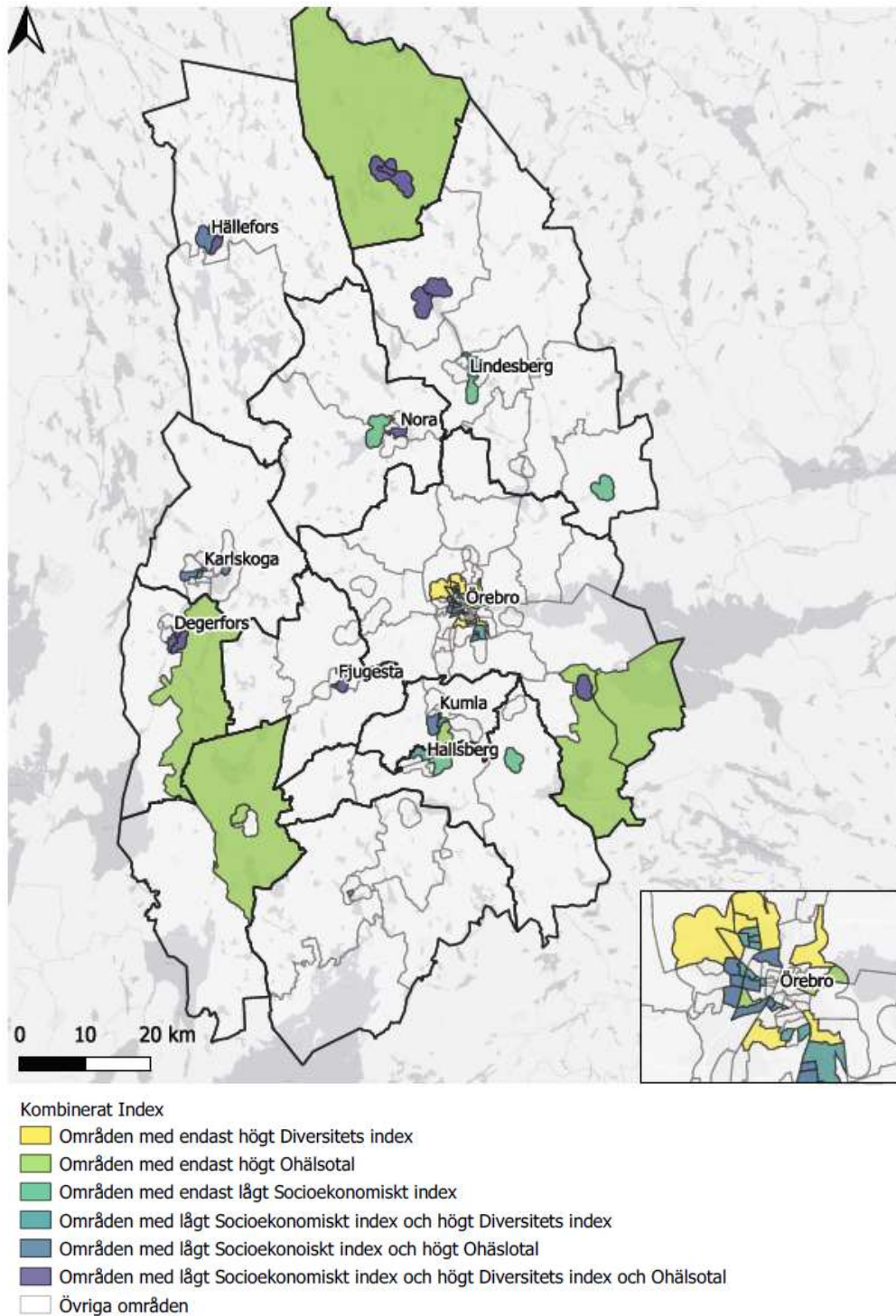
<sup>20</sup> Inkl. arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning, aktivitets- och sjukersättning från socialförsäkringen



Figur 5 Geografisk fördelning av ohälsotal i Örebro län.

### Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap

I Figur 6 nedan visas de områden i Örebro län som har förhållandevis låg socioekonomisk status och dessutom högt ohälsotal och/eller högt diversitetstal. I dessa områden finns således förhöjd risk för utsatthet och utanförskap. Värt att notera är att de allra flesta områdena återfinns i eller mycket nära regionens större tätorter. Områden med lågt socioekonomiskt index, högt diversitetsindex och högt ohälsotal återfinns i flera av de större tätorterna, men det är i Örebro och Karlskoga som det finns fler än ett område med höga värden i alla tre indexen.



Figur 6 Områden med förhöjd risk för utsatthet och utanförskap i Örebro län.

## Jämlikhet och inkludering

En rättvis fördelning av alla typer av resurser är grunden för ett hållbart samhälle.

Region Örebro's *Nulägesanalys av Agenda 2030* betonar globala målens ledord

”Leave No One Behind” och mål 10 betonar vikten av att verka för just detta. Allas

lika rättigheter och möjligheter oberoende av faktorer som till exempel kön, etnicitet, religion eller funktionsvariation är grundstenar som ett jämlikt samhälle bygger på.

Enligt nulägesanalysen som togs fram 2019 är andelen invånare som saknar tillit till andra ligger på ungefär samma nivå i riket som i Örebro län, 29 procent i Örebro län och 28 procent i riket. Nivån har varit stabil över tid. Även inkomstskillnaderna, här mätt med ginikoefficienten,<sup>21</sup> har varit stabil under 2010-talet i både Örebro län och i riket. Inkomstskillnaderna är inte lika stora i Örebro län som i riket.

För att även fånga upp rättigheter och möjligheter för personer med funktionsnedsättning mäts här andelen av brukarna inom daglig LSS-verksamhet som upplever att de själva får bestämma över saker som är viktiga. I Örebro län var det år 2018 75,7 procent av kvinnorna och 64,8 procent av männen som ansåg att de fick bestämma över saker som är viktiga. Framför allt är andelen lägre bland männen i Örebro län i jämförelse med riket. Skillnaderna mellan könen är små i Sverige som helhet.

## Tillgänglighet och resande i vardagsliv och räckvidd

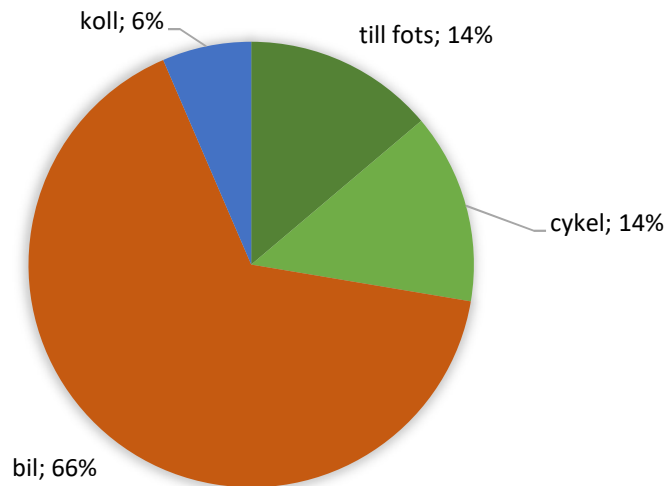
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper. Informationen har hämtats från olika regionala dokument. Regionens underlag har också kompletterats med kunskap från andra studier, se exempel på sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.<sup>22</sup>

### Resande och mobilitetsförutsättningar

Den nationella resvaneundersökningen 2019 och uttag av data för Region Örebro används för att ge en översiktlig bild över regionens resande. Det ska noteras att data kan ha varit påverkat av förändrade resvanor under pandemin. Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor visas i Figur 7. Bilen används vid 66 % av de resor som länsinvånarna gör, man går vid 14 procent av resorna och cyklar vid 14 procent av resorna. Kollektivtrafiken används vid 6 procent av resorna.

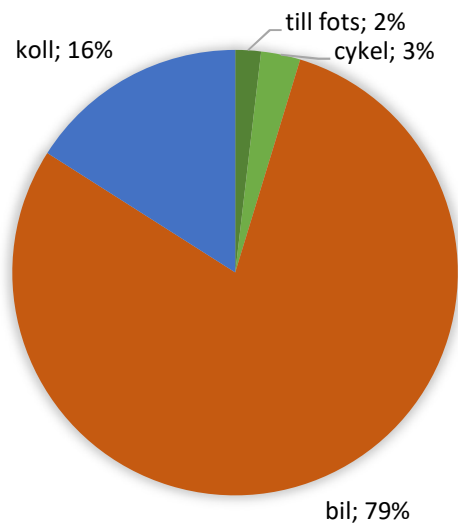
<sup>21</sup> Ginikoefficienten är ett ekonomiskt mått på ojämlikhet

<sup>22</sup> Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.



Figur 7. Färdmedelsfördelning för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

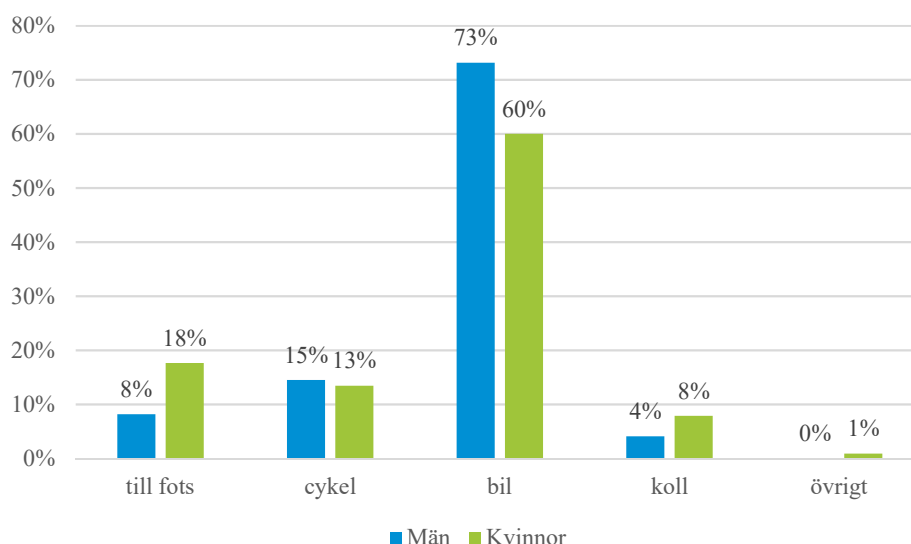
I Figur 8 visas i stället fördelning på resta kilometer med olika färdmedel. Eftersom resorna till fots och med cykel är relativt korta minskar deras andel då vid jämförelse mot ovan och i stället ökar andelen med kollektivtrafiken och övriga färdmedel där bland annat flygresor ingår.



Figur 8. Fördelning på resta kilometer med olika färdmedel för länsinvånarnas resor. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

### **Kvinnor och män**

Färdmedelsfördelningen för länsinvånarnas resor uppdelat på män och kvinnor visas i Figur 9. Kvinnors och mäns resande är snarlikt, men kvinnor åker något mindre bil till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik.



Figur 9. Färdmedelsfördelning för invånarnas resor uppdelat på kön. Källa: Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen RES2019-2020.

Det är många studier, på nationell nivå och i regioner, som konstaterar att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Baserat på tidigare studier kan man säga att kvinnor och män (som grupper betraktade) reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken.

## Ålder

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär.

Region Örebro Regional Utvecklingsstrategi (RUS) påpekar att det är framför allt unga människor – 20 år och yngre – som reser på ett hållbart sätt. Därefter ökar bilanvändandet kraftigt med stigande ålder, på bekostnad av både kollektivtrafik, gång och cykel. Även om bilen är det dominerande färdmedlet även hos äldre, blir gå och kollektivtrafik blir allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. Många studier om äldre handlar om tillgänglighet i närmiljön i form av



fysiska hinder och drift och underhåll som förebygger fallolyckor bland äldre. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.

### **Socioekonomi**

Socioekonomiska faktorer påverkar också resandet och mobilitetsförutsättningarna. Det finns studier som pekar på att låginkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. En väl fungerande kollektivtrafik är viktigt för delaktighet och integrering i samhället. För resenärer med begränsade ekonomiska resurser kan både enkel- och månadsbiljetter i kollektivtrafiken vara dyra att köpa. För de som arbetar kvällar, nätter och helger med flexibla arbetstider, och för de som arbetar på avsidade belägna arbetsplatser, kan pendling med kollektivtrafiken utgöra en utmaning.

### **Etnicitet**

Det finns en del tidigare studier om erfarenheter och förutsättningar hos personer födda utanför Sverige som kan används som underlag för hållbarhetsbedömningen. Många sådana studier fokuserar på socialt utsatta områden där socioekonomi och etnicitet blir förstärkande faktorer när man talar om utanförskap och segregation. Till exempel är utlandsfödda mer beroende av en fungerande kollektivtrafik, då både körkorts- och bilinnehav är lägre i denna grupp. Kollektivtrafiken bör också gå oftare på sena kvällar och tidiga morgnar för att svara mot resbehov som hos en grupp som oftare arbetar på obekväma arbetstider jämfört med inrikes födda personer. Utlandsfödda gör generellt färre resor än personer födda i Sverige vilket delvis kan förklaras av lägre körkorts- och fordonsinnehav. Det lägre körkorts- och fordonsinnehavet är särskilt tydligt bland utlandsfödda kvinnor med låg utbildningsnivå.

### **Funktionsnedsättning**

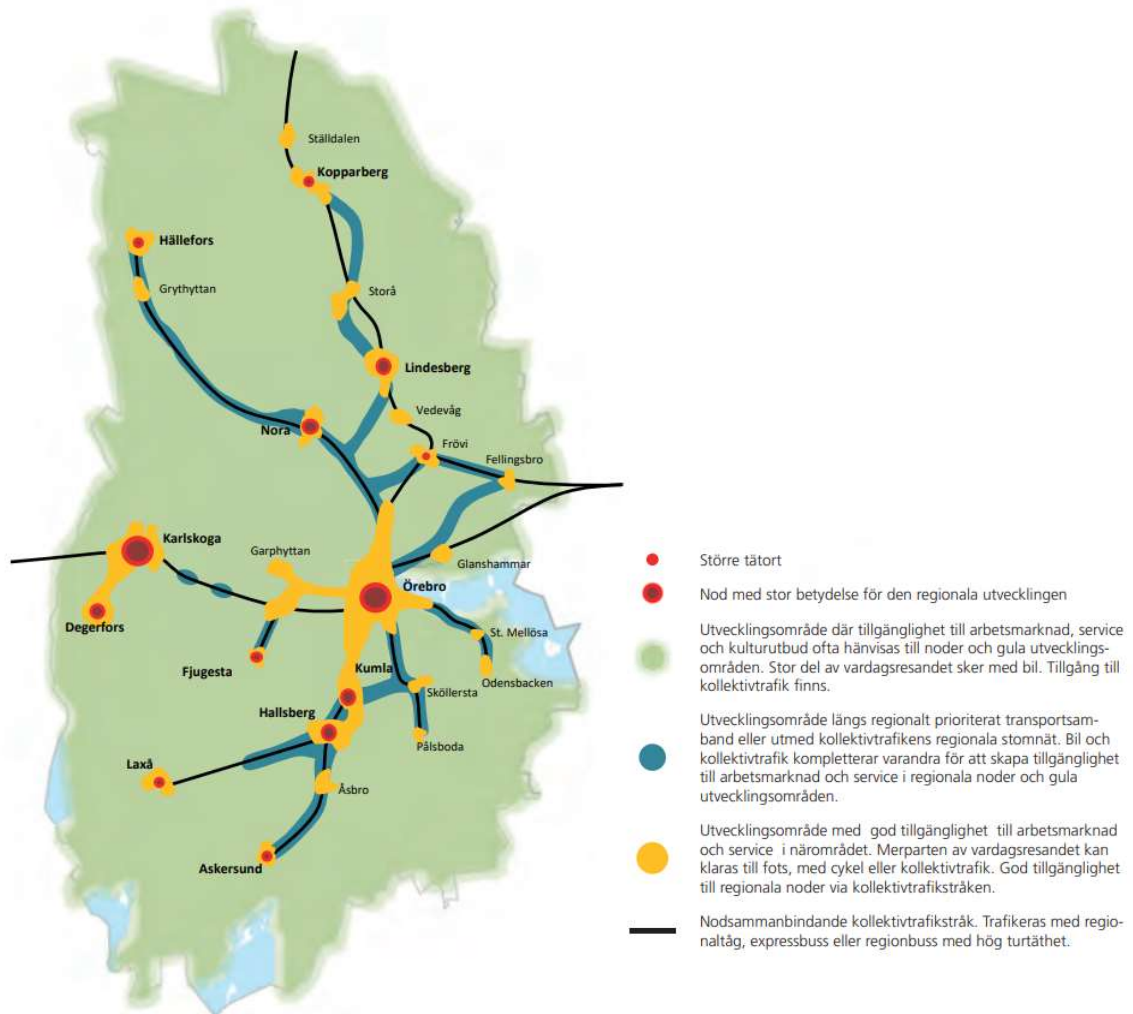
Personer med funktionsnedsättningar reser mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättningar är tillgängligheten i kollektivtrafiken och trafikmiljöer avgörande för mobiliteten, det vill säga att kollektivtrafiken och trafikmiljöer utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns. Behoven ser lite olika ut beroende typ av funktionsnedsättning, till exempel om det handlar om nedsatt rörlighet, syn, hörsel eller kognitiv funktionsförmåga.

### **Stad/land**

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro.

Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdskapet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.

Kartläggningen av pendlingsmönster enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet visar att de största pendlingsströmmarna sker radiellt mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter i länet. I stråken Örebro–Karlskoga, Hallsberg–Kumla–Örebro samt Örebro–Lindesberg finns ett dubbelriktat pendlande, vilket skapa underlag för en bättre kostnadstäckning för kollektivtrafiken. Dock bidrar detta till minskande utbud av service och kollektivtrafik vid mindre orter. Enligt RUS ska framtida byggandet av bostäder och arbetsplatser längs viktiga korridorer och mindre orter ha stor betydelse för den regionala tillgången till arbetskraft och jobbmöjligheter, samt för hur vi kan ta del av vardaglig service och hur vi reser till arbete, skola och fritidsaktiviteter. Ser kartan av utvecklingsområden i Figur 10.



Figur 10 Kartan över utvecklingsområden enligt Region Örebro Regional utvecklingsstrategi 2018.

## Tillgänglighet

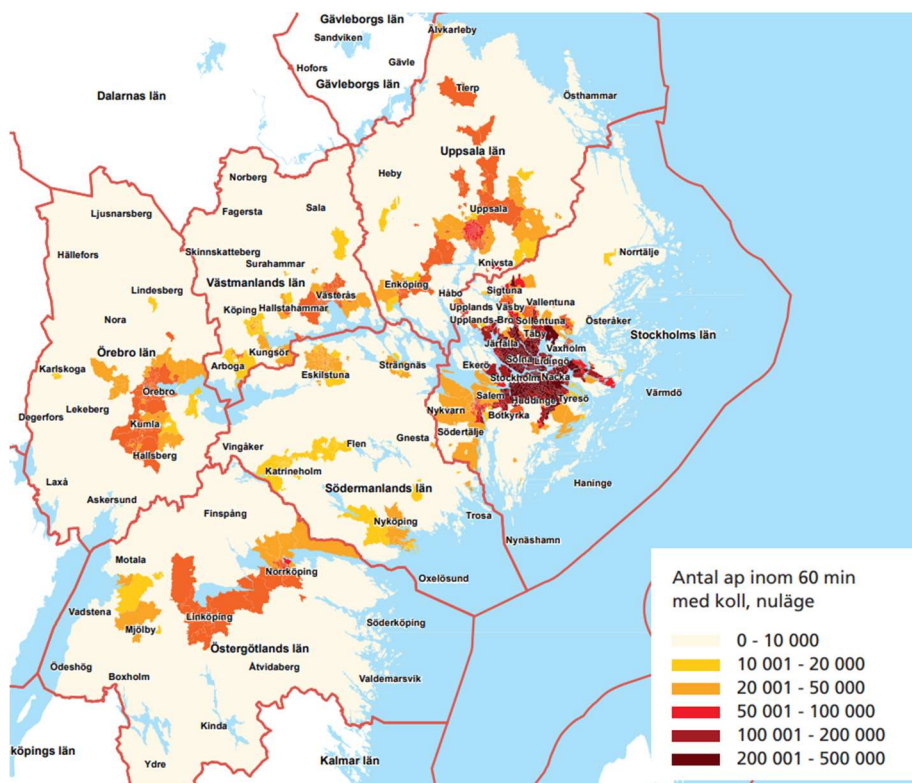
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet finns det en god tillgänglighet till kollektivtrafik i Örebro län, främst om man ser till kollektivtrafikens yttäckning. Över 90 procent av länets invånare har tillgång till en kollektivtrafik med minst fem avgångar per dygn.

## Tillgänglighet till arbete, utbildning och andra målpunkter i regionen

Det betonas i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionen att Stockholms län och övriga Mälardalenregionen endast är en delvis sammanlänkad bostads, studie- och arbetsmarknadsregion, och att Stockholms pendlingsregion, förutom Stockholms län, omfattar bland annat Örebro län. Skillnaderna i förutsättningar är emellertid betydande, och grundar sig i både socioekonomiska skillnader och avståndsfaktorer. Pendlingsmönster påverkas av kön, utbildningsnivå och inkomst, där män pendlar längre än kvinnor och oftare med bil, och högt utbildade och höginkomst-

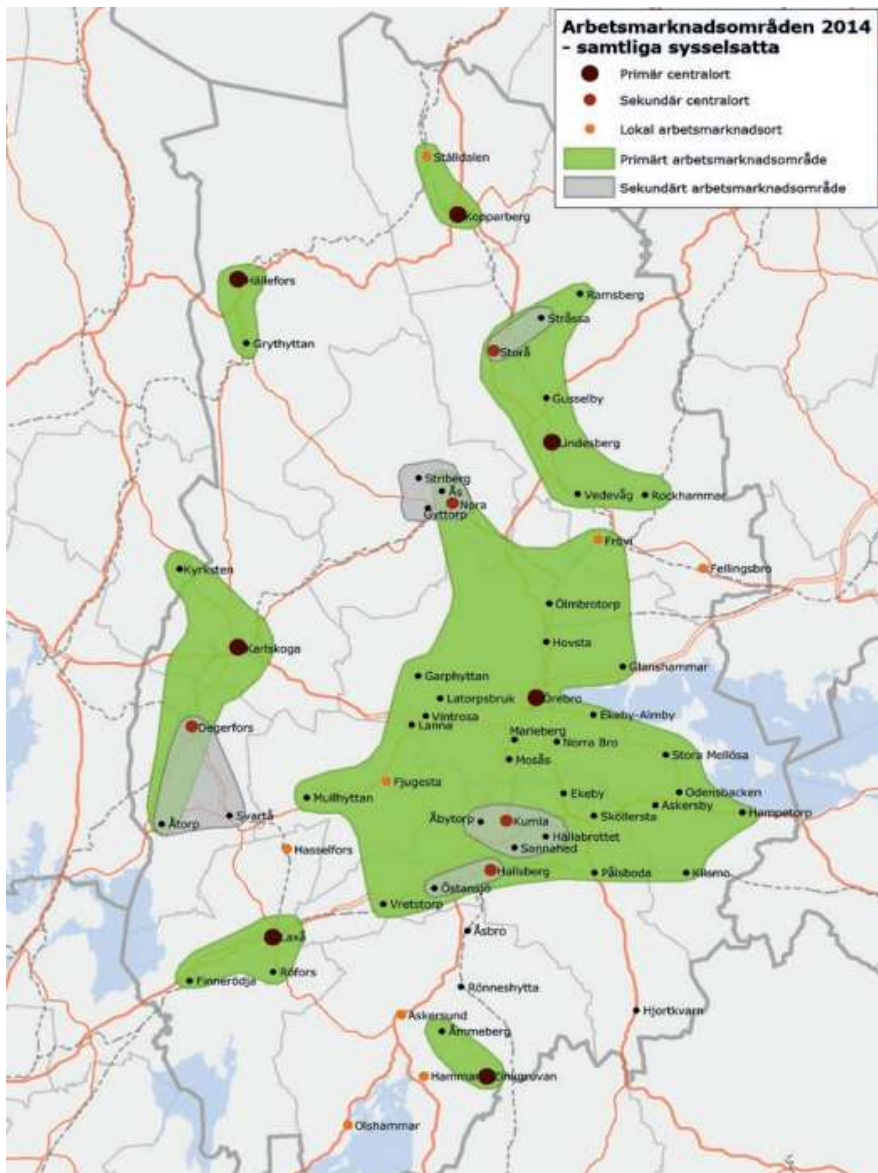
tagare pendlar längre än de med lägre utbildning och inkomst. Därtill betonas att bostadsbyggandet inte utvecklas i takt med befolkningstillväxten, vilket leder till trångboddhet särskilt för nyanlända.

Enligt den tillgänglighetsanalys som gjorts i den storregionala systemanalysen finns det i nuläget god tillgänglighet till arbetsmarknaden med kollektivtrafik kring järnvägsstationer och hållplatser. Tillgängligheten utanför de stora kollektivtrafikstråken är emellertid betydligt sämre och bilberoendet större. Tillgängligheten till arbete korrelerar även i hög grad med tillgänglighet till andra viktiga samhällsfunktioner i form av sjukhus, högre utbildning, handel, kultur och nöjen, som således till stor del följer samma mönster. Tillgänglighet till arbetsplatser med kollektivtrafik illustreras i Figur 11.



Figur 11. Tillgänglighet till arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik. Källa: En bättre sits (2020).

Dessa resultatet stämmer med trenden som visas i regionala trafikförsörjningsprogrammet från analysen av arbetsmarknadsområden 2014 där de flesta arbetsmarknadsområden samlas vid större orter med regionaltågsstationer som till exempel Örebro, Kumla, Hallsberg och Karlskoga, se Figur 12.



Figur 12 Karta över arbetsmarknadsområden 2014. Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016.

### Tillgänglighet ur ett funktionshinderperspektiv

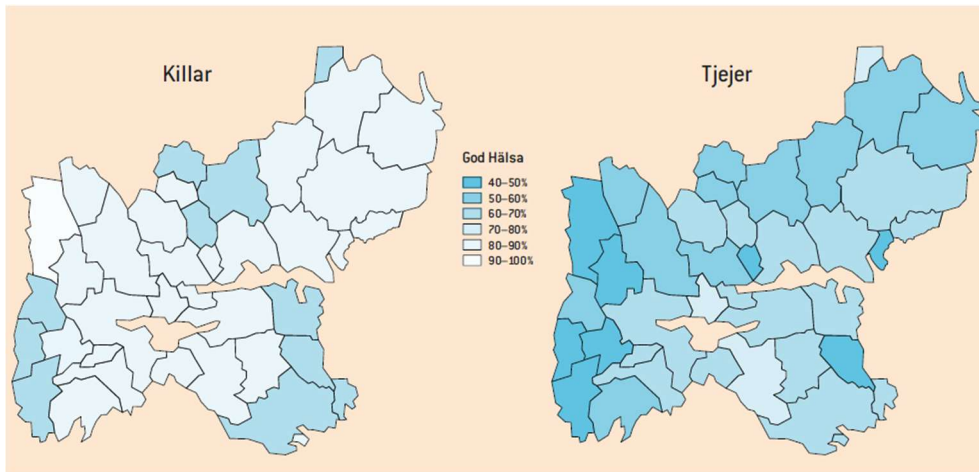
Enligt regionala trafikförsörjningsprogrammet har regionen en ambition att tillhandahålla trafiklösningar som tillgodoser alla människors resebehov. Anpassning av fordon och hållplatser, införande av informationssystem och en ökad insikt om funktionsnedsattas situation är viktiga delar i detta. År 2016 var 97 procent av bussarna anpassade för rollatorer och rullstolar, medan 36 procent av audiovisuellt utrop.

### Hälsofrämjande arbete för en jämlik hälsa

Hälsofrämjande arbete ska bidra till att lyfta hälsan hos de grupper av människor där folkhälsan generellt är lägre. Det finns ett antal rapporter som studerat befolkningens hälsa i CDUST-regionen, däribland rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?*

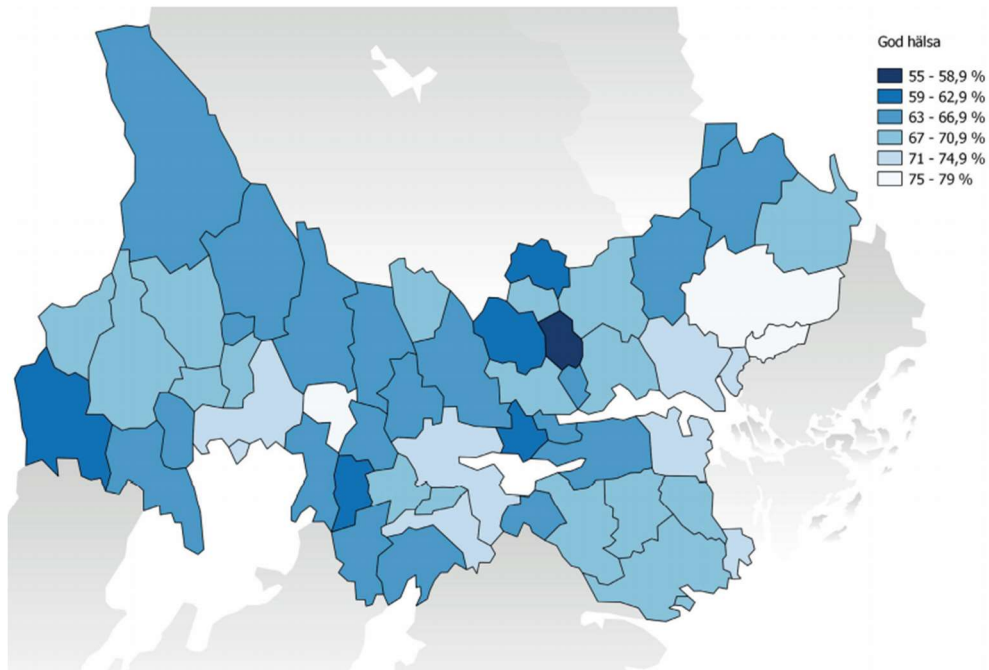
Genomgående visar resultaten att flickor och kvinnor i alla åldrar i betydligt mindre utsträckning skattar sitt mående som bra eller mycket bra.

Undersökningen som riktar sig till unga visar att det är minst vanligt att må bra eller mycket bra hos barn med en eller fler funktionsnedsättningar. Även de som har en annan sexuell läggning än heterosexuell uppger att de i lägre utsträckning är bra eller mycket bra. Figur 13 illustrerar de geografiska skillnaderna i välmående hos unga killar respektive tjejer.



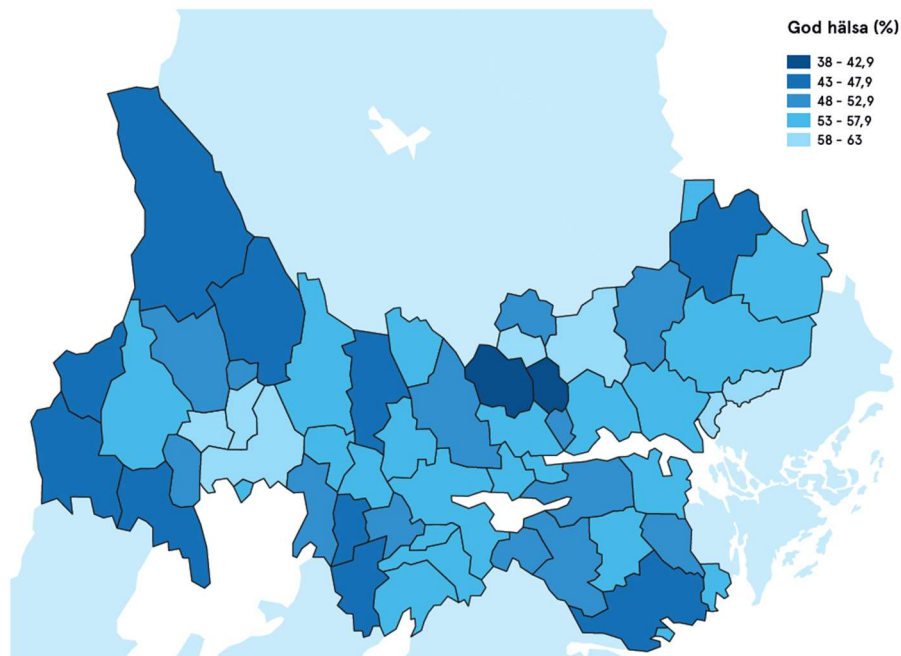
Figur 13. Andel (%) bland killar respektive tjejer som svarat att de mår mycket bra eller bra på frågan "Hur mår du rent allmänt?" uppdelat på elever i årskurs 9 i CDUST-regionen och den kommun där eleven går i skolan. Källa: CDUST (2018). Data på kommunnivå.

De flesta människor i den vuxna befolkningen skattar sin hälsa bra eller mycket bra. Utöver kön har faktorer som utbildningsnivå, att trivas på sin arbetsplats, god ekonomi, och att ha någon att dela sina innersta känslor med har positiva effekter på den självuppskattade hälsan. Hur hälsan fördelar hos den vuxna sig illustreras i Figur 14.



Figur 14. Andel med bra eller mycket bra hälsotillstånd, 18 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Liv & hälsa i Mellansverige. 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa. Data på kommunnivå.

Drygt hälften av de äldre uppskattar sitt allmänna hälsotillstånd som gott. Hos äldre har individens socioekonomiska situation och hälsa ett samband. Högst andel med god hälsa återfinns bland män med eftergymnasial utbildning och lägst andel bland kvinnor med förgymnasial utbildning. Hur hälsan fördelar sig hos regionens äldre illustreras i Figur 15.



Figur 15. Andel med god hälsa, 70 år eller äldre. Källa: CDUST (2017) Äldres liv & hälsa i Mellansverige 2017. Resultat från en undersökning om livsvillkor, levnadsvanor och hälsa bland personer 70 år eller äldre. Data på kommunnivå.

## Socioekonomiska förutsättningar

Kopplingen mellan ekonomiska förutsättningar och hälsa har också studerats i rapportserien *Liv och Hälsa* och *Mår alla bra?* Personer med svåra ekonomiska förutsättningar uppger i större utsträckning att de har sämre hälsa än välbärgade personer, och gäller för alla åldrar. Utvecklingen i regionen är dock positiv och allt färre i åldersgruppen 18–84 år uppger att de vid minst ett tillfälle under de senaste tolv månaderna haft svårt att klara sina löpande utgifter för till exempel mat, hyra och räkningar.

Fler flickor än pojkar och fler kvinnor än män känner sig oroliga för ekonomin eller har svårigheter att klara löpande utgifter. Emellertid finns grupper i regionen som löper större risk för ekonomisk utsatthet och är kopplat till ålder där unga har större problem än vuxna och äldre, födelseland där utlandsfödda upplever större problem än svenskfödda, samt sysselsättning och sysselsättningsgrad

## Trygghet

Enligt undersökningen *Liv & Hälsa i Mellansverige* är andelen som uppger att de känner sig säkra och trygga för att inte bli angripna eller utsatta för hot i sitt bostadsområde ligger över tid stabilt på över 90 procent i åldrarna 30–79 år. Ensamboende uppger i lägre grad att de är trygga jämfört med personer som bor med make, maka, sambo eller partner. Andelen trygga är störst hos dem som bor i villa/radhus, hos personer med svensk bakgrund och högutbildade. Kvinnor anger i större utsträckning än män att de avstår från att gå ut på grund av rädsla för att bli överfallna, rånade eller på annat sätt ofredade, 40 respektive 11 procent. Bland unga kvinnor är det vanligast att avstå från att gå ut på grund av rädsla, 54 procent.<sup>23</sup>

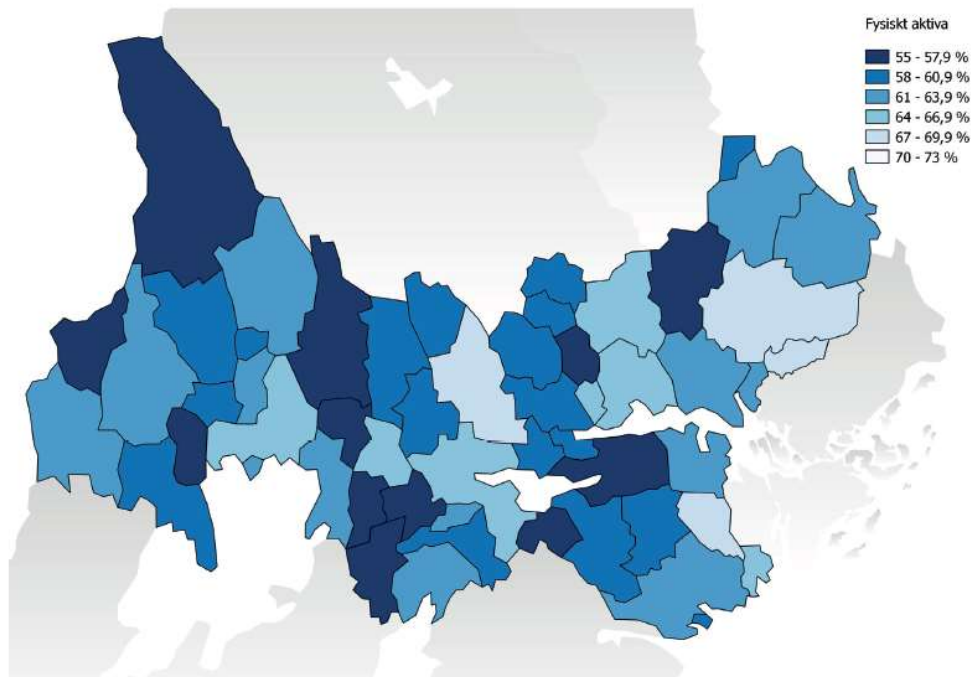
## Fysisk aktivitet

I undersökningen frågades även om fysisk aktivitet, om hur många timmar den svarande sitter under ett normalt dygn. Andelen som anger att de sitter 10 timmar eller mer per dygn är högst bland unga män, 24 procent. Andelen minskar sedan med stigande ålder, förutom bland de allra äldsta, där andelen är 19 procent både bland män och kvinnor. I Figur 16 visas att fysisk aktivitet är lägst i sydvästra delar av Örebro län.

---

<sup>23</sup> Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.





Figur 16 Andel fysiskt aktiva (rör sig minst 150 minuter per vecka), 18 - 84 år.

Att vara fysiskt inaktiv är vanligast bland dem som är födda utanför Norden (51 procent). Fysisk inaktivitet, att man rör sig mindre än 150 minuter i veckan, varierar kraftigt med utbildningsnivå, ju kortare utbildning desto vanligare ed fysisk inaktivitet. Fetma förekommer oftast hos personer med gymnasial eller förgymnasial utbildning. Bland dem är andelen med fetma över 20 procent medan andelen är 13 procent bland personer med eftergymnasial utbildning.<sup>24</sup>

## Miljö, hälsa, landskap och trafiksäkerhet

### Klimat

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen nationellt<sup>25</sup>. Utsläppen av växthusgaser från transporter minskade med 2,2 procent 2019 jämfört med föregående år trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon<sup>26</sup>. Även i Örebro län har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 5.<sup>27</sup>

Tabell 5 CO<sub>2</sub>-utsläpp från inrikes transporter i Örebro -2018, mätt i 1 000-tal ton CO<sub>2</sub>. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas.

<sup>24</sup> Liv & hälsa i Mellansverige 2017, CDUST.

<sup>25</sup> Transportsektorns utsläpp - Trafikverket hittas på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/energi-och-klimat/Transportsektorns-utslapp/>

<sup>26</sup> Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket ([naturvardsverket.se](http://naturvardsverket.se)) <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

<sup>27</sup> RUS Nationella emissionsdatabas, [Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet \(rus.se\)](http://RegionalUtvecklingochSamverkanimiljomalssystemet.rus.se)

	1990	2000	2005	2010	2014	2018	Andel 2018
Vägtrafik	538	568	615	645	564	493	96,1%
personbil	372	369	375	389	348	314	61,1%
lätt lastbil	25	29	40	54	52	46	9,0%
tung lastbil	111	140	166	173	145	124	24,2%
buss	29	28	31	27	16	7	1,4%
moped/mc	1	2	3	3	3	2	0,5%
Inrikes civil sjötrafik	3	3	3	4	4	4	0,8%
Inrikes flygtrafik <sup>28</sup>	21	20	21	11	14	13	2,6%
Järnväg	6	4	4	3	3	2	0,5%
Militär transport	2	1	0	0	0	0	0,0%
Alla transporter	569	596	642	663	584	513	

Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96 procent, varav personbilen står för nästan två tredjedelar och tunga lastbilar för en fjärdedel av transporterernas utsläpp av koldioxid.

## Hälsa

### Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gång infrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa.

Det finns inte tillräckligt med data i Örebro län för att uttala sig om cykel- och gångresor ökar eller minskar<sup>29</sup> men generellt i landet minskar andelen cykelresor och har gjort det de senaste 20 åren<sup>30</sup>.

### Luftutsläpp

Små partiklar är de luftföroreningar som ger störst hälsoproblem i svenska städer och tätorter. Miljömålen i Sverige, som utgår från FN:s konvention, innebär att utsläppen av små partiklar (PM2.5) ska minska i Sverige med 19 procent under perioden 2005-

<sup>28</sup>Utsläppen av inrikes flyg utgör en mycket liten andel av utsläppen från inrikes transporter. Om man också beräknar utrikes flygtrafik utgör däremot flyget en betydligt större andel, cirka 10 % av utsläppen i Sverige.

<sup>29</sup> Örebro kommun, TEMARAPPORT TRAFIK I ÖREBRO KOMMUN 2020.

<sup>30</sup> Nationellt cykelbokslut 2018. Trafikverket publikation 2019:104.

2020. För Örebro län innebär det således en minskning ner till under 800 ton  $\mu\text{m}$  till år 2020, jämfört med år 2005 då utsläppen var 984 ton, och år 2016 var nivån redan nere på 666 ton. Kväveoxider (NOx) påverkar ekosystemet negativt. År 2016 var utsläppen av kväveoxider 14,5 ton per tusen invånare i Örebro län, medan motsvarande utsläpp i riket var 32,8 ton. Enligt de svenska miljömålen ska utsläppen minska med 36 procent under perioden 2005-2020, vilket omräknat i ton per tusen invånare innebär att utsläppen i Örebro län ska minska till under 14 ton per tusen invånare<sup>31</sup>.

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 6 syns utsläppsnivåerna av NOx i Örebro län. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 70 procent lägre 2018 jämfört med 1990.

Tabell 6 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	4582	3587	2804	2125	1752	1306
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	51%	40%	36%	29%	28%	24%
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	13	14	16	24	31	32
Inrikes flygtrafik	87	89	95	38	47	46
Övriga transporter	122	83	66	59	31	31
<b>Totalt transporter</b>	<b>4805</b>	<b>3774</b>	<b>2982</b>	<b>2246</b>	<b>1862</b>	<b>1415</b>

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM<sub>2.5</sub>, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM<sub>10</sub><sup>32</sup>. I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. I Tabell 7 kan man utläsa utvecklingen av PM<sub>10</sub> där även PM<sub>2,5</sub> ingår. Utsläppen av de större partiklarna ökar medan utsläppen av de mindre partiklarna från transportsektorn minskar generellt.

Tabell 7 Utsläpp (ton) av partiklar (PM<sub>10</sub>) från transportsektorn 1990–2018. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/>

	1990	2000	2005	2010	2014	2018
Vägtrafik	564	569	582	547	572	607
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	23%	29%	31%	30%	38%	45%

<sup>31</sup> Länsstyrelsen Örebro län (2019) Nulägesanalys Agenda 2030 i Örebro län. 2019:30

<sup>32</sup> PM<sub>10</sub> är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM<sub>2,5</sub> är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM<sub>2,5</sub> ingår därför även i PM<sub>10</sub>.

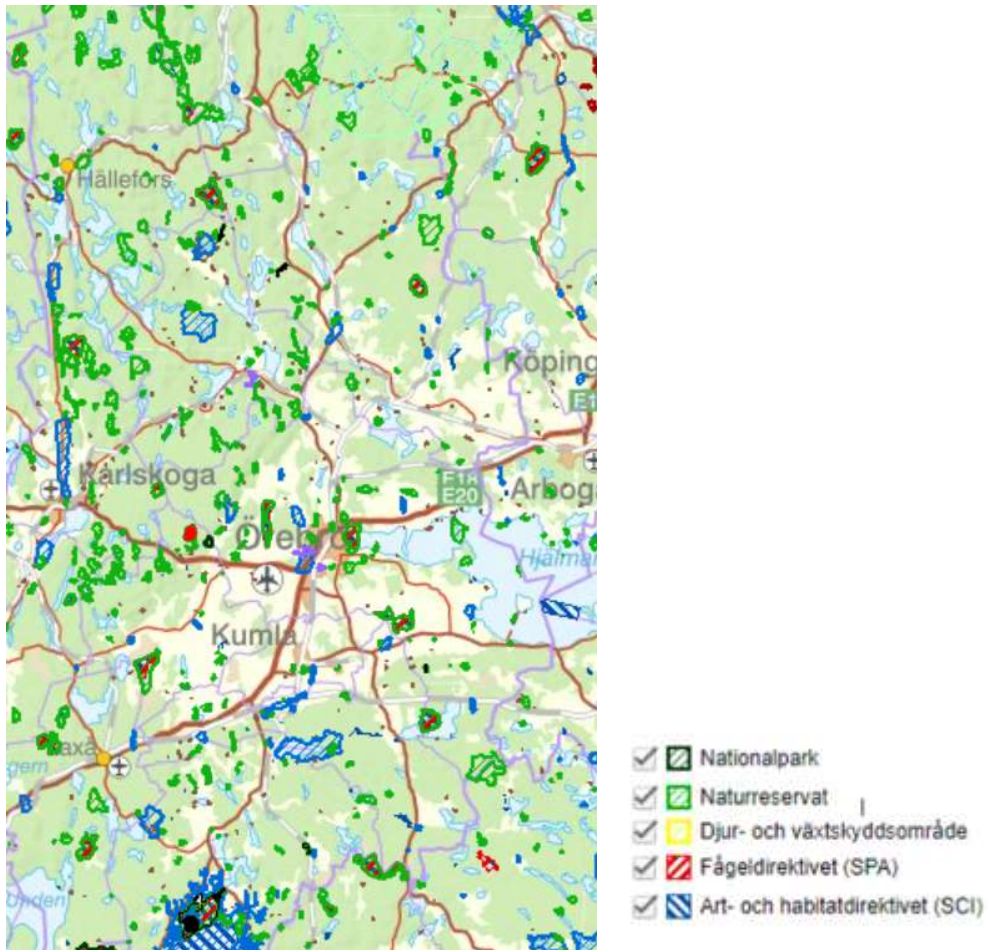
Civil sjöfart (inkl. fritidsbåtar)	8	7	7	8	5	4
Inrikes flygtrafik	1	1	1	1	1	1
Övriga transporter	3	2	2	2	1	1
<b>Totalt transporter</b>	<b>576</b>	<b>579</b>	<b>592</b>	<b>557</b>	<b>579</b>	<b>613</b>

## Buller

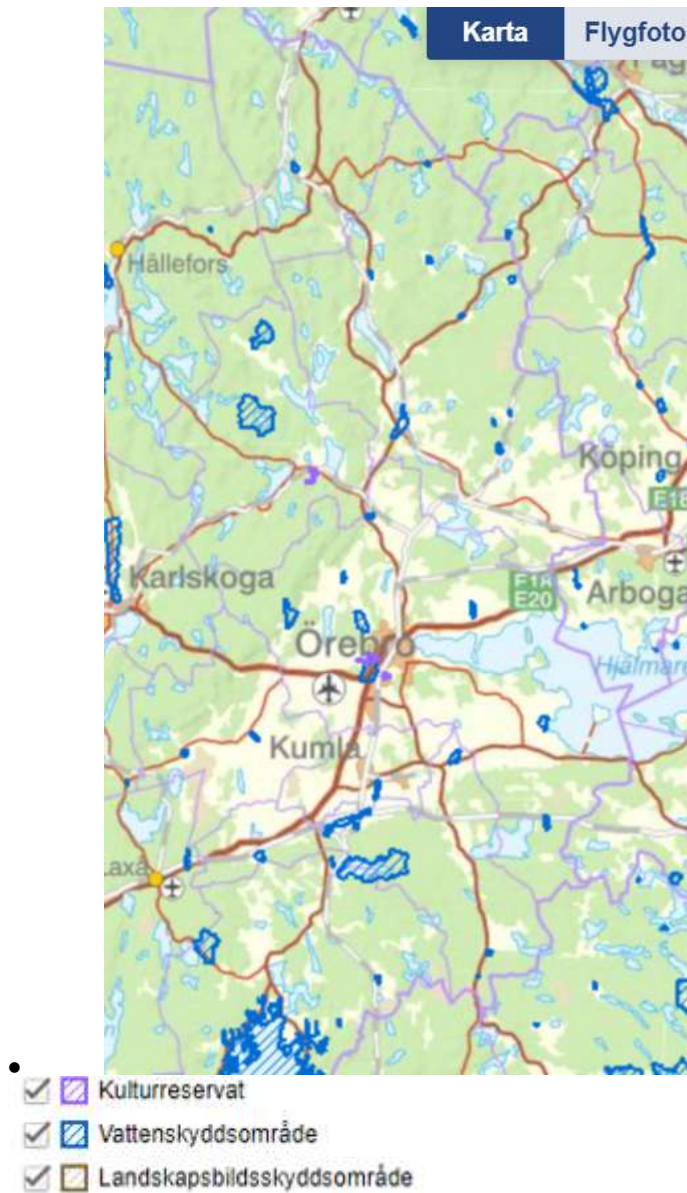
Runt två miljoner människor i Sverige utsätts vid sina bostäder för ljudnivåer som överskrider de riktvärden som riksdagen fastställt. Buller, främst från väg och järnväg, är den miljöstörning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Även när bullernivån håller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

## Landskap

Infrastruktur innebär intrång i landskapet, naturen och dess naturresurser. Även kulturlandskapet och landskapsbilden påverkas av infrastrukturen. I Figur 17 visas en karta över större väg- och järnvägsinfrastrukturen i Örebro län samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 17 En översikt av Örebro läns naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.



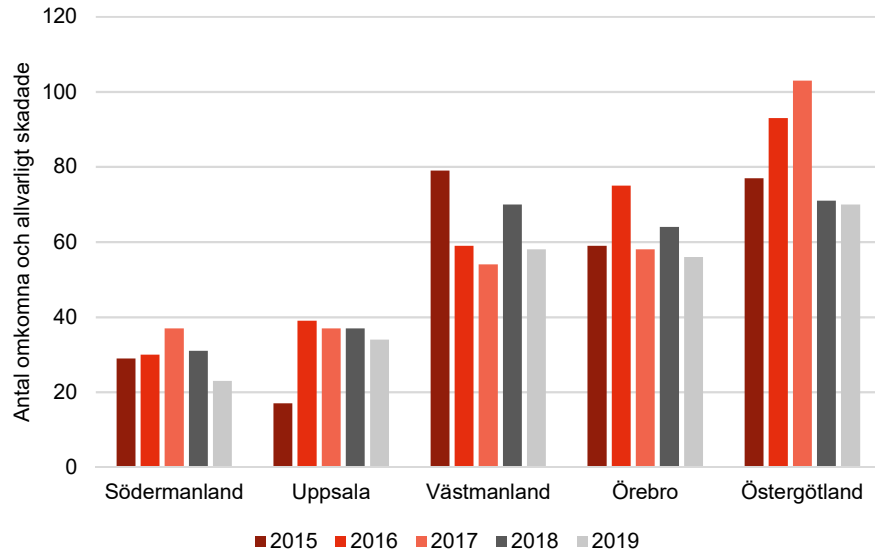
Figur 18 visas en karta över Örebro läns större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Den ger indikation över var det finns viktiga områden för skydd av grundvatten och biologiskt viktiga våtmarker samt var det finns utpekade områden med kulturlämningar och särskilt skydd av landskapsbilden.



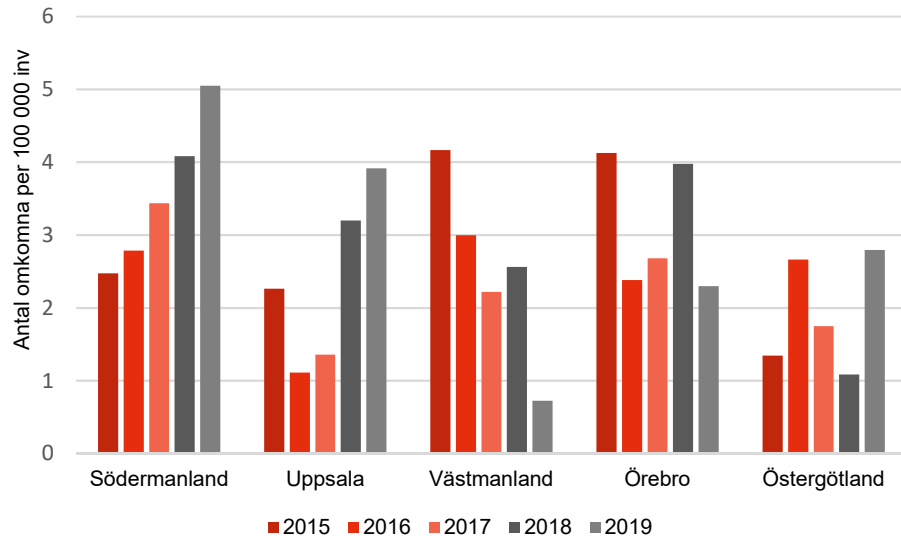
Figur 18 En översikt av Örebro läns utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

### Trafiksäkerhet

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Region Öst har Örebro län haft ungefär lika många dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken de senaste åren, Figur 19. När det gäller antalet omkomna i vägtrafiken, satt i relation till antalet 100 000 invånare, har dock trenden varit positiv, se Figur 20.



Figur 19 Antal omkomna och allvarigt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.



Figur 20 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år samt per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Källa: Trafikverket Region Öst, 2021.



# Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag

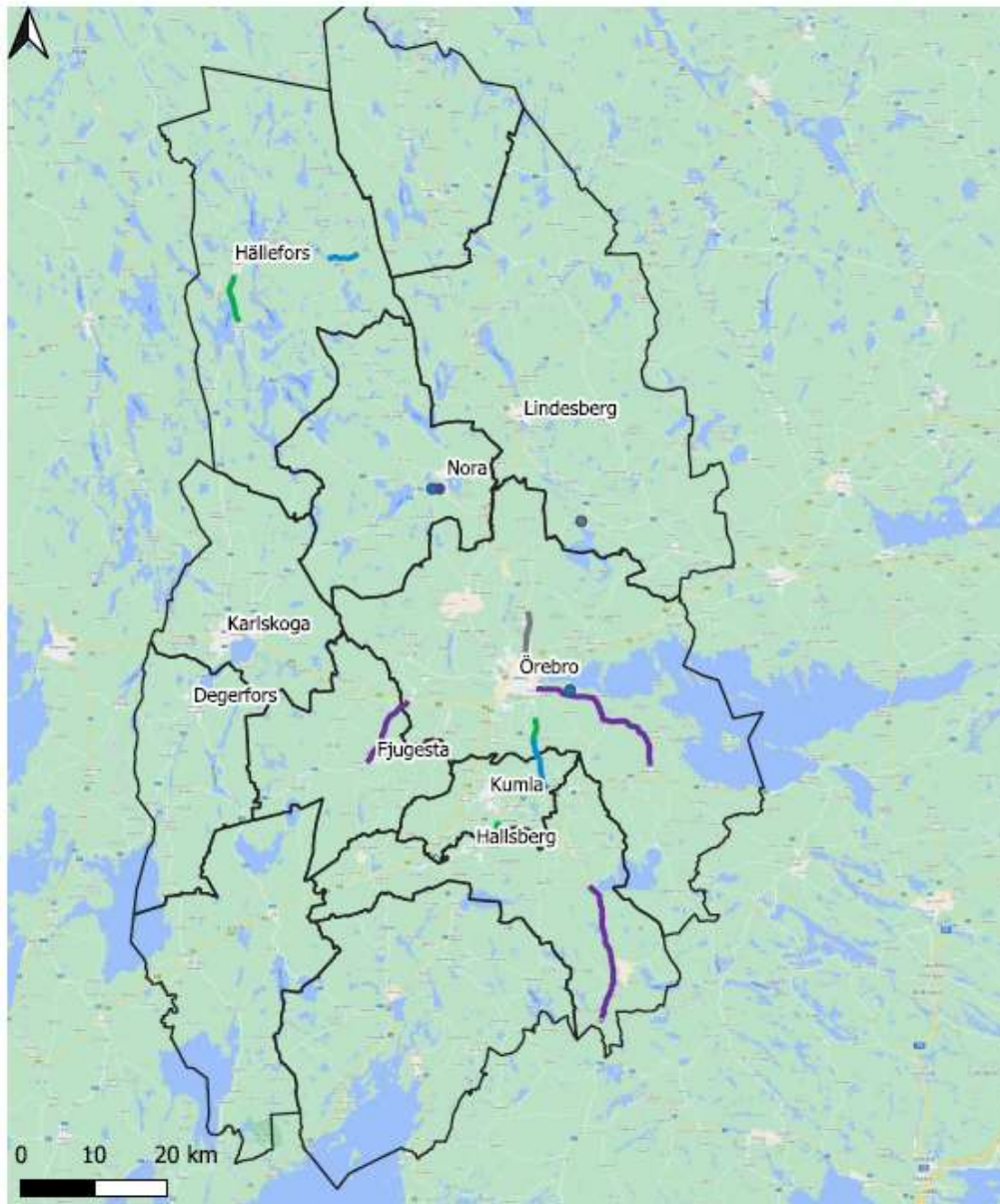
## Nytt planförslag och nollalternativ

I det här avsnittet bedöms och redovisas miljö- och sociala konsekvenser av länsplanen för Örebro län 2022–2033. Redovisningen är uppdelad i två delar som följer nedan:

- I den första delen görs en beskrivning av olika åtgärders och åtgärdsgrupperns påverkan på de olika fokusområdena. Miljökonsekvenserna och de sociala konsekvenserna är bedömda utifrån en riktning i förhållande till om åtgärden inte genomförs.
- I den andra delen görs en beskrivning av i vilken riktning det nya planalternativet går i relation till nollalternativet utifrån de olika fokusområdena.

I länsplanen ska alla åtgärder som kostar minst 50 miljoner kronor redovisas separat. Dessa har också bedömts separat i hållbarhetsbedömningen. Mindre åtgärder delas in i olika åtgärdsområden/potter, som gäller framför allt kollektivtrafikåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder och cykelåtgärder. Principen i hållbarhetsbedömningen har varit att åtgärder ska bedömas på samma nivå som de redovisas i länsplan. Namngivna åtgärder har således bedömts separat. Utöver dessa har en separat bedömning gjorts av ett antal mindre åtgärder, som inte är namnsatta i länsplanen, men som betraktas som låsta och beslutade. Dessa bedöms separat för att korrekt kunna göra en bedömning utifrån geografiska aspekter. Resterande medel som ingår i de så kallade pottorna består av medel som kommuner kan ansöka om under hela planperioden. För dessa, som i bedömningarna nedan kallas mindre typåtgärder, har en samlad bedömning, utan att ha tillgång till detaljer, gjorts för hela potten.

**Nollalternativet** är ett teoretiskt alternativ, som innebär samma fördelning mellan olika åtgärdsområden som i den gällande planen för perioden 2018–2029. Här antas att nollalternativet innebär att den politiska inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) även gäller under kommande planperiod (2022–2033). Nollalternativet utgår i huvudsak från befintliga åtgärder i gällande plan, men med hänsyn till kostnadsökningar av de befintliga projekten och upparbetade medel.



#### Åtgärder i länsplanen

- |  |  |
|--|--|
| <span style="color: green;">—</span> Cykel, regionalt vägnät | <span style="color: blue;">●</span> Kollektivtrafik, statligt vägnät |
| <span style="color: cyan;">—</span> Större vägombyggnader    | <span style="color: purple;">●</span> Trafiksäkerhet                 |
| <span style="color: purple;">—</span> Trafiksäkerhet         | <span style="color: grey;">●</span> Utvecklingsåtgärder              |
| <span style="color: grey;">—</span> Utvecklingsåtgärder      |  |

Figur 21 visualiserar alla åtgärder som har bedömts i hållbarhetsbedömningen. Fördelningen av investeringsramen för planalternativet redovisas i Tabell 8 och visualiseringarna av bedömningarna finns i Figur 21.

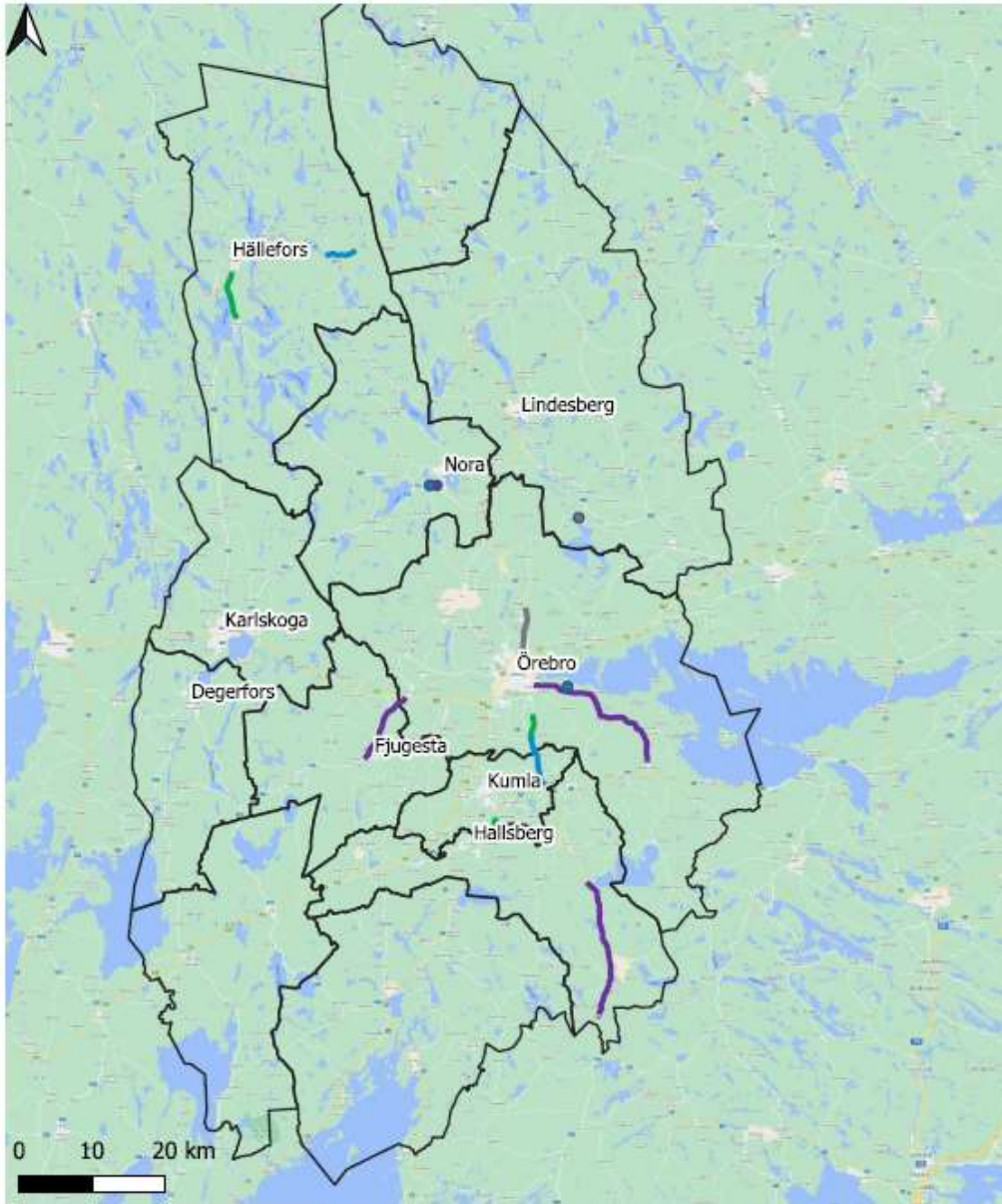
## Bedömning av alternativa planinriktningar

I processen med att ta fram en ny länsplan för planperioden 2022–2033 togs tre olika planscenarier fram. Dessa var fiktiva planscenarier med syfte att för politiken visa på alternativa inriktningar av planen. En grov bedömning av de tre scenarierna utifrån hållbarhetsaspekterna gjordes och redovisas i *Bilaga 2: Tre olika tidiga planscena-*

rier. Utifrån konsekvensbedömningarna av de tre fiktiva planscenerierna och diskussioner på politiska och tjänstepersonnivå skapades det skarpa planalternativet som redovisas i avsnittet *Hållbarhetsbedömning av nytt planförslag*.

Tabell 8. Tabell som visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömning. Åtgärder markerat med färg och i kursivt är åtgärden som inte redovisas separat i länsplanen, men som bedömts separat i hållbarhetsbedömningen

	<b>Bedömda åtgärder</b>
	<b>Planförslag</b>
	<b>2022-2033</b>
Planram	1161
<b>Större vägombyggnationer</b>	<b>202</b>
Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro	127
Förfart Hjulsjö*	75
<b>Kollektivtrafik</b>	<b>80</b>
Mindre kollektivtrafikåtgärder, varav	80
<i>Landsbygdsklivet</i>	7
<i>Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon</i>	6
<i>Kollektivtrafikpaket Ekeby-Almby</i>	15
<i>Kollektivtrafikåtgärder T-län</i>	7
<b>Trafiksäkerhet</b>	<b>150</b>
Mindre TS-åtgärder, varav	150
<i>Väg 244 Trafikplats Nora</i>	25
<i>Väg 51 Finspång- Svennevad</i>	9
<i>Väg 207 Odensbacken- Örebro</i>	5
<i>Väg 204 Lanna- Fjugesta</i>	5
<i>Trafiksäkerhetsåtgärder Örebro län</i>	14
<i>Trimningsåtgärder T-län</i>	34
<b>Cykel, regionalt vägnät</b>	<b>244</b>
Grythyttan-Hällefors	36
Norra Bro-Almbro	34
Sannahed-Ralavägen	24
Cykelåtgärder (pott), varav:	150
<i>Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon</i>	4,5
<i>Säkra GCM-passager i T-län</i>	6
<b>Utvecklingsåtgärder</b>	<b>89</b>
Samfinansiering av nationell plan	43
Frövi bangård (cykelbro)	23
Kollektivtrafikprioritering väg 50	20
Utvecklingspotten	46
Finmaskigt vägnät	30
Pott	16
<b>Statlig medfinansiering</b>	<b>305</b>
Snabbussar Örebro (BRT)	90
Regionbussarnas framkomlighet	50
Mindre åtgärder, kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	15
<b>Totalt</b>	<b>1070</b>
<b>Planeringsutrymme, ca 9%</b>	<b>91</b>



Åtgärder i länsplanen

- Cykel, regionalt vägnät
- Större vägombyggnader
- Trafiksäkerhet
- Utvecklingsåtgärder
- Kollektivtrafik, statligt vägnät
- Trafiksäkerhet
- Utvecklingsåtgärder

Figur 21: Karta som ungefärligt visar samtliga åtgärder som bedömts i hållbarhetsbedömningen

## Bedömning av åtgärder i planalternativet

### Miljökonsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på bedömningskriterier som rör miljöaspekterna av planalternativet enligt avsnittet *Bedömningskriterier för miljö*.

### Klimat

#### Åtgärder som bidrar positivt:

- Åtgärder som bedöms bidra positivt till överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel är generellt sett cykel- och kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät samt åtgärderna ”Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” (inom potten statlig medfinansiering).
- Merparten av kollektivtrafikåtgärderna på regionalt vägnät samt åtgärderna ”Kapacitetsstark kollektivtrafik i Örebro” och ”Regionbussarnas framkomlighet” bedöms bidra till minskad energianvändning per fordonskilometer genom att ökad framkomlighet för bussarna ger jämnare körning.

#### Åtgärder som bidrar negativt:

- Större vägombyggnader bidrar generellt till en klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Undantaget gäller ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken.
- Vid anläggning av ny infrastruktur fås en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller samtliga större vägobjekt samt även en del mindre kollektivtrafik- och cykelåtgärder som innebär nybyggnad.

**Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:**

- Merparten av åtgärderna har en neutral påverkan på energianvändning per fordonskilometer inom ett specifikt trafikslag.
- Merparterna av de icke namngivna åtgärderna inom potter har en neutral påverkan på byggande, drift- och underhåll.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är generellt sett svårbedömda utifrån ett klimatperspektiv.

**Hälsa/hälsöfrämjande****Åtgärder som bidrar positivt:**

- De åtgärder som bidrar positivt till minskat buller är de två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en ny dragnings av vägen utanför tätort och ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” som omfattar bullerskyddsåtgärder.
- Såväl kollektivtrafikåtgärder som cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät samt de större kollektivtrafiksatsningarna på kommunalt vägnät bidrar till förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik, till fots och med cykel och bedöms bidra ökad fysisk aktivitet. Åtgärder som bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel
- ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder” för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och cykel bedöms bidra till minskade utsläpp till luft.

**Åtgärder som bidrar negativt:**

- Större vägombyggnader bidrar generellt till ökade utsläpp till luft på grund av ökad trafik och ökade hastigheter. Undantaget gäller ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” som innebär en kortare körsträcka som väger upp den negativa påverkan från den ökade trafiken.
- Ombyggnad av ”Väg 244 Trafikplats Nora” bedöms bidra till ökade halter av NOx och partiklar i tätorter med åtgärdsprogram för MKN.

### Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Större vägobjekt har generellt sett en relativt neutral påverkan på buller och fysisk aktivitet eftersom de i första hand berör trafikmiljöer utanför tätort.
- Trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät har generellt sett en neutral påverkan på merparten av hälsoaspekterna.
- Merparten av åtgärderna i planförslaget har en neutral påverkan på buller.
- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är generellt sett svårbedömda utifrån ett hälsoperspektiv

## Landskap

### Åtgärder som bidrar positivt:

- ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” bedöms ge en positiv påverkan på kvaliteten på vatten genom kortare och säkrare sträcka genom grundvattenmagasin
- I ett par av vägarna ingår viltåtgärder som därmed bidrar till minskade barriäreffekter och mortalitet. Dessa åtgärder är ”Väg 244 Trafikplats Nora” samt ”Trimningsåtgärder på statligt vägnät”.
- ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder” samt åtgärder på ”Enskilda vägar” omfattar miljöåtgärder med positiv påverkan på såväl natur- som kulturmiljö.

### Åtgärder som bidrar negativt:

- De två vägobjekten ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö” samt ”Riksväg 51 Kvarntorp-Almbro” innebär ny- och ombyggnader med negativ påverkan på
  - Materiella resurser genom intrång i jordbruksmark
  - Visuellt landskapspåverkan
  - Biologisk mångfald, växt- och djurliv genom barriärer och störning
- Ombyggnaden av ”Väg 244 Trafikplats Nora” bedöms ha en negativ påverkan på kulturmiljö.

### Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Den absoluta merparten av de smärre åtgärderna inom åtgärdsområden bedöms ha en neutral landskapspåverkan.

## Trafiksäkerhet

### Åtgärder som bidrar positivt

- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade motortrafikanter är
  - samtliga större vägobjekt,
  - trafiksäkerhetsåtgärder och
  - ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder”.
- Åtgärder som bidrar positivt avseende dödade och allvarligt skadade GCM-trafikanter är
  - ”Riksväg 63 Förbifart Hjulsjö”,
  - kollektivtrafik, trafiksäkerhets- och cykelvägsåtgärder på regionalt vägnät,
  - ”Medfinansiering av smärre kommunala åtgärder”.

### Åtgärder som bidrar negativt

- Inga åtgärder bidrar negativt avseende påverkan på dödade och allvarligt skadade motortrafikanter eller GCM-trafikanter.

### Åtgärder som inte påverkar nämnvärt:

- Merparten av de mindre typåtgärderna inom pottorna är svårbedömda utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

## Sociala konsekvenser

Nedanstående bedömningar av planalternativet fokuserar på sociala aspekter och tillhörande bedömningskriterier som rör de sociala delarna av planalternativet enligt Tabell 2. Hälsöfrämjande är också en social aspekt men presenteras ovan under avsnittet som heter *Miljökonsekvenser*

### Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

#### Åtgärder som bidrar positivt:

- Gång- och cykelåtgärden ”Gång- och cykelbro över järnvägen Frövi” bidrar till att överbrygga barriärer och öka samspel mellan områden med varierade socioekonomiska förutsättningar. Tillgängligheten till stationen ökar där olika grupper samlas.
- Kollektivtrafikåtgärden ”Väg 244 Gyttorp-Lilla Mon” sammankopplar områden med varierande socioekonomiska förutsättningar och kan bidra till fler möten mellan olika grupper som använder kollektivtrafikstråket.



**Åtgärder som bidrar negativt:**

- Inga av åtgärderna har en särskilt negativ påverkan på sammanhållning och jämlikhet, dock kan större vägobjekt, beroende på hur de utformas, bidra till att skapa fler infrastrukturbarriärer mellan områden.

**Åtgärder som inte påverkar nämnvärt**

- Merparten av åtgärderna har ingen särskild påverkan på sammanhållning och jämlikhet i regionen.

**Tillgänglig (inklusive jämställdhet)****Åtgärder som bidrar positivt:**

- Kollektivtrafikåtgärder och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till en mer jämställd tillgänglighet i regionens transportinfrastruktur, det vill säga bidrar till ökad tillgänglighet till kvinnligt dominerade arbetsplatser och andra målpunkter, utifrån kvinnors transportefterfrågan.
- Kollektivtrafikåtgärder bidrar också till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor.
- Gång- och cykelåtgärder bidrar till alla personers tillgänglighet oberoende av funktionsförmåga och ålder. Därmed bidrar dessa åtgärder till en mer inkluderande transportplanering. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn.
- Även statlig medfinansiering som riktas mot kollektivtrafik och kommunal infrastruktur bidrar till ökad tillgänglighet för olika grupper.

**Åtgärder som bidrar negativt:**

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på tillgänglighet. Trots att större vägåtgärder bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

### Åtgärder som inte påverkar nämnvärt

- Trafiksäkerhetsåtgärder bedöms inte ha en särskild påverkan på tillgänglighet, eftersom de inte skapar några nya möjligheter för personer att resa eller bidrar inte till ökad mobilitet. Dock kan genomförandet av många trafiksäkerhetsåtgärder bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet oberoende av kön, ålder eller funktionsförmåga.

### Inkluderande

#### Åtgärder som bidrar positivt:

- Trafiksäkerhetsåtgärder som till exempel Väg 244 Trafikplats Nora och Väg 207 Odensbacken- Örebrohar syftet att öka framkomlighet och trafiksäkerhet, ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk situation, hög diversitet samt högt ohälsotal. Objektet bidrar till en mer jämlik fördelning av transportinfrastrukturinsatser samt tillgänglighet för utsatta grupper. Dock bidrar vägobjekten sannolikt inte särskilt till att skapa samspel och möten mellan människor från olika grupper i samhället.
- Även Gång- och cykelåtgärder Grythyttan-Hällefors och Sannahed-Ralavägen ligger i anslutning till områden med svag socioekonomisk situation och kan bidra till en ökad inkludering och maktförhållning.

#### Åtgärder som bidrar negativt:

- Inga åtgärder har en särskilt negativ påverkan på inkludering. Trots att större vägobjekt bidrar till ökad bekvämlighet och tillförlitlighet i transportnätverket kan de bidra till ett transportsystem som exkluderar personer som inte har tillgång till bil eller inte kan köra bil.

#### Åtgärder som bidrar neutralt

- De flesta åtgärder har ingen särskild påverkan på inkluderande i regionen. Geografisk fördelning av åtgärderna matchar fördelning av befolkningen ganska bra men områden med svag socioekonomisk situation får kompletteras av mindre åtgärder för att få en mer jämn fördelning av länsplanens medel.

Tabell 9 ger en översiktlig bild av hur investeringarna i länsplanen fördelas mellan olika områden med olika socioekonomiska förutsättningar.<sup>33</sup> Utifrån tabellen kan det konstateras att socioekonomiskt starkare områden, och då framförallt områden med ett index mellan 7–9 tilldelas fler investeringar i förhållande till befolkningmängden jämfört med områden med socioekonomiskt index mellan 3-5.

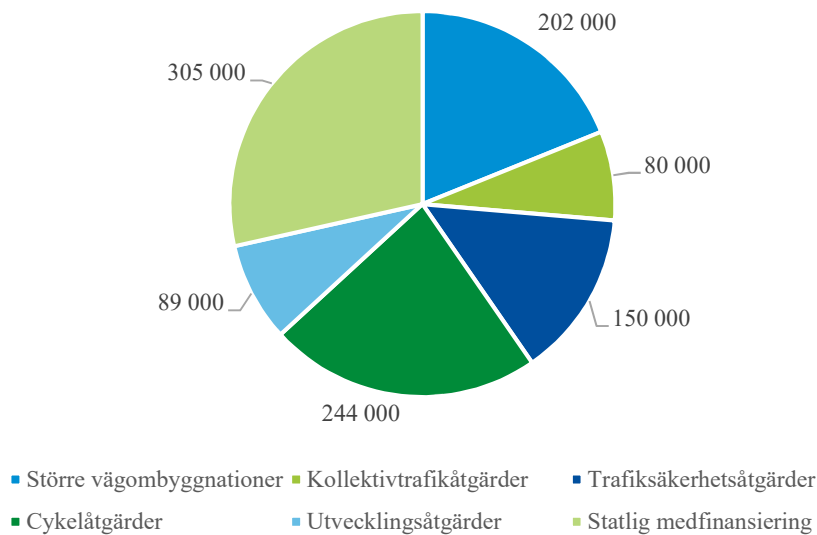
Tabell 9 Fördelning av åtgärder utifrån socioekonomiskt index

Poäng	Antal DeSO-områden	Andel av alla DeSO-områden i Örebro län	Andel av befolkningen i Örebro län som är bosatt i dessa områden	Andel av alla-DeSO-områden som berörs av åtgärder
3	24	13%	14%	8%
4	9	5%	5%	3%
5	15	8%	9%	8%
6	72	40%	38%	38%
7	27	15%	15%	16%
8	21	12%	12%	19%
9	12	7%	7%	9%

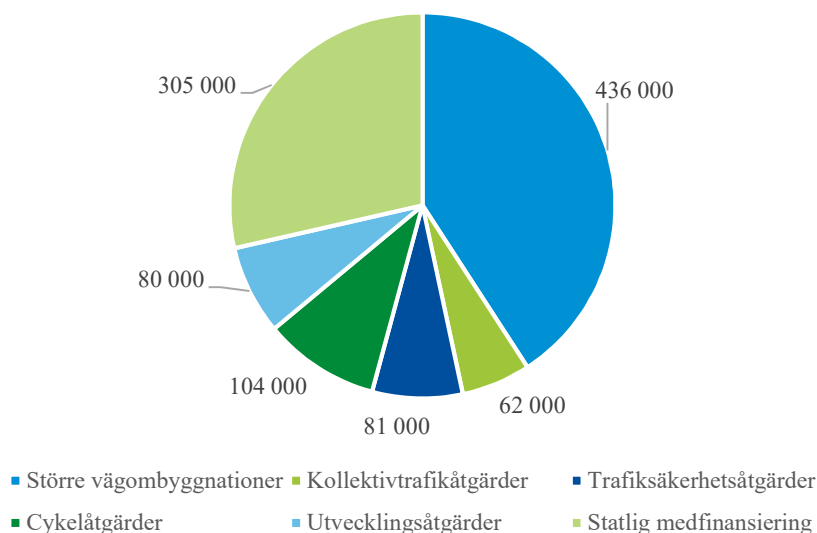
<sup>33</sup> För att avgöra vilka områden som påverkas av en investering har en buffert på 1,5 kilometer lagts till runt investeringarna.

## Planalternativet jämfört med nollalternativet

Diagrammen nedan visar hur fördelningen mellan olika åtgärdsområden skiljer sig mellan de nya planalternativet och nollalternativet. Den stora skilljelinjen mellan alternativen är att länsplanen för planperioden 2018–2029 innebar betydligt mindre medel på större vägombyggnader. I gengäld görs en kraftig ökad satsning på cykelvägar i det regionala vägnätet samt även en ökad satsning på trafiksäkerhetsåtgärder.



Figur 22. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nytt planförslag 2022–2033. Summor angivna i 1 000-tals kronor.



Figur 23. Fördelning av medel mellan åtgärdsområden i nollalternativet. Summor angivna i 1 000-tals kronor.

## Klimat

Planalternativet går i en tydlig positiv riktning avseende klimat, jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet satsas cirka 40 procent av medlen på åtgärder som går i en positiv riktning avseende överflyttning av resor från vägtrafik till kollektivtrafik, gång och cykel. I nollalternativet är motsvarande andel cirka 25 procent.
- Planalternativet leder i en större utsträckning än nollalternativet till att stärka den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil.
- Vad gäller påverkan på energianvändning inom specifika trafikslag, samt klimatpåverkan från byggande är planalternativet neutralt i relation till nollalternativet.

## Hälsa

Vad gäller hälsa går planalternativet generellt i svagt positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Planalternativet går i en mycket positiv riktning vad gäller utsläpp till luft, främst på grund av att en betydligt mindre andel av planen går till större vägobjekt.
- Vad gäller buller och påverkan på fysisk aktivitet går planalternativet generellt i neutral riktning jämfört med nollalternativet.

## Landskap

Gällande landskap går planalternativet generellt i en positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- I planalternativet är det en relativt liten andel av medlen som går till satsningar med negativ landskapspåverkan gällande intrång och störning i naturmiljö, anspråkstagande av jordbruksmark och mortalitet. I ett nollalternativ med större satsning på större vägobjekt är denna negativa påverkan större.
- Gällande vatten, visuell landskapspåverkan samt kulturmiljö går planalternativet i neutral riktning gällande nollalternativet.

## Trafiksäkerhet

Gällande trafiksäkerhet går planalternativet i en neutral riktning jämfört med nollalternativet.

## Sammanhållen (inklusive jämlikhet)

Gällande sammanhållning går planalternativet i en neutral riktning jämfört med nollalternativet. Det bör dock nämnas att planalternativet kan gå i en positiv riktning om pottpengarna används för att bidra till sammanhållning genom att exempelvis binda ihop olika typer av områden.

- Nollalternativets satsning på kollektivtrafikåtgärden ”Örebro Söder”, som ligger i ett område med sämre socioekonomiska förutsättningar, hög diversitet och höga

ohälsotal, bidrar till en mer jämn fördelning av investeringar mellan olika grupper. Kollektivtrafikåtgärden förväntas också bidra till att skapa samspel och möten mellan olika grupper där personer från olika typer av livssituationer och bakgrunder får använda samma transportutbud. Åtgärden förbättrar även tillgängligheten för mer utsatta grupper.

- Nollalternativet satsar mer på större vägobjekt som beroende på utformning kan skapa barriärer mellan olika områden.
- Planalternativet saknar kollektivtrafikåtgärder som skapar samspel och möten.

### **Tillgänglig (inklusive jämställdhet)**

Gällande tillgänglighet går planalternativet i en tydlig positiv riktning jämfört med nollalternativet.

- Både nollalternativet och planalternativet bidrar till medborgarnas bekvämlighet och tillförlitlighet i transportsystemet. Nollalternativets större satsningar på större vägobjekt innebär att planen gynnar färre personers transportefterfrågan där kvinnor, personer med funktionsnedsättning, äldre och barn i större utsträckning förlitar sig på kollektivtrafik och trafiksäkra gång- och cykelmiljöer och därmed gynnas mindre av vägobjekten.
- Planalternativets större investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder samt statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur bidrar till ökad inkludering av särskilda grupper tillgänglighet i planen. Att tillgänglighetsanpassa fler kollektivtrafikhållplatser skapar fler resmöjligheter för personer med funktionsnedsättning och äldre. Säkra gång- och cykelpassager och nya gång- och cykelvägar skapar fler möjligheter för barn att resa på egen hand.

### **Inkluderande**

- Gällande inkludering går planalternativet i neutral riktning jämfört med nollalternativet. Planalternativet har dock fler potter som skulle kunna satsas i mer utsatta områden, vilket skulle kunna leda till större inkludering och sammanhållning.

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER		TRANSPORT-POLITISKA MÅL	ÅTGÄRDER											
	Miljö	Socialt		Större vägbyggnader		Kollektivtrafik-åtgärder	Trafiksäkerhet	Cykel, regionalt vägnät	Utvecklingsåtgärder	Statlig medfinansiering					
				Väg 63 Förbifart Hjulsjö	RV 51 Kvarnorp-Almbro MLV					Kapacitets-stark kollektivtrafik Örebro	Regionbussar framkomlighet	Mindre typåtgärder	Enskilda vägar		
Medborgarnas resor		Tillgänglig	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET												
		Tillgänglig Jämställdhet													
Näringslivets transporter		Tillgänglig													
Tillgänglighet regionalt och mellan länder		Tillgänglig													
Jämställdhet		Tillgänglig Jämställdhet													
Personer med funktionsnedsättning		Tillgänglig													
Barnperspektiv		Tillgänglig													
Äldreperspektiv		Tillgänglig													
Jämlikhet		Inkluderande Sammanhållen Tillgänglig													
Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat Fysisk aktivitet	Tillg. Jämställdhet													
Klimat	Klimat		HÅNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA												
Hälsa	Buller Fysisk aktivitet	Hälsöfrämjande, Tillg													
	Luft														
Landskap	Landskap														
	Mark														
	Materiella resurser														
	Landskap														
	Naturmiljö														
	Kulturmiljö														
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade													

Figur 24: Matris över planalternativet

FOKUSOMRÅDE	ASPEKTER		TRANSPORT- POLITISKA MÅL	ÅTGÄRDER																	
	Miljö	Socialt		Större vägombyggnader			Kollektiv- trafik- åtgärder	Trafiksäkerhet	Cykel, regionalt vägnät	Utv-åtgärder	Statlig medfinansiering										
				Väg 63 Förbifart Hjulsjö	RV 51 Kvarntorp-Almbro MLV	Typåtgärder					Kapacitets-stark kollektivtrafik Örebro	Region- bussar fram- komlighet	Mindre typåtgärder	Enskilda vägar							
Medborgarnas resor		Tillgänglig	FUNKTIONSMÅLET TILLGÄNGLIGHET																		
		Tillgänglig Jämställdhet																			
Näringslivets transporter		Tillgänglig																			
Tillgänglighet regionalt och mellan länder		Tillgänglig																			
Jämställdhet		Tillgänglig Jämställdhet																			
Personer med funktionsnedsättning		Tillgänglig																			
Barnperspektiv		Tillgänglig																			
Äldreperspektiv		Tillgänglig																			
Jämlikhet		Inkluderande Sammanhållen Tillgänglig																			
Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat Fysisk aktivitet	Tillg. Jämställdhet																			
Klimat	Klimat		HÄNSYNSMÅLET MILJÖ OCH HÄLSA																		
Hälsa	Buller Fysisk aktivitet Luft	Hälsofrämjande, Tillg																			
Landskap	Vatten																				
	Mark																				
	Materiella resurser																				
	Landskap																				
	Naturmiljö																				
	Kulturmiljö																				
Trafiksäkerhet	Dödade och allvarligt skadade	Hälsofrämjande Jämställdhet																			

Figur 25: Matris över nollalternativet



## Slutsatser och vägar framåt

### Sammanfattning av effekter av studerade åtgärder

Konsekvensbedömningen visar att planalternativet i stor utsträckning bidrar till positiva effekter, alternativt neutrala effekter, i förhållande till måluppfyllnad av framför allt det transportpolitiska funktionsmålet (se Figur 24). Detta gäller särskilt för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder och då gäller det framförallt ett positivt bidrag till fokusområden medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Samma åtgärder bidrar generellt i positiv riktning avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap och trafiksäkerhet. Cykelåtgärder på det regionala vägnätet bidrar dock till utsläpp i byggskedet.

När det gäller större vägombyggnader bidrar de i positiv riktning avseende exempelvis fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter och tillgänglighet regionalt, samt trafiksäkerhet men påverkan är neutral avseende flera av de sociala aspekterna, såsom inkludering och sammanhållning. Påverkan är dock i allt väsentligt negativ avseende klimat och landskap.

Då planalternativ och nollalternativet jämförs (se Figur 24 och Figur 25) kan det konstateras att planalternativet i större utsträckning bidrar positivt till det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet och dess fokusområden jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv och äldreperspektiv. När det gäller fokusområdet jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning) är påverkan ungefär lika.

Skillnaderna mellan planalternativet och nollalternativet är dock ganska stora avseende det transportpolitiska hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa och landskap där den negativa påverkan är större i nollalternativet.

En stor del av medlen i länsplanen går till de så kallade pottorna där kommuner under planperiodens gång kan ansöka om medel. Effekterna av länsplanen kommer att bero av hur de medel som är avsatta till pottorna delas ut till kommunerna. Generellt kan sägas att en större satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet. Med avseende på social hållbarhet förbättrar dessa typer av åtgärder också för en större

grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen är än vad biltrafiksystemet är. För att nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet. Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål.

Noteras bör också att socioekonomiskt svagare områden är något förfördelade när det gäller den geografiska fördelningen av de studerade åtgärderna. Analysen bör dock ses som en första indikation på eventuella ojämlikheter och beaktar inte storleken på investeringarna och huruvida investeringarna eventuellt bidrar till negativa effekter såsom barriäreffekter.

En total bild av länsplanens effekter kan alltså fås först när slutliga åtgärder av de studerade valts, och då de medel som tilldelas de olika potterna i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner.

### **Kumulativa effekter och inducerad biltrafik**

Trafiksystemets utformning och planering påverkar de transportval vi gör. Flera olika och attraktiva alternativ ökar transportsystemets robusthet och minskar sårbarheten för störningar av olika slag. De långsiktiga och kumulativa effekterna är svåra att bedöma. Men blir sannolikt generellt större med tiden, det vill säga större än vad de kvantifierade effekterna i de samlade effektbedömningarna visar.

Restidsvinster på grund av nya vägar eller förbättrad framkomlighet innebär ofta ökad trafik i form av inducerad trafik på kort sikt. På lång sikt kan nya vägar innebära att det bildas nya lägen för till exempel extern handel som i sin tur genererar ännu mer trafik. Sannolikt ger restidsvinster för olika trafikantgrupper effekter på transportval och samhällsplanering även en lång tid efter planperioden.

Det är en brist att här inte görs en samlad bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Örebro län. Den nationella planens åtgärder kan både motverka och medverka till effekterna av åtgärderna i Örebroregionens länsplan.

### **Åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan**

Av de bedömda åtgärderna i den strategiska hållbarhetsbedömningen är det framför allt satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik som leder till positiv betydande miljöpåverkan. Om länsplanens slutliga inriktning innebär att de största satsningarna ligger på dessa åtgärds-kategorier är det en av de mest betydelsefulla förmildrande åtgärderna för miljön generellt sett.

Även inom respektive åtgärdskategori finns det flera åtgärder som kan göras för att mildra eller förebygga negativ betydande miljöpåverkan. En av de viktigaste åtgärderna är detaljutformningen som kan påverka den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag. För att exemplifiera kan en större ombyggnad av en korsning kan exempelvis leda till ökad tillgänglighet för gång och cykel, om denna satsning också innehåller cykelbanor och säkra passager. Trafiksäkerhetsåtgärder i tätbebyggt område innebär oftare trafiklugnande åtgärder som leder till en säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Denna typ av effekter är svårbedömda i det här skedet av planeringen.

De namngivna vägåtgärderna ger en negativ påverkan på klimat, hälsa (ej väg 63) och landskap. Påverkan är dock lägre i planalternativet jämfört med nollalternativet. Vilken typ av påverkan denna typ av åtgärder får på klimat och hälsa beror till stor del på i hur stor utsträckning som samhällsplaneringen anpassas efter de restidsvinster som skapas för personbilstrafiken. För att motverka den negativa påverkan av planen är det viktigt att en uppföljning av planen sker för att säkerställa att kompensatoriska åtgärder genomförs. Exempelvis är det viktigt att bussarnas framkomlighet prioriteras på de vägstråk som innebär förbättringar för såväl personbilstrafik som busstrafik. Likaså kan en noggrannare bedömning göras i samband med projekteringen som leder till en negativ miljöpåverkan för landskap, vilket framförallt skapas av intrång i mark- och vatten, barriäreffekter och påverkan på materiella tillgångar samt växt- och djurliv.

## Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö och hälsa. Det finns även konflikter inom funktionsmålet. För hänsynsmålet rörande trafiksäkerhet finns det i regel en bättre överensstämmelse med funktionsmålet sett till vilka åtgärder som genomförs som kan leda till både ökad trafiksäkerhet och minskade restider för bil.

Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

- **Större vägombyggnader.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet regionalt och en neutral påverkan avseende fokusområdena jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna inkludering och sammanhållning). Däremot har större vägombyggnader en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdena klimat, hälsa, landskap, genom att efter-

frågan på biltransporter ökar, energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög, utsläppa v partiklar ökar, materiella tillgångar tas i anspråk, landskapet och den biologiska mångfalden påverkas.

- **Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på regionalt vägnät.** Dessa åtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet (sociala aspekterna sammanhållning och inkludering). Däremot har dessa åtgärder en negativ påverkan på hänsynsmålet och fokusområdet klimat genom att energianvändningen vid byggande, drift och underhåll är hög.

## **Hur kan länsplanen bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande**

En stor del av de resurser som satsas i länsplanen går till förbättringar för kollektivtrafik-, gång-, och cykelresenärer. Detta är positivt utifrån sammanhållnings- och inkluderingsperspektiv beroende på var investeringarna görs. För att de resurser som länsplanen fördelar för kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till inkludering och sammanhållning rekommenderas att följande principer följs:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Vid nybyggnad av vägar och anläggning av mittseparerade vägar bör parallella cykelvägar och gångvägar anläggas.
- Av de åtgärder som bedömts i föreliggande konsekvensbedömning är socioekonomiskt svaga områden något förfördelade utifrån antal investeringar. Länsplanen bör därför eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till inkludering. Det är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

## **Vad krävs för måluppfyllelse utöver länsplanen?**

### **Förändringar av beteende och normer är nödvändiga**

Vid sidan om de åtgärder som föreslås i länsplanen relaterar infrastrukturplaneringen till flera andra planeringsprocesser. Förändringar i den tekniska transportinfrastruk-

turen, såsom exempelvis föreslagna i länsplanen, behövs, men att det är långt ifrån tillräckligt för att nå hållbarhetsmål. Även beteendeförändringar är nödvändiga<sup>34</sup>.

I detta avseende är samhällsplanering relevant. Trafiken och trafiksystemet är inte isolerade system utan fungerar i samspel med övrig samhällsplanering, den ekonomiska utvecklingen i stort och hur samhället fungerar i övrigt. Enskilda åtgärder kan sällan eller aldrig ensamt styra trafikutvecklingen i en specifik riktning. Det handlar alltid om samverkan mellan många olika åtgärder och faktorer som samverkar eller motverkar varandra. Det är beteendet i och användning av trafiksystemet som resulterar i hållbarhet eller inte, inte trafiksystemet som sådant. En förståelse för det komplexa samspelet mellan faktorer och resulterande trafik är därför väsentligt för beslut om åtgärder för och utveckling mot trafik i hållbara städer<sup>35</sup>.

Många experter poängterar att vi behöver tala om klimatomställning snarare än utsläppsminskningar, vilket betyder att samhället måste arbeta med en bred idé om en hållbar utveckling, inklusive ett bättre liv med god hälsa och miljö, välfärd, arbete, rättvisa och annat som förknippas med ett bra samhälle. Tidigare forskning från det tvärvetenskapliga forskningsprogrammet Lets2050 vid Lunds universitet pekade ut sociala drivkrafter som helt nödvändiga för en klimatomställning<sup>36</sup>. Just transportsektorn är en sektor som idag är i stort behov av justerade normer och beteenden till sådana som stöder en hållbar utveckling<sup>37</sup>. För att lyckas minska biltransportarbetet i enlighet med nationella mål krävs till exempel åtgärder för att få vanebilister att ändra beteende, eftersom de står för 90 procent av biltransportarbetet och 30 procent av dem bor i storstad.

## Grundprinciper och potential

Det finns en rad grundprinciper för hur infrastruktur och planering påverkar olika färdmedels konkurrenskraft och därmed individernas val av färdmedel. Forskning visar att närhet till service och tillgänglighet till alternativa färdmedel till bil är avgörande.<sup>38</sup> Kollektiva färdmedel, samt gång och cykel bidrar inte bara till att uppnå miljö- och klimatmål utan även en bättre tillgänglighet med fokus på sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande.

<sup>34</sup> Nilsson, L.J., Khan, J., Andersson, F.N.G., Klintman, M., Hildingsson, R., Kronsell, A., Pettersson, F., Pålsson, H., Smedby, N. (2013). *I ljuset av framtiden -- styrning mot nollutsläpp 2050. LETS 2050-report*, Lunds Universitet.  
Nissinen, A., Heiskanen, E., Perrels, A., Berghäll, E., Liesimaa, V., & Mattinen, M.K. (2014). Combinations of policy instruments to decrease the climate impacts of housing, passenger transport and food in Finland. *Journal of Cleaner Production*, 107:16

Moriarty, P., & Honnery, D. (2013). *Greening passenger transport: a review*. *Journal of Cleaner Production*, 54

<sup>35</sup> Denna inledning är hämtad ur Trivector (2010:56) *Trafik i hållbara städer* (skriven för Riksdagens utredningstjänst)

<sup>36</sup> Nilsson & Khan et al. (2013).

<sup>37</sup> Kronsell, A., Smidfelt Rosqvist, L. & Winslott Hiselius, L. (2016). Achieving Climate Objectives in Transport Policy by Including Women and Challenging Gender Norms – the Swedish Case. *Journal of Sustainable Transport*, 10:8

<sup>38</sup> Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76:3

Grundprinciper för en mer transportsnål planering är:<sup>39</sup>

- Koncentrera utbyggnad till befintlig bebyggelse (till exempel förtätning och återanvändning av gammal industrimark i stället för ny mark), så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare. Ju längre från centrum, desto högre energianvändning.
- Bygg ut längs befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk av hög kvalitet.
- Bygg ut inom gång- och cykelavstånd från tätortens/ortens centrum (avståndet varierar). Forskning visar att de motoriserade transporterna och pendlingen tenderar att öka om avståndet till viktiga målpunkter blir för långt, därför är det bättre att bygga på flerkärnighet när en tätort växer över detta avstånd.
- Minimera vägutbyggnaden. Enligt bland annat SACTRA-rapporterna<sup>40</sup> innebär varje ny km väg också mer trafik, enligt principen om inducerad trafik.
- Stärk tätortens centrum, eftersom det oftast är lättast att stärka kollektivtrafik, gång och cykel in mot centrum än mellan andra områden. Det innebär bland annat hög täthet respektive personal- och besöksintensiva verksamheter i centrala delar.

---

<sup>39</sup> Flera, men sammanställda i Trivector (2007:70) *Energieffekter av åtgärder i trafiksystemet - beskrivning av åtgärder som är möjliga och lämpliga att reglera i detaljplan*

<sup>40</sup> SACTRA. (1995). *Trunk roads and the generation of traffic*

# Bilaga 1: Sammanställning av inkomna synpunkter under avgränsningssamråd för strategisk hållbarhetsbedömning

## Inledning

Region Örebro län ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033. En strategisk hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen, som ska omfatta miljökonsekvensbeskrivning, social konsekvensbeskrivning samt bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen.

Den 11 februari 2021 skickade Region Örebro län ut ett förslag till avgränsning av den strategiska hållbarhetsbedömningen. Remisstiden gick ut den 31 mars 2021.

Remissinstanserna ombads att i sina svar separera den strategiska miljöbedömningen från den sociala hållbarhetsbedömningen.

## Inkomna remissvar

Region Örebro län skickade sin remiss till 14 remissinstanser och erhöll svar från följande myndigheter:

1. Askersunds kommun
2. Laxå kommun
3. Lindesbergs kommun
4. Ljusnarsberg kommun
5. Länsstyrelsen i Örebro län
6. Örebro kommun

Övriga tillfrågade var Trafikverket Region Öst, Degerfors kommun, Hallsbergs kommun, Hällefors kommun, Lekebergs kommun, Karlskoga kommun, Kumla kommun och Nora kommun.

## Övergripande remissvar

### *Länsstyrelsen i Örebro län*

Länsstyrelsen skriver att länsplanen handlar till stor del om att främja framkomlighet inom transportinfrastruktur men med ett minskat fokus på vilken typ av fordon som ska framföras. Genom att inkludera vilka typ av fordon eller drivmedel som det inkluderar infrastruktur för tankning och laddning. Detta för att skapa synergier mellan framkomlighetsinfrastruktur och energisysteminfrastruktur.

På s. 10 under rubrik Avgränsning i tid och rum, andra stycket, bör det framgå att analysen av miljöeffekter omfatta hela Örebro län.

Länsstyrelsen instämmer att Klimat, Hälsa och Landskap är de tre områden som får störst miljöpåverkan från transporterna. Avgränsningen är generellt hållen, då det inte finns ett ”planförslag” att utgå från. Länsstyrelsen skulle dock önska en utveckling kring påverkan på kulturmiljön, under rubriken landskap. Bifogad bilaga rörande landskapsanalys och känslighetsbedömning kan tjäna som inspiration.

### *Kommentar från Region Örebro län*

Frågan om koppling mellan framkomlighet och energisystem hanteras framförallt i åtgärdsvalsstudier som sedan leder till åtgärder. Länsplanen kan enligt förordning SFS 1997:263 ännu inte finansiera laddinfrastruktur men kan däremot skapa framkomlighet till den. Dialog om förutsättningsskapande åtgärder för ökad attraktivitet till hållbara drivmedel till fordon eftersträvas i åtgärdsvalsstudier enligt strategi för hållbara transporter. Analys av vilka fordon som inkluderas av olika åtgärder kan vara intressant att följa upp men är inget som är planerat för tillfället.

Avgränsningen på s.10 har förtydligats och resonemang kring landskap utvecklats.

## Strategisk miljöbedömning

### *Askersunds kommun*

Inga synpunkter.

### *Laxå kommun*

Inser att frågan om avgränsning är komplex, men viktig. Det finns nu en möjlighet för regionen att kraftfullt bidra till bättre klimat och bättre hälsa vilket Laxå kommun anser vara de två viktigaste fokusområdena och som står över de övriga. Inga övriga synpunkter.

### *Region Örebro läns kommentar*

Synpunkt noterad.

### *Lindesbergs kommun*



Kommunen skriver att landsbygdsperspektivet behöver framgå i beskrivningar av miljöaspekter. Innan slutsatser dras om miljöpåverkan behöver konsekvensbeskrivningarna differentieras utifrån det behov som finns för transporter på landsbygden kontra i städerna. Skillnader i länets förutsättningar behöver förtydligas och synliggöras i länsplanen såväl som i miljökonsekvensbeskrivningen.

#### *Region Örebro läns kommentar*

Noterat. Det ligger i linje med *Nationell strategi för hållbara transporter 2021-2030* som är en av utgångspunkterna för länsplanen.

#### *Länsstyrelsen i Örebro län*

Länsstyrelsen anser avgränsningen väl genomarbetad men har ett antal synpunkter.

Länsstyrelsen ställer sig positiva till de tre kriterier som ligger till grund för fokusområde Klimat. Länsstyrelsen vill dock lämna följande synpunkter:

- Det bör specificeras vilken strategi samt mål som benämns att prioriteras i Mål i Klimatstrategi (s.5)
- I kriteriet Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer bör fler transportmedel inkluderas, så att beräkningar kan utföras och förändringar mellan transportslag redovisas. Ett förslag är att ett kriterium läggs till som väger in kollektivtrafik samt gång- och cykeltransporter.
- I kriteriet Påverkan på energianvändning per fordonskilometer föreslår Länsstyrelsen att personkilometer bör vara i fokus.

Under exempel på prioriterade mål (s. 6) är det viktigt att tydliggöra vikten av jämlik hälsa och att det hänger ihop med miljökvalitetsmålen.

#### *Region Örebro läns kommentar*

Synpunkter noterade och framförda till konsult som genomför hållbarhetsbedömningen.

#### *Ljusnarsbergs kommun*

Ljusnarsbergs kommun skriver att det är viktigt att ta med aspekter i avgränsningen som tar hänsyn till landsbygdsutvecklingen i samband med miljöfrågornas betydelse. Kommunen skriver också att det är viktigt att barn, personer med funktionsnedsättning och äldre på egen hand kan ta sig till önskad destination för att klara vardagen, utöva fritidsaktiviteter med mera.

#### *Region Örebro läns kommentar*

Landsbygdsutvecklingen och miljöaspekter tas med i hållbarhetsbedömningen i analyserande resonemang. Region Örebro län delar Ljusnarsbergs kommuns inspel att människor med olika förutsättningar ska kunna ta sig till målpunkter viktiga för att klara vardag och sysselsätts sin fritid.

*Örebro kommun*

Inga synpunkter

## **Social konsekvensbeskrivning**

*Askersunds kommun*

Inga synpunkter

*Laxå kommun*

Anser avgränsningen väl formulerad och har inga synpunkter

*Lindesbergs kommun*

Lindesbergs kommun lyfter att transportförsörjningen har utvecklats negativt sedan de transportpolitiska målen antogs, vilket visas i årliga uppföljningar av målen. Kommunen tycker att uppföljningen av tillgänglighet till skolor och arbetsplatser är särskilt intressant eftersom den visar att tillgängligheten är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner jämfört med storstäder och större städer, dock är den sammanvägda bedömningen att nivån är ungefär liknande som tidigare. Kvinnors geografiska tillgång till arbetsmarknad är lägre än männens och skillnaden har ökat de senaste åren, efter att ha minskat några år.

Lindesbergs kommun anser att en ny länsplan bör ta avstamp i uppföljningen av transportpolitiska målen för att kunna presentera åtgärder och fördelning av medel som vänder nedåtgående trender och bidrar till miljö kvalitetsmål, till exempel ”God bebyggd miljö”. Lindesbergs kommun skriver att Örebro län har väldigt skilda förutsättningar gällande befolkning, arbetsmarknad, pendling med mera vilket behöver hanteras och anpassas i länsplanen. Lindesberg föreslår bland annat att länsplanen får tydligare målbeskrivningar och en tydligare koppling mellan mål och åtgärder. Bland annat behöver landsbygdsperspektivet tydliggöras.

Lindesbergs kommun gör också inspel gällande satsningar på kollektivtrafik på landsbygden och lyfter att en utgångspunkt i resandeantal inte kan förväntas men att åtgärder i infrastrukturen kan skapa attraktivitet till trafikslaget.

### *Region Örebro läns kommentar*

Länsplanen ska vara målinriktad och gå i linje med de transportpolitiska målen som bland annat innebär ett jämlikt och jämställt transportsystem utifrån funktionsmålet. Länsplanen utgår även från andra mål och även lagar som tydligt pekar på vikten av ett jämlikt och jämställt transportsystem, bland annat regional utvecklingsstrategi och barnkonventionen. Att mål och resultat inte alltid går ihop kan bero på många saker, bland annat ekonomiska och geografiska förutsättningar och den historiska planeringen av infrastruktur som skapat förutsättningar som i grunden gynnar mäns resande och därmed påverkar dagens mål om till exempel jämställd tillgänglighet till arbetsmarknad negativt. För att underlätta genomförandet av länsplanen har målen stärkts och förtydligats, bland annat landsbygdsperspektivet.

Under de senaste åren har landsbygdsperspektivet lyfts mer politiskt än tidigare och i mars 2021 kom även en ny nationell strategi för hållbar regional utveckling. Även denna utgår länsplanen ifrån. Effekten kan bli fördröjd eftersom ledtider inom infrastrukturplanering är väldigt långa.

### *Länsstyrelsen i Örebro län*

Länsstyrelsen anser att avgränsningen är väl genomarbetad och att det är positivt att Region Örebro län tar ett större grepp som rör sig utanför den lagstadgade delen i hållbarhetsbedömningen. Länsstyrelsen inkommer däremot med följande synpunkter:

- Hänvisning till RUS:en och det övergripande målet om hög och jämlik livskvalité bör även göras i den sociala konsekvensbedömningen, inte bara under kapitlet om miljökonsekvensbeskrivningen.
- En tydligare koppling och hänvisning till Agenda 2030 bör beskrivas, inte enbart nämnas i nulägesanalysen.
- Jämlikhet bör nämnas före jämställdhet då det är ett bredare begrepp.
- En ny jämställdhetsstrategi är på väg att tas fram och hänvisning bör framöver ske till den.
- Konkretisera gärna hur jämställdhetsperspektivet ska beaktas, exempelvis att jämtegrering ska genomsyra alla processer.
- I texten anges att jämlikhetsperspektivet ska säkras genom att beakta diskrimineringslagstiftningen, barnkonventionen och de nationella och regionala folkhälsomålen, varefter diskrimineringsgrunderna räknas upp (utom en). Det är dock viktigt att se att jämlikhet är ett bredare begrepp som inte enbart inbegriper dessa saker, utan också behöver ta hänsyn till faktorer som stad/landsbygd, utbildningsnivå och klasstillhörighet
- Etnisk tillhörighet saknas som en av de uppräknade diskrimineringsgrunderna.

- En beskrivning av tillvägagångssättet och tillämpningen av den presenterade modellen (s.11) och hur en bedömning ska göras saknas.

Länsstyrelsen skriver också att lösningar om tillgänglighet och delaktighet bör hållas inom principen om universell utformning, så att så många som möjligt gynnas från början. Länsstyrelsen anser också att det är snävt att enbart benämna könsfördelning gällande inkludering genom makt och delaktighet.

#### *Region Örebro läns kommentar*

Självklart ska RUS:en och målen om livskvalitet benämnas även under social konsekvensbeskrivning. Likväl som att Agenda 2030 inte enbart ska nämnas under nuläge. Etnisk tillhörighet har lagts till som diskrimineringsgrund i en senare version av hållbarhetsbedömningen. Jämlikhet är ett bredare begrepp än jämställdhet och vi håller med om att det bör stå i den ordningen. Hur jämställdhetsperspektivet beaktas sker i relation till jämlikhetsperspektivet och andra perspektiv samt ihop med en universell hållning till åtgärder, som Länsstyrelsen även anser vara rätt förhållningssätt. En geografisk analys görs i hållbarhetsbedömningen som väger in exempelvis socioekonomiska och geografiska skillnader för att bedöma planen.

#### *Ljusnarsbergs kommun*

Ljusnarsbergs kommun skriver att syftet med sociala konsekvensbeskrivningen bör vara att förbättra tillgänglighet för medborgare och näringsliv. Därmed bör Region Örebro län inom den sociala konsekvensbeskrivningen titta på aspekter som bidrar till att identifiera förutsättningar för landsbygdsutveckling som ett medel för att minska skillnader mellan stad och land. Kommunen gör också inspel att titta på om kollektivtrafiken kan minska social exkludering och att infrastruktur på riksväg 50 och utbyggda gång- och cykelvägar ses som komplement till järnvägsnätet och bidrar till god folkhälsa och landsbygdsutveckling.

#### *Region Örebro läns kommentar*

I de mål och strategier arbetet med länsplanen utgår från hanteras både tillgänglighet och landsbygdsutveckling, ofta ihop. Utveckling av infrastruktur är bara en del av flera delar som behövs för att uppnå god folkhälsa och god tillgänglighet även på landsbygden. Den sociala konsekvensbeskrivningen innehåller resonemang kring bland annat skillnader mellan stad och land, folkhälsa och tillgänglighet. Inspel till kollektivtrafikenheten har gjorts om social exkludering.

#### *Örebro kommun*

Inga synpunkter

## Bilaga 2: Tre olika tidiga planscenarier

Nedan presenteras tre ”extrema” planalternativ som presenterades för politiken i syfte att visualisera hur prioriteringar i länsplanen påverkar uppfyllnad av de transportpolitiska målen. Det första alternativet *Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande* (Figur 26) fokuserar på investeringar i cykel och kollektivtrafikåtgärder. Bedömningen av planalternativet (Figur 27) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet i negativ riktning.

Det andra alternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods* (Figur 28) fokuserar mer på investeringar i för vägombyggnationer jämfört med Pistasch-alternativet. Bedömningen av planalternativet (Figur 29) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt. Fler investeringarna i större vägombyggnader påverkar dock uppfyllnad av hänsynsmålet mer i negativ riktning jämfört med Pistasch-alternativet.

Det tredje alternativet *Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter* (Figur 30) fokuserar mer på investeringar för cykelinfrastruktur jämfört med de två andra alternativen. Bedömningen av planalternativet (Figur 31) visar att det transportpolitiska funktionsmålet i allt väsentligt påverkas neutralt eller positivt av cykelinvesteringar. Färre investeringarna i större vägombyggnader innebär en lägre negativ påverkan av hänsynsmålet jämfört med Blåbär-alternativet. Utbyggnad av cykelinfrastruktur genererar dock utsläpp och påverkar klimatet negativt i utbyggnadsskedet.

## Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande

### Extra satsningar på

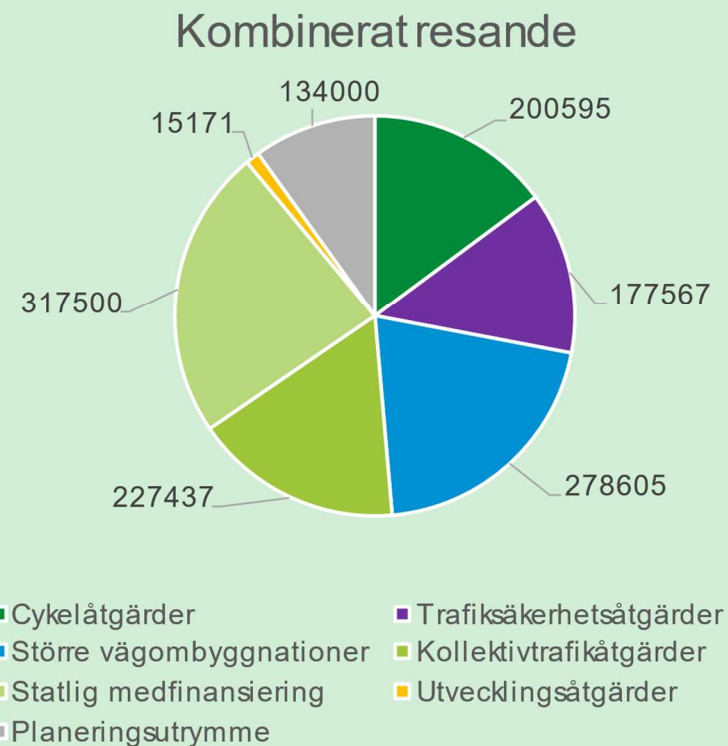
- Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
- Små bytespunkter vid starka stråk
- Stora bytespunkter, t ex Örebro C
- Cykelvägar till och från hållplatser
- Kollektivtrafikprioritering väg 50
- Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter

### Likadana satsningar som idag på

- Enskilt vägnät
- Utvecklingsåtgärder

### Mindre/inga pengar till

- Framkomlighetsåtgärder för bil
- Finmaskigt vägnät



Figur 26: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Pistasch – fokus på mål för kombinerat resande*



Figur 27: Bedömning av planalternativet Pistach – fokus på mål för kombinerat resande, i förhållande till de transportpolitiska målen.

## Blåbär – fokus på mål framkomlighet för bil och gods

### Extra satsningar på

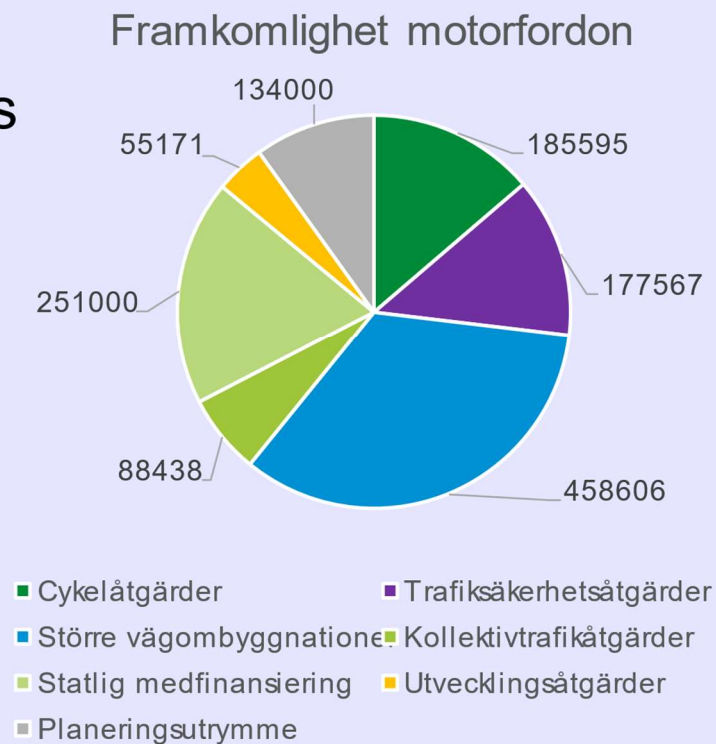
- Väg 51 Marieberg
- Finmaskigt vägnät (utvecklingsåtgärd)
- Väg 52 stort vägobjekt
- Kollektiv trafikprioritering väg 50 (gynnar även gods)
- Enskilt vägnät (dubblad pott)

### Likadana satsningar som idag på

- Enskilt vägnät
- Kollektiv trafik

### Mindre/inga pengar till

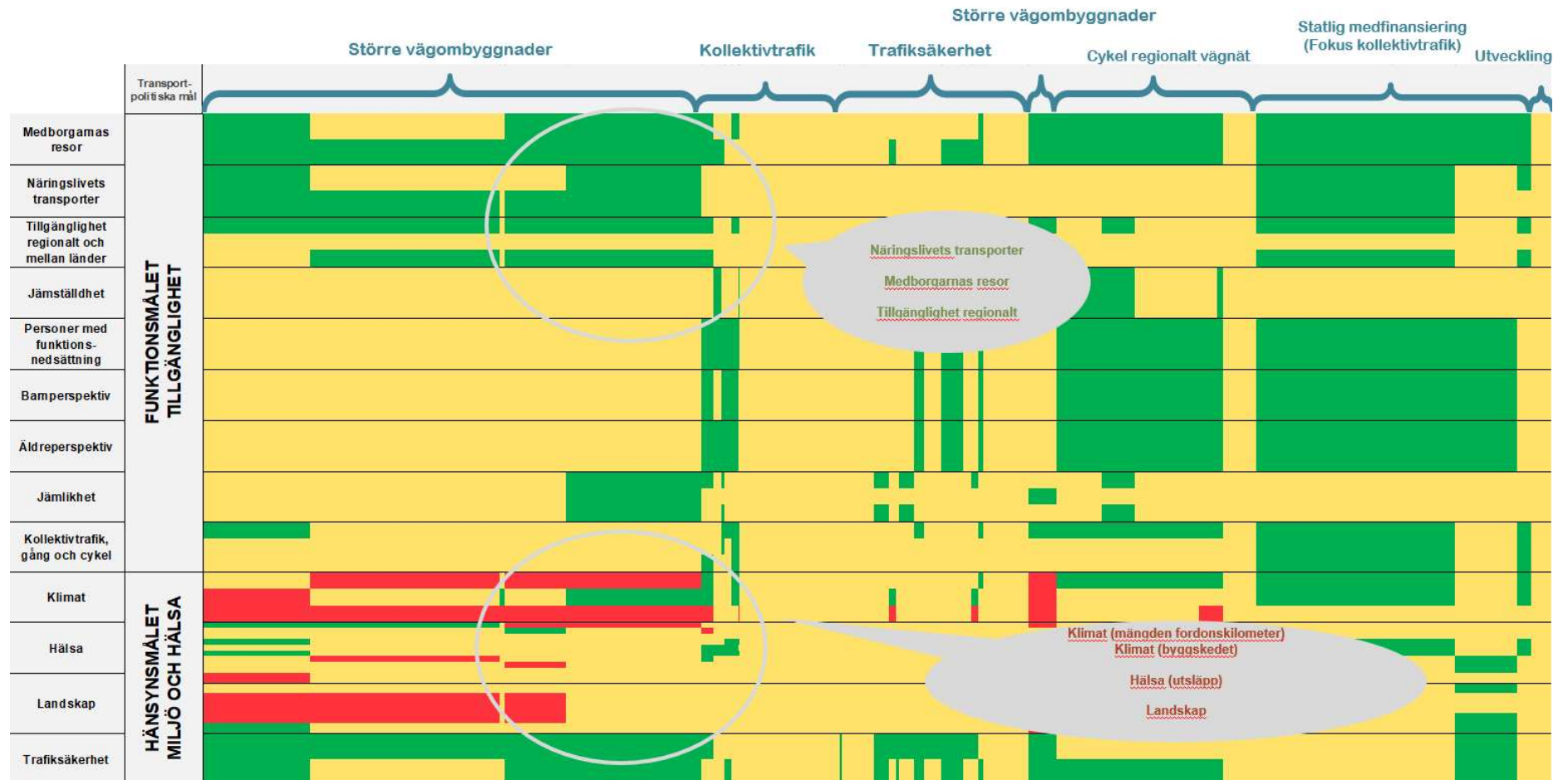
- Cykelobjekt ligger kvar men potten halveras för mindre åtgärder. Ej plats för fler större cykelobjekt.



Framkomlighet bil och gods

Figur 28: Fördelning av investeringsramen i planalternativet *Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods*

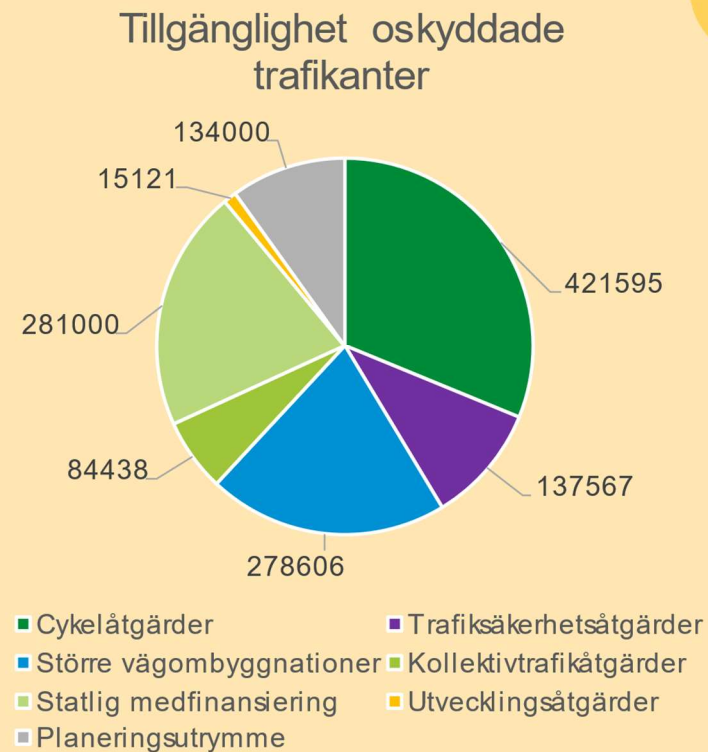




Figur 29 Bedömning av planalternativet Blåbär – fokus på mål för framkomlighet för bil och gods, i förhållande till de transportpolitiska målen.

## Mango – fokus på mål om tillgänglighet för oskyddade trafikanter

- **Extra satsningar på**
  - Tillgänglighetsanpassning hållplatser kommunalt och statligt vägnät
  - Små bytespunkter vid starka stråk
  - Stora bytespunkter, t ex Örebro C
  - Cykelvägar till och från hållplatser
  - Kollektivtrafikprioritering väg 50
  - Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter i tätorter
- **Likadana satsningar som idag på**
  - Enskilt vägnät
  - Utvecklingsåtgärder
- **Mindre/inga pengar till**
  - Framkomlighetsåtgärder för bil
  - Finmaskigt vägnät



Figur 30 Fördelning av investeringsramen i planalternativet Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter



Figur 31 Bedömning av planalternativet Mango – fokus på mål för tillgänglighet för oskyddade trafikanter, i förhållande till de transportpolitiska målen.