



Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg

Dokumentinformation

Titel: Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg- Remissversion

Projektnummer: 25086

Rapportnummer: 2025:61

Författare: Frida Odbacke, Emma Lund, Lovisa Indebetou, Julia Nyberg

Medverkande: Kristoffer Levin

Beställare: Region Kronoberg

Kontaktperson: Per Hansson

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Distribution
Remissversion	2025-06-25	Beställare
Fullständig version	2025-09-24	Beställare

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur.....	3
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning	3
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen	4
2. Avgränsningar och metod.....	6
2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad	6
2.2. Generella avgränsningar	6
2.3. Avgränsning av miljöaspekter	7
2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter	8
2.5. Analysmetoder.....	12
3. Nulägesbeskrivning	14
3.1. Demografiska och socioekonomiska förutsättningar.....	14
3.2. Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar	17
3.3. Miljö och hälsa	28
4. Bedömning av planalternativ	34
4.1. Studerade alternativ	34
4.2. Bedömning av alternativ.....	35
5. Bedömning av planförslag	38
5.1. Nollalternativ	38
5.2. Planförslag.....	39
5.3. Bedömning av åtgärder och potter.....	40
5.4. Samlad bedömning i relation till nollalternativ	47
5.5. Bedömning av måluppfyllelse	50
5.6. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan	52
5.7. Kumulativa miljöeffekter	52
5.8. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser	53
Bilaga 1: Bedömningsmatriser	55

1. Inledning

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

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

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

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken² 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. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 2.

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

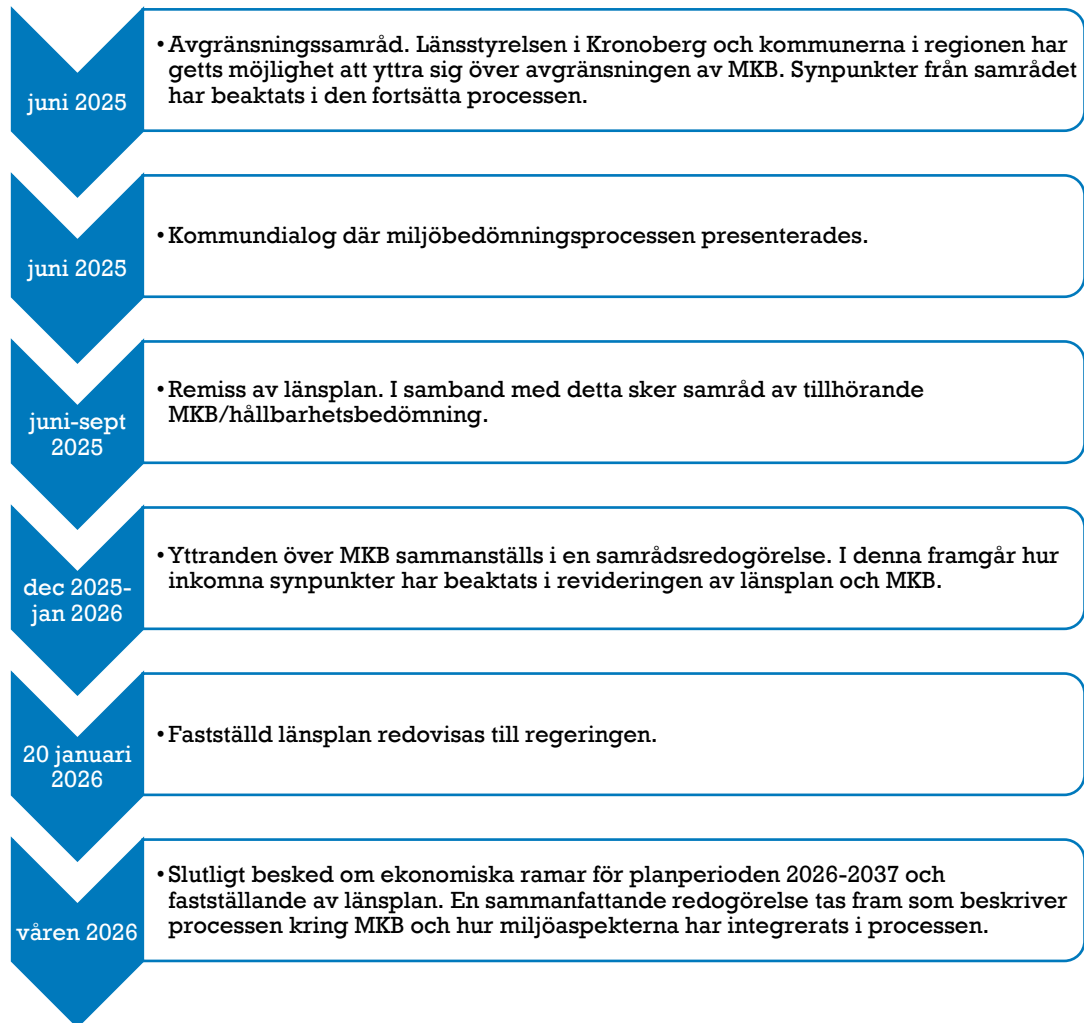
² Miljöbalken (SFS 1998:808)

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

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

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

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



2. Avgränsningar och metod

För att få till en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet. En avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram som innebär att Region Kronoberg i samråd med länsstyrelsen, länets kommuner och andra myndigheter har identifierat vilka miljöaspekter som är viktigast att behandla samt vilket geografiskt område och vilket eller vilka tidsperspektiv som miljöbedömningen ska behandla.

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

2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

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

Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som påverkar den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

2.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

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

I hållbarhetsbedömningen föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- ▷ Effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026–2029)
- ▷ Medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037)
- ▷ Lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Kronoberg. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, eftersom länstransportplanen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Allmänhetens intresse

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

Antaganden om nollalternativ

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

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

2.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 2-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där

transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

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

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

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

Miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Tabell 2-1. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå. Styrande regionala mål beskrivs i kapitel 4 i länstransportplanen.

Tabell 2-1. Miljöaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekter
Hälsa	• Fysisk aktivitet • Buller • Luft • Trafiksäkerhet
Klimat	• Transporteffektivitet • Energieffektivisering • Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	• Vatten • Naturresurser • Landskap och kulturmiljö • Biologisk mångfald

2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och

utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.³ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

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

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

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

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

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Kronoberg redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin.

Det första fokusområdet ”Inkluderande” handlar framför allt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Invånarna i länet spelar en central roll i arbetet med att ta fram länstransportplanen. Dialogen med invånarna sker i stor utsträckning genom kommunerna, som fungerar som en viktig länk mellan regionen och medborgarna. Förutsättningar för ökad

³ Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

delaktighet stärks genom att Regionen i sin dialog med kommunerna ställer frågor kopplade till olika målgruppers behov och platsers olika förutsättningar. För att säkerställa att invårnarnas erfarenheter och behov står i centrum för utvecklingen genomförs också särskilda projekt, såsom Parsmo och Byresan (beskrivna i länstransportplanens kapitel 6.3), där invårnarnas perspektiv lyfts genom uppsökande och inkluderande dialogmetoder. Målet för dessa projekt är att skapa hållbara mobilitetslösningar och att utveckla gator, torg och bytespunkter i byar och mindre samhällen till attraktiva, tillgängliga och väl gestaltade livsmiljöer. Ett särskilt fokus är på kvinnor och barn.

Eftersom inkludering i framtagandet av planen endast kan bedömas på övergripande nivå är fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen på de övriga tre fokusområdena Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande, som kan användas för att bedöma de olika åtgärdernas och åtgärdsområdenas bidrag till social hållbarhet.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Kronoberg har i Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg⁴ pekat ut följande utmaningar/knäckfrågor för social hållbarhet med bäring på infrastrukturen:

- ▷ Boendattraktiviteten i länet har ökat
- ▷ Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika
- ▷ Den sociala sammanhållningen har ökat
- ▷ Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats
- ▷ Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat.

För att bemöta utmaningarna har Region Kronoberg formulerat målsättningar om vilka förflyttningar som ska verkas för i länet, vilket motsvarar det som i SKB-metodiken kallas ”nycklar”. Följande förflyttningar relaterar till utmaningarna ovan:

- ▷ Ökad boendattraktivitet genom ökad tillgång till service, ökad befolkningsutveckling och minskad bostadsbrist. Kronoberg vill verka för att utveckla livskraftiga byar med gemenskap och engagemang, hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter.
- ▷ Ökad jämlikhet genom ökad folkhälsa, minskat antal ekonomiskt utsatta hushåll, och ökad sysselsättning.
- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem samt ett transporteffektivt samhälle.

⁴ Framtidens Kronoberg i världen, Regional utvecklingsstrategi 2025-2035

- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Kronoberg i sin flerkärnighet genom att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk.

Sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper, utveckla attraktiva boendemiljöer och till att stärka flerkärnighet i Kronoberg. Aspekterna som bedömts redovisas i Tabell 2-2.

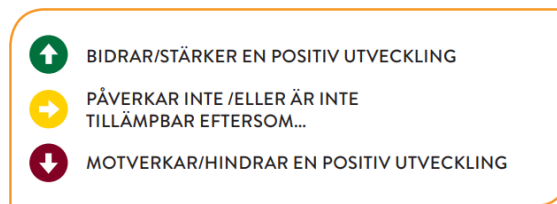
Tabell 2-2. Sociala aspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekter
Tillgänglighet generellt	- Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet - Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter
Tillgänglighet för olika grupper	- Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet - Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre - Funktionshinder: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder - Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster - Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status
Sammanhållning	- Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär - Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk - Boendeattraktivitet: Bidrag till att utveckla hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter

2.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

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



Figur 2-2. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 2.3 och 2.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. De samlade effektbedömningarna innehåller tre delar: en samhälls-ekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen.

I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning. Med andra ord belyser de samlade effektbedömningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

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

För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att stärka utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen. Detta kartunderlag redovisas i nulägesbeskrivning.

3. Nulägesbeskrivning

Nedan beskrivs nuläget i regionen vad gäller demografiska och socioekonomiska förutsättningar och tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar samt om trafik och infrastruktur. Därutöver ges en nulägesbild vad gäller förutsättningar rörande miljö och hälsa. Nulägesbeskrivningen är baserad på främst tidigare gjord nulägesanalys av jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering, och har kompletterats med ytterligare regionala styrande dokument av relevans för hållbarhetsbedömningen av länstransportplanen.

3.1. Demografiska och socioekonomiska förutsättningar

Befolkningsutveckling

Kronoberg har åtta kommuner och en sammanlagd befolkning på strax över 203 000 invånare. Kronobergs demografiska fördelning präglas av Växjö kommun där närmare hälften av länets invånare är bosatta. Utöver Växjö finns även tätorterna Tingsryd, Älmhult och Alvesta i Kronoberg, med en befolkning på mellan 8 000 och 15 000 invånare vardera. Utöver dessa tätorter har regionen en tydlig rural karaktär, med mindre tätorter och förhållandevis låg befolkningstäthet.⁵ Drygt var femte invånare i länet bor utanför en tätort, och ungefär 75 % av länets befolkning bor inom en 20 kilometers radie runt Växjö, Ljungby samt Älmhult.⁶

Det sociala landskapet

Befolkning, sysselsättning och utbildning

Region Kronoberg har under en tid haft en växande befolkning. Enligt dokumentet *Befolkningsutveckling i Kronobergs län 2025-2035*⁷ bedöms befolkningen öka även under prognosperioden med ca 1,53 procent. Det är något lägre än rikets tillväxt på 2,25 procent. Befolkningsökningen sker främst i länets tätorter, medan antalet boende utanför tätorterna bedöms minska. Under 2019 minskade befolkningen i fyra av länets kommuner (Alvesta, Lessebo, Ljungby och Tingsryd) och sedan 2016 har befolkningstillväxten avtagit i alla kommuner förutom Växjö, något som bedöms hänga samman med att invandringsnettot minskat sedan dess.⁸

Precis som landet i stort har Kronoberg en åldrande befolkning, vilket innebär att den äldre befolkningen ökar medan de yngre bli färre. Enligt regionens prognos förväntas antalet personer över 80 år att öka med 31 procent medan unga mellan 0-19 år väntas minska med sju

⁵ [Befolkningsutveckling i Kronobergs län, prognos 2025-2035](#)

⁶ Ortsutveckling i Kronobergs län

⁷ [Befolkningsutvecklingen i Kronobergs län Prognos 2025 - 2035](#)

⁸ [Trafikförsörjningsprogram Kronobergs län 2021-2030 med utblick](#)

procent. En åldrande befolkning kan innebära högre krav på länets samhällsservice varav kollektivtrafiken kan ses som en viktig del.

Mellan 2008–2014 har antalet anställda som bor i länet ökat i endast fem av länets tätorter. Störst tillväxt har skett i Älmhult och Växjö. I 27 av tätorterna i länet uppgick sysselsättningsgraden under 2014 till över 80 %. I sexton av dem var den under 75 %. Andelen av den sysselsatta befolkningen som pendlar över tätortsgräns för att arbeta ökade i 38 av tätorterna mellan 2008–2014.⁹

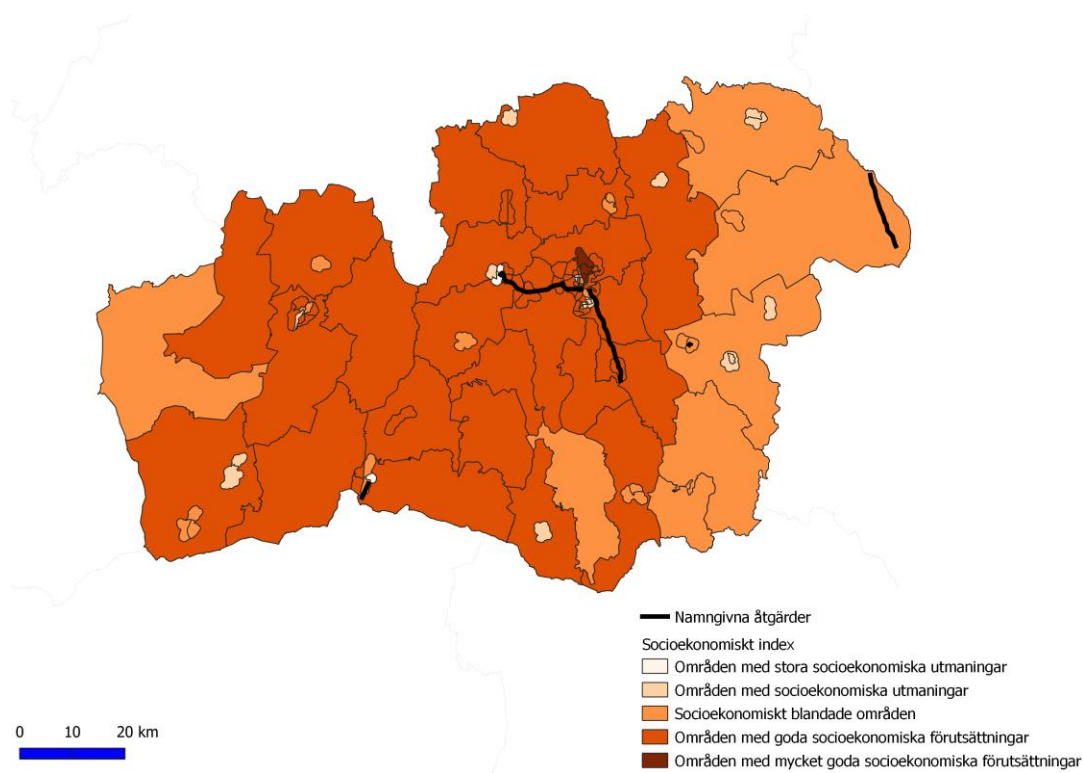
Koncentrationen av personer med eftergymnasial utbildning är högst runt det regionala- och de delregionala centrumen. I och runt Växjö och dess kringliggande omland är andelen högutbildade relativt hög. I Älmhult och Ljungby syns en liknande struktur, men spridningen till omlandet är inte lika stor som i Växjö. På sikt kan koncentrationen av eftergymnasialt utbildade till de större orterna innebära att mindre orter kommer att möta stora utmaningar när det gäller kompetensförsörjning inom vård- och omsorg och industri.¹⁰

Socioekonomi

Socioekonomiskt index är ett mått på social utsatthet och är en sammanvägning av tre kriterier: andel förvärvsarbetande, andel invånare utan gymnasieexamen och andel invånare med ekonomiskt bistånd. Ju högre index desto högre socioekonomisk status. Socioekonomisk utsatthet återfinns i större utsträckning i både tätorter och på landsbygd. De mest socialt utsatta områdena återfinns i tätorterna Lammhult, Alvesta, Kosta, Lessebo, Tingsryd, Ryd, Älmhult, Strömsnäsbruk och Braås, vilket visas i Figur 3-1.

⁹ Ortsutveckling i Kronobergs län. https://www.regionkronoberg.se/contentassets/39ea7815fa13482b9916dd774f9745fa/ortsutveckling_kronobergs_lan_2016.pdf

¹⁰ Ortsutveckling i Kronobergs län https://www.regionkronoberg.se/contentassets/39ea7815fa13482b9916dd774f9745fa/ortsutveckling_kronobergs_lan_2016.pdf



Figur 3-1 Socioekonomiskt index för DeSO-områden i Kronobergs län.

Folkhälsa

Transportsystemet kan inte ensamt öka den fysiska aktiviteten eller den självskattade hälsan i befolkningen. Det transportsystemet kan påverka är hur många och vilka som har möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik som en del av vardagsmotionen. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre.¹¹

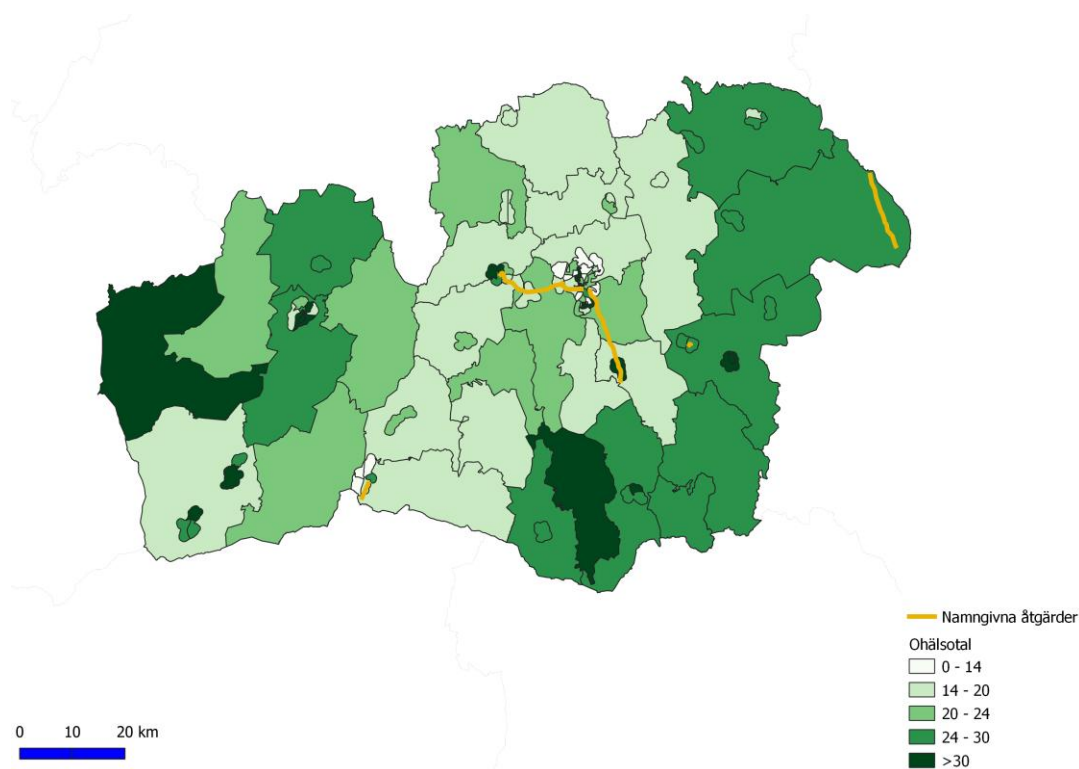
En stor del av Kronobergs befolkning når inte upp till de rekommenderade nivåerna av fysisk aktivitet. Ungefär 40 procent av befolkningen över 16 år i Kronoberg uppnår inte rekommendationen om 150 aktiva minuter per vecka. Det finns skillnader i aktivitet utifrån utbildningsnivå och födelseland, exempelvis är män och kvinnor med förgymnasial utbildning mindre fysiskt aktiva i jämförelse med andra utbildningsgrupper¹².

Ett mått på hälsostatusen i regionen är det så kallade ohälsotalet som är genomsnittligt antal utbetalda dagar med sjukpenning. För regionen är ohälsotalat ojämnt fördelat i befolkningen,

¹¹ Se bl a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovarrapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet-behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

¹² [Hälsoläget i Kronoberg \(2025\)](#).

se Figur 3-2. Höga ohälsotal återfinns i flera av regionens större tätorter samt på landsbygder. Som kartan visar så sammanfaller flera områden med höga ohälsotal med hög diversitet och/eller svag socioekonomi (se socioekonomiskt index i föregående avsnitt).



Figur 3-2 Ohälsotal för DeSO-områden i Kronobergs län.

Undersöks fördelningen i hälsa mellan olika grupper så visar rapporten *Hälsa på lika villkor*¹³ på små skillnader över tid mellan både kön och ålder vad gäller allmän hälsa i den vuxna befolkningen. Mellan 2004-2014 ökade den självskattade hälsan bland länets invånare, för att sedan sjunka mellan 2014-2024. Det innebär att andelen som skattar sin hälsa som god 2024 är densamma som för 20 år sedan. Skillnaderna mellan kvinnor och män är som ovan nämnt små, men de skillnader som går att se är att kvinnor rapporterar en något lägre självskattad hälsa i jämförelse med män och har gjort så över tid.

3.2. Tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar

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

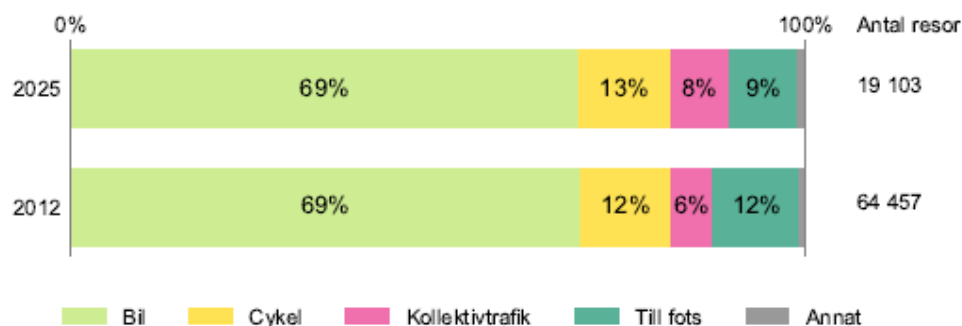
¹³ Region Kronoberg. *Hälsa på lika villkor*. (2025) <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/a73fcbce1ae04c8ca144338acd7cf73e/halsa-pa-lika-villkor-2024.pdf> Hämtad 2025-09-23

sådana studier i en sammanställning av effekter och effektsamband för sociala nyttor som Trivector tagit fram för Trafikverket.¹⁴

Sammantaget kan det konstateras att även om resmönster skiljer sig mellan olika grupper av människor i Kronoberg är bilen fortfarande det vanligaste färdmedlet. Det innebär att invånarnas rörlighet och tillgänglighet i första hand varit anpassat till bilen. Ur ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv kan sägas att satsningar på framför allt kollektiv-, gång- och cykeltrafik framför allt gynnar de grupper av människor som inte har hög tillgång till bil och inte heller värderar bil lika högt. Grupper som generellt har lägre tillgång till bil och inte värderar den lika högt är kvinnor, socioekonomiskt utsatta grupper, pojkar och flickor som inte har körkort eller bil samt utlandsfödda personer.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen (RVU) från 2025 visar att det sammanlagda resandet med kollektivtrafik enbart utgör omkring 8 procent av alla resor i regionen.¹⁵ Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i regionen och används vid cirka 69 procent av resorna. Gång- och cykelresor står för runt 16 procent av resorna och resor till fots för 9 procent. Färdmedelsfördelningen i Region Kronoberg visas nedan i Figur 3-3.



Figur 3-3. Färdmedelsfördelning per år. Region Kronoberg RVU 2025

Den senaste RVU:n visar att kollektivtrafiken har ökat sin färdmedelsandel i regionen sedan 2012 från 6 till 8 procent. Däremot är andelen resor med bil oförändrad sedan 2012. Kollektivtrafiken vinner i stället andelar från andra hållbara färdmedel, gång- och cykelresor och andelen hållbara resor i Kronoberg har därmed inte förändrats sedan 2012 (och förblir cirka 30 procent).

¹⁴ Trafikverket Publikation 2020:240. Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband.

¹⁵ Region Kronoberg (2025) Resvaneundersökning 2025

Vid jämförelser av Region Kronobergs resvaneundersökning från 2025 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning¹⁶ framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet markant högre i Kronoberg (cirka 69 procent av resorna mot strax över hälften nationellt) än i riket som helhet. Vidare är andelen resor med kollektivtrafik lägre i Kronoberg (cirka 8 procent av resorna) än i riket som helhet (cirka 20 procent). En bidragande faktor till att många reser med bil i Region Kronoberg är att stora delar av länet består av gles- och landsbygdsområden där utbudet av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur är mer begränsat.

Pendlingsmönster

Kronobergs län har en betydande inomregional pendling över tätorts- och kommungränser och har också ett betydande pendlingsutbyte med andra län. Länet har, i relation till folkmängd, den högsta inpendlingen i Sverige, varav de starkaste pendlingsrelationer är med Skåne, Jönköpings, Kalmar samt Blekinge län.¹⁷ Totalt har antalet in- och utpendlare till- och från Kronobergs län ökat med 87 procent mellan 1993–2014. I 41 av orterna i länet pendlar mer än hälften av den sysselsatta befolkningen över en tätortsgräns för att arbeta. Av de tio starkaste pendlingsrelationerna (mellan tätorter) i länet är åtta av dem i relation till Växjö.¹⁸

Region Kronoberg har tillsammans med Energikontor Sydost och Länsstyrelsen Kronoberg genomfört ett projekt som syftar till mer hållbara arbetsresor. Uppföljningen från 2020, tre år in i projektet, visar att 51 % av de tillfrågade reser ensamma i bil till arbetet, 5 % samåker, 28 % reser med cykel, 7 % reser kollektivt och 8 % promenerar.¹⁹

Kvinnor och män

Ett flertal resvaneundersökningar och transportpolitiska studier med kön som analysfaktor i Kronoberg såväl som i Sverige och internationellt visar att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster. En nulägesbeskrivning som Trivector gjort för Region Kronoberg (som underlag till länsplanen för perioden 2018–2029) visar också att det finns systematiska skillnader mellan kvinnor och män i Kronobergs län när det gäller attityder till bilanvändning, och representation i beslutande organ.²⁰

Följande kan konstateras vad gäller kvinnors och mäns resande i Kronoberg:

- ▷ Kvinnor gör något fler antal resor än män varje dag.
- ▷ Kvinnor reser 20% färre kilometer per dag jämfört med män.

¹⁶ Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

¹⁷ Ortsutveckling i Kronobergs län

¹⁸ Ortsutveckling i Kronobergs län

¹⁹ Region Kronoberg (2021) Hur klimatsmart reser Kronoberg? En resvaneundersökning och slutrapport av satsningen Res Grönt i Gröna Kronoberg.

²⁰ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector Traffic. PM 2017:52

- ▷ Andelen kvinnor som använder bil som huvudsakligt färdmedel är lägre jämfört med andelen män.
- ▷ Andelen kvinnor som använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel är högre jämfört med män.
- ▷ Kvinnor reser ungefär 25 km bil per person och dag jämfört med män som reser runt 30 kilometer.

Unga och äldre

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.^{21, 22, 23}

I Sverige står cyklandet för 13 % av barns resor. Barn i stora och medelstora tätorter, särskilt de som bor nära stadskärnan, cyklar mer; barn på landsbygd åker mer bil och buss eller skolskjuts. 11-årsåldern är en brytpunkt då 4 av 5 barn får gå eller cykla själva till skolan.^{24, 25, 26}

För äldre är bilen generellt sett det dominerande färdssättet. Dock blir gång och kollektivtrafik ett allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor

²¹ Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3. <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/samt>
Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

²² Trivector. (2013:52). Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län

²³ Sådana grupper är, enskilt och i kombination, kvinnor, socioekonomiskt utsatta, yngre kvinnor och män, pojkar och flickor, och utlandsfödda personer

²⁴ Slotte J, Wennberg H (2014). Mänskliga rättigheter och kollektivtrafik: Så påverkar "Strategi för funktionshinderanpassning" andra resenärsgupper. Uppdrag för Västra Götalandsregionen. Lund, Sverige: Trivector Rapport 2014:32.

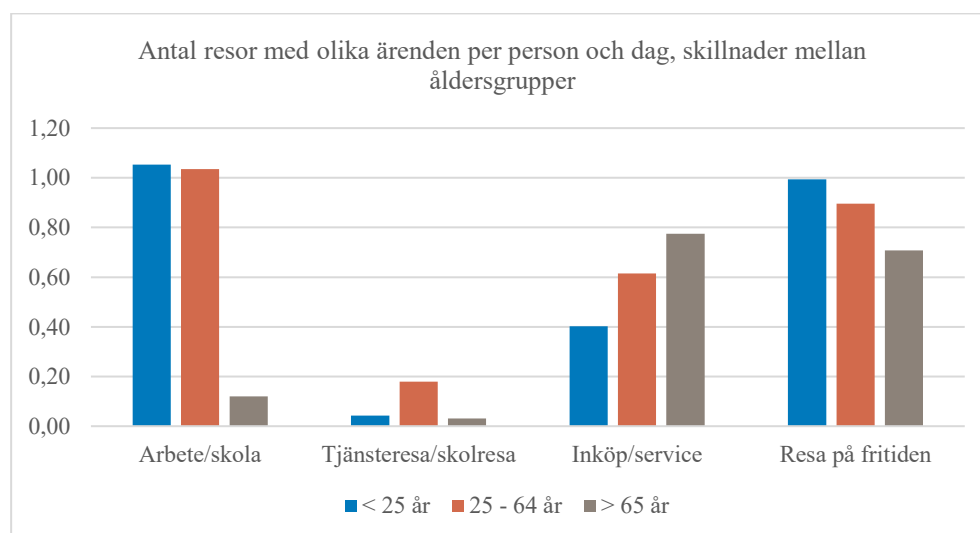
²⁵ Wennberg H, Sundberg I (2016). Sänkt bashastighet i tätort: Konsekvenser för oskyddade trafikanter trafik-säkerhet och trygghet. Uppdrag för Trafikanalys. Trivector Rapport 2016:110. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

²⁶ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.²⁷

År 2017 genomfördes en detaljerad studie för regionen beträffande jämställdhet och jämlikhet inom transportplanering. Sedan dess har ingen uppföljning gjorts, men resultatet bedöms fortsatt relevant. Följande kan konstateras vad gäller resande kopplat till ålder i Kronoberg år 2017.^{28, 29}

- ▷ Gruppen äldre över 65 år gör generellt färre antal resor per dag, förutom resor som gäller inköp och service.
- ▷ För äldre kvinnor och män över 65 år är resor kopplade till inköp och service de vanligaste (se Figur 3-4).
- ▷ Den vanligaste resan för personer under 25 år och mellan 25 och 64 i Kronoberg är kopplad till arbete och skola (se Figur 3-4).
- ▷ Personer under 25 år använder kollektivtrafik, cykel och gång i större utsträckning än övriga grupper (se Figur 3-5).
- ▷ När det gäller antal resta kilometer med olika färdmedel dominerar för gruppen 25–64 år bilkilometrarna (se Figur 3-6).

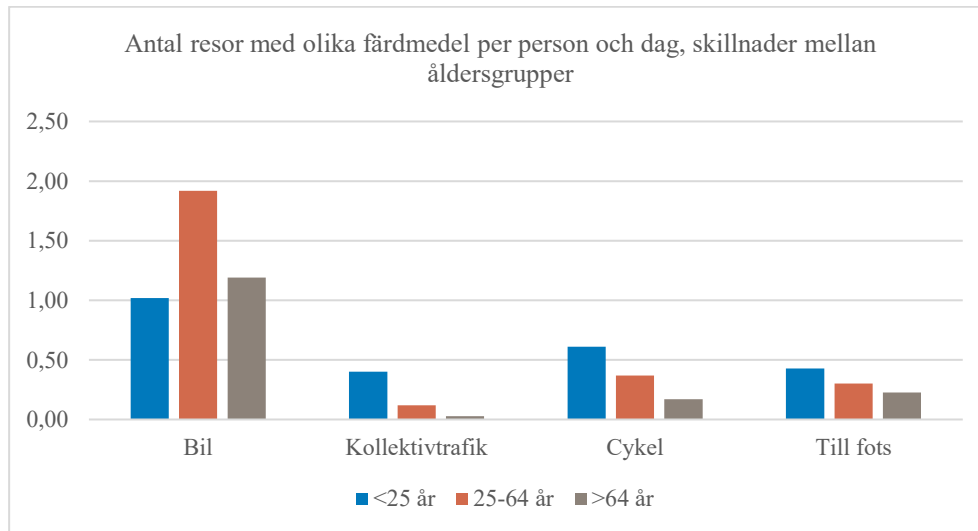


Figur 3-4 Antal resor per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

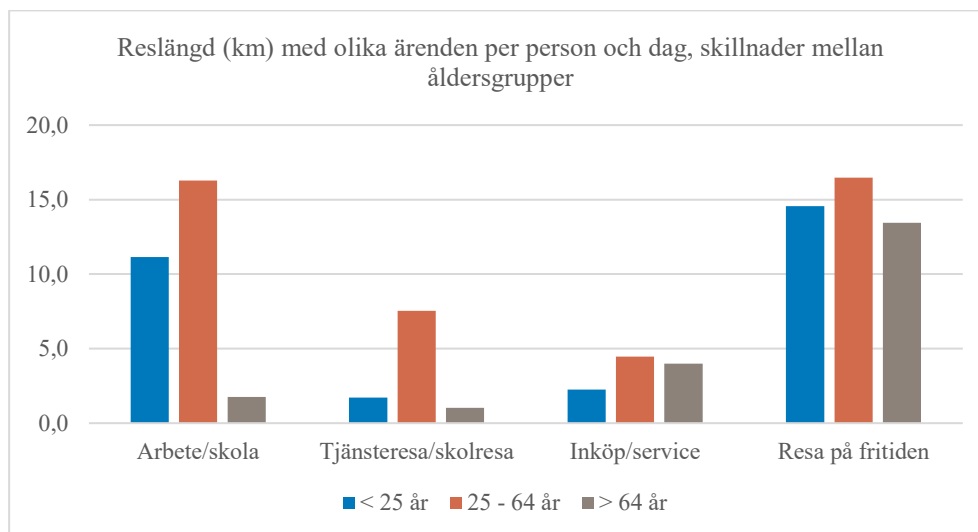
²⁷ Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

²⁸ Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering: Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52

²⁹ <https://geodata.kronoberg.se/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=4b4ae0e1d70e42f99852b86fcc9246c0>



Figur 3-5 Antal resor per person och dag uppdelat på färdmedel och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.



Figur 3-6 Reslängd i kilometer per person och dag uppdelat på ärende och ålder. Källa: Trivectors bearbetning av Resvaneundersökningen i sydöstra Sverige 2012, figuren avser endast Kronobergs län.

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således kan en väl fungerade kollektivtrafik vara centralt för delaktighet och integrering i samhället.³⁰

Personer med funktionsnedsättning

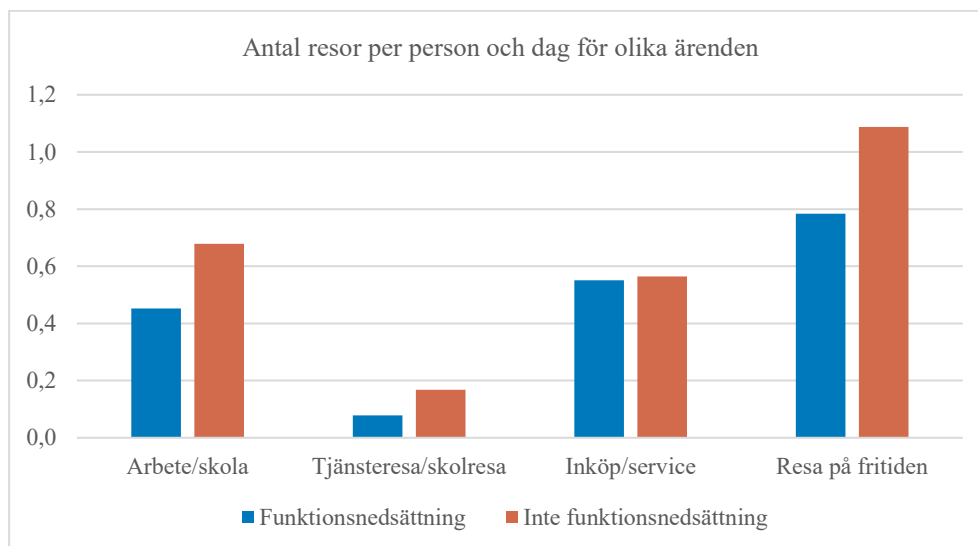
Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.³¹

Figur 3-7 och Figur 3-8 nedan visar att gruppen personer med funktionsnedsättning i Kronoberg generellt reser mindre än andra grupper, både i antal resor och i antal kilometer. Detta indikerar att personer med funktionsnedsättning är mer begränsade i sin vardag än andra, och har därmed en sämre tillgänglighet till betalt och obetalt arbete, service, boende och rekreation.³² Även färdstätt skiljer sig mellan personer med och utan funktionsnedsättning, vilket illustreras i Figur 3-9 och Figur 3-10. Kollektivtrafik, biltrafik och resor till fots är särskilt viktiga färdmedel för gruppen.

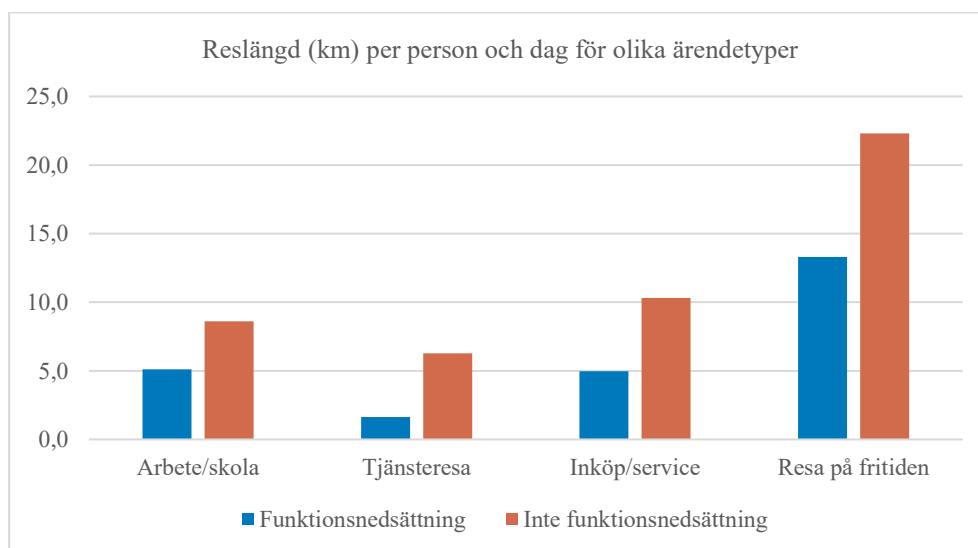
³⁰ Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2

³¹ Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

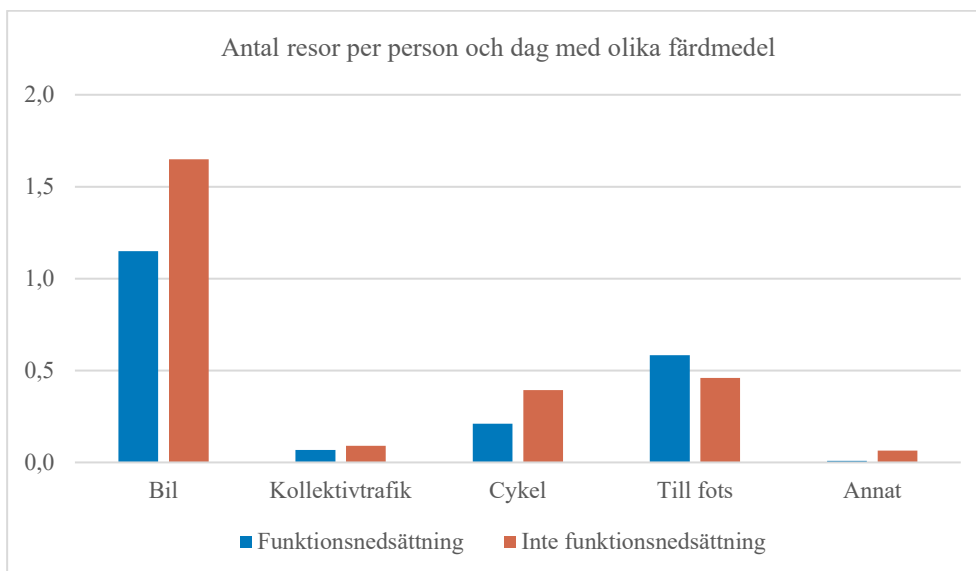
³² Dymén, C., Wennberg, H., Smidfelt Rosqvist, L., Slotte, J. (2017) Jämställdhet och jämlikhet i Kronobergs transportplanering. Nulägesbeskrivning. Trivector traffic. PM 2017:52



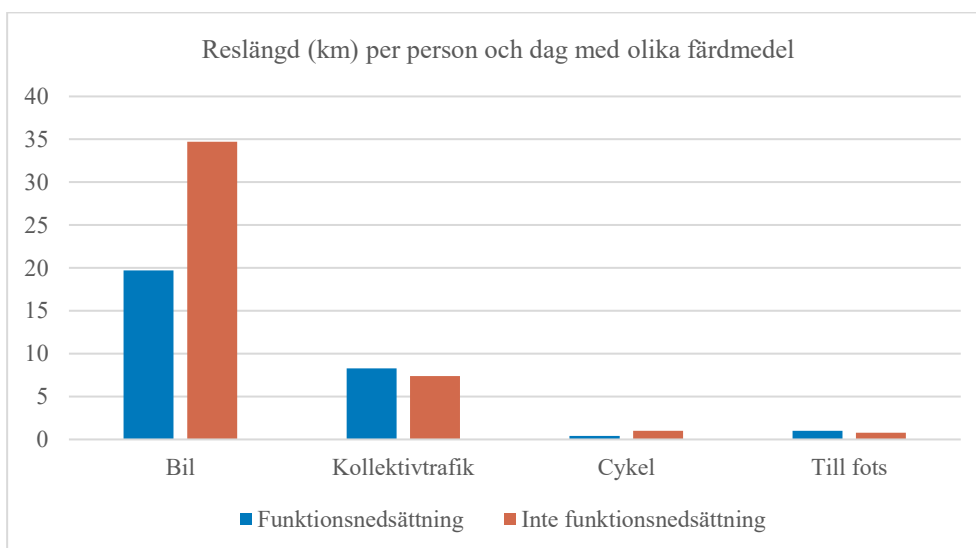
Figur 3-7 Antal resor per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



Figur 3-8 Reslängd (km) per person och dag för olika ärenden. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



Figur 3-9 Antal resor per person och med olika färdssätt. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.



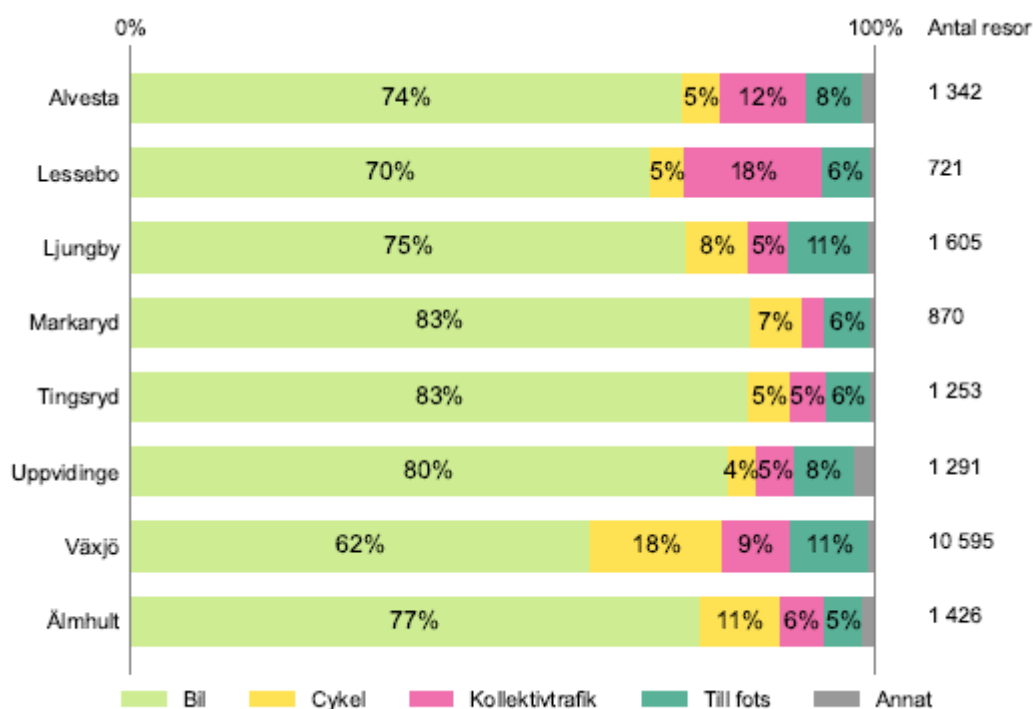
Figur 3-10 Reslängd (km) per person och dag med olika färdmedel. Källa: Trivectors bearbetning av RVU Sverige 2011–2014 för Kronoberg.

Stad/land

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig 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 färd sättet 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 skillnader i resvanor som syns mellan stad och landsbygd.³³

I Kronoberg framkommer skillnader i färdmedelsfördelningen mellan de olika kommunerna inom regionen (se Figur 3-13). Kommuner av en mer rural karaktär har i regel en högre andel resor genomförda med bil, till exempel Tingsryd, Markaryd och Uppvidinge, mellan 80 och 83 procent andel resor med bil.³⁴ Andelen som reser med bil är lägst i Växjö, regionens största stad, 62 procent. Andelen resor med kollektivtrafik är högst i kommuner likt Lessebo och Alvesta (18 resp. 12 procents kollektivtrafiksandel), där flera orter har regional- och fjärrtågs förbindelser till Växjö och Kalmar. Växjö kommun har, trots stadsbusstrafik och flera tåglinjer, en kollektivtrafiksandel på 9 procent. Övriga kommuners kollektivtrafiksandel är mycket begränsad. Växjö är i gengäld den kommun i regionen som har högst andel cykling.



Figur 3-11 Färdmedelsfördelning per kommun i Kronoberg.

³³ Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt*. Trivector rapport: 2019:57

³⁴ Region Kronoberg (2025) Resvaneundersökning 2025

Kollektivtrafikens tillgänglighet

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

En förutsättning för att alla i Kronoberg ska kunna använda kollektivtrafiken är att den är användbar och tillgänglig på ett trafiksäkert sätt. En stor utmaning är därför att skapa en kollektivtrafik med god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Själva fordonen är väl anpassade men däremot finns det behov av ytterligare tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter.³⁵

Kopplat till möjligheten att resa kollektivt för personer med funktionsnedsättning är hållplatsernas utformning väsentlig. År 2019 fanns det 287 hållplatslägen med fler än 4000 påstigande per år. I dagsläget finns det emellertid inte någon uppdaterad statistik på hur många av dessa som uppfyller de krav gällande tillgänglighet som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har satt upp i trafikförsörjningsprogrammet.³⁶

Tillgänglighet ur ett barnperspektiv

Tillgänglighet ur ett barnperspektiv innebär att barn ska ha möjligheten att ta sig till viktiga målpunkter utan att bli utsatta för farliga trafiksituationer. Barns rörelsefrihet å andra sidan innebär att de kan ta sig runt på egen hand inom området. Barns rörelsefrihet är oftast begränsad av vuxna som tycker området är otryggt eller osäkert.

Cykel och kollektivtrafik är två viktiga färdssätt för barn att kunna resa självständigt. Två viktiga indikatorer är därför om det finns kollektivtrafik hållplatser i närområdet och är de säkra för barn att nå utan långa omvägar samt om det finns tydliga och orienterbara gång- och cykelvägar i området. En tillgänglighetsanalys i länet visar exempelvis att 98 % av alla skolor ligger inom 1 km från en hållplats.

Länstrafiken har tagit fram information till skolorna i länet om hur eleverna kan köpa biljetter, samt hur de kan bidra till att minska smittspridningen av Covid-19 och resa tryggare. Flyern finns på svenska, engelska, dari, arabiska, somaliska och tigrinja. Länstrafiken har även erbjudit en prismässigt kraftigt reducerad fritidsbiljett för barn och ungdomar upp till 19 år för att underlätta självständig mobilitet.³⁷

Länstrafiken lanserade en ny kundapp för resesökning och biljettköp i den allmänna kollektivtrafiken. Inför lanseringen testades produkten på ett antal olika testgrupper där ungdomar deltog för att lämna synpunkter. Utifrån denna testperiod har länstrafiken samlat på sig ett antal förbättringsområden som organisationen kommer arbeta aktivt med 2021.

Länstrafiken inhämtar ungdomars åsikter om kundnöjdhet. Ungdomar har lägre kundnöjdhet än för hela kundunderlaget sammantaget, men ligger på samma nivå som riket som helhet.

³⁵ Regionalt trafikförsörjningsprogram

³⁶ Uppföljningsrapport kollektivtrafik

³⁷ Regionalt barnbokslut

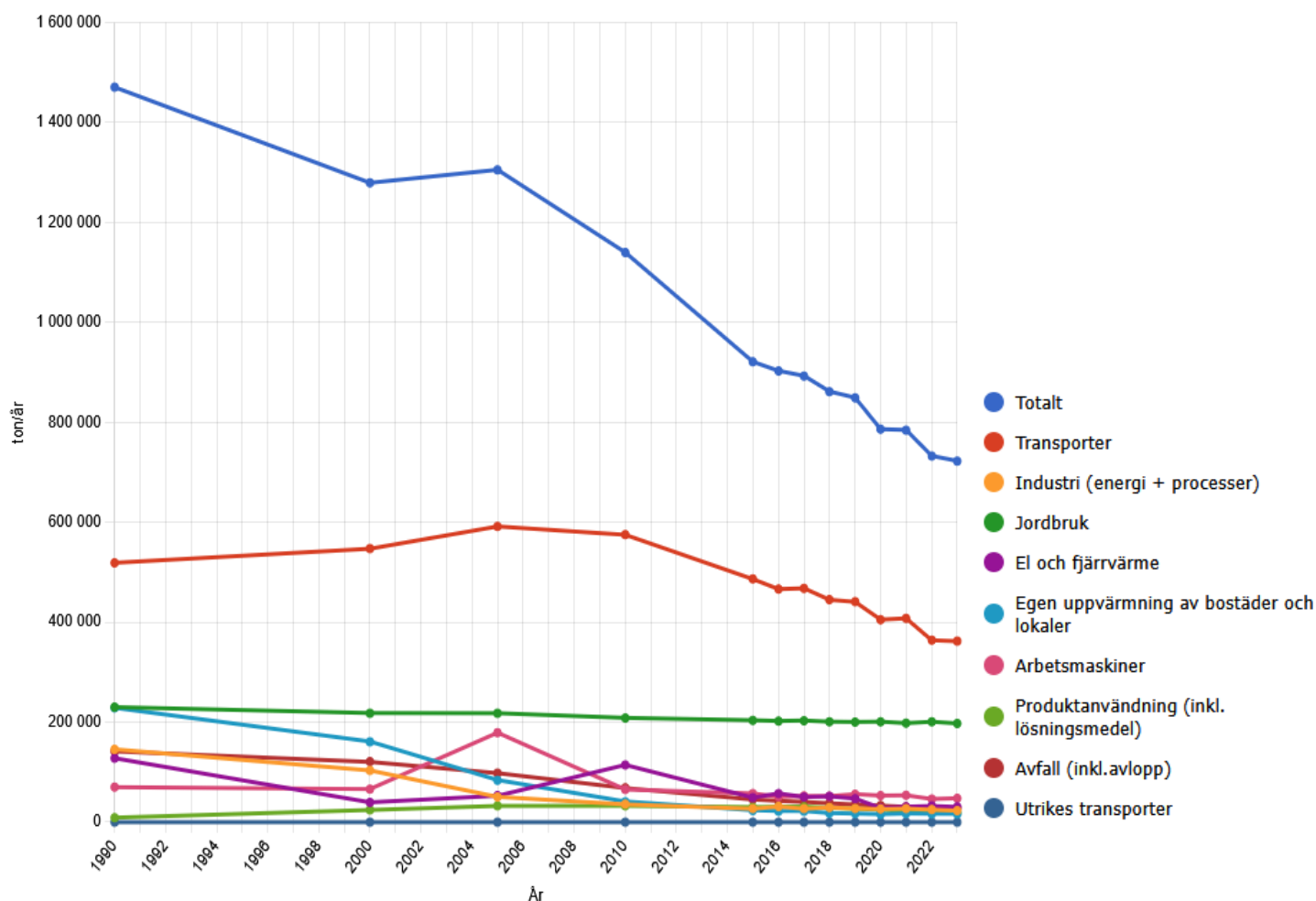
När det gäller nöjdhet med senaste resa samt förarens bemötande är skillnaderna mindre och likafullt i nivå med det nationella snittet.

3.3. Miljö och hälsa

Klimat

Utsläppen av växthusgaser i Kronobergs län har minskat stadigt sedan 1990. Dock har utvecklingen inom transportsektorn inte varit lika positiv som inom andra sektorer, exempelvis industri och uppvärmning. Transportsektorn står idag för nästan hälften av utsläppen i länet, se

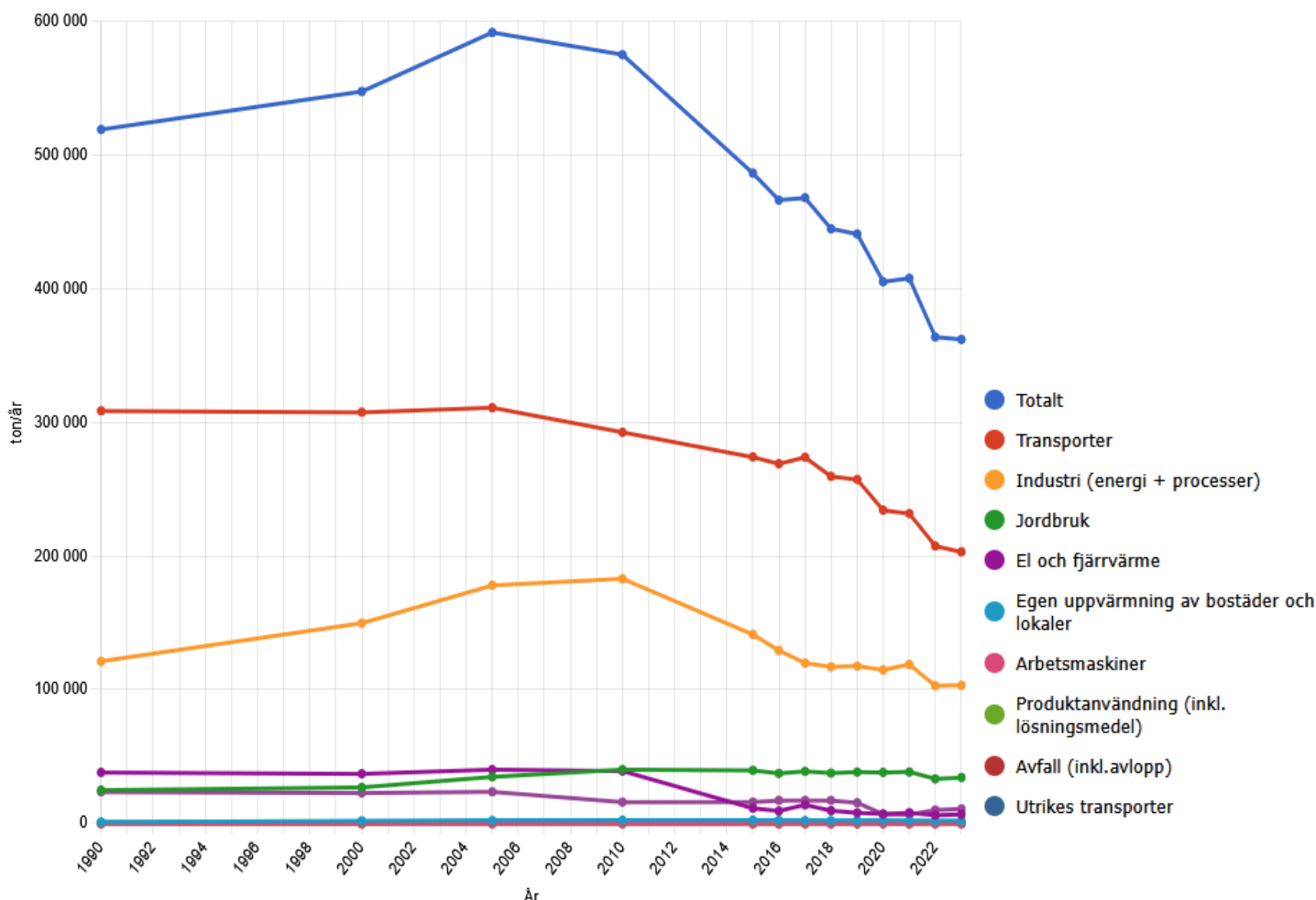
Figur 3-12.



Figur 3-12 Utsläpp av växthusgaser totalt och inom olika sektorer i Kronobergs län 1990-2023.³⁸

³⁸ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

Länets relativt glesa struktur bidrar till långa körsträckor. Personbilstrafiken står för mer än hälften av transportsektorns utsläpp i länet, se Figur 3-13.



Figur 3-13 Utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn i Kronobergs län 1900-2023³⁹

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en RTI-plan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.⁴⁰ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter⁴¹

³⁹ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁴⁰ Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.

⁴¹ IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

och även IPCC⁴² och OECD⁴³ drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Hälsa

Luft

Utöver klimatpåverkan har transportsektorn även stor betydelse för luftkvaliteten, särskilt i tätorter. Luftkvaliteten i länet är god, och har förbättrats de senaste 20 åren, även om utsläppen från transporter måste minska snabbare för att nå målen. De påverkar klimatet, luften och bidrar till övergödning och innebär hälsoproblem för många människor. Satsningen på ökad tillgänglighet i länets skyddade natur ger goda förutsättningar att bidra till förbättrad folkhälsa.

Problemen med luftföroreningar är störst i intensiv trafikmiljö. Lokalt, och mestadels tillfälligt förekommer förhöjda halter av hälsoskadliga ämnen. Långdistanstransporterade ämnen och det faktum att länet är ett glesbygdslän där hög andel av invånarna använder egna bilar påverkar länets luftkvalitet negativt.

Som på många andra håll i landet är det svårast att nå miljömål för partiklar, PM₁₀, i tätorter. För att nå målet behöver utsläppen minska från vägtrafiken, energiproduktionen, industrin samt hushållens vedeldning.⁴⁴ Halterna av såväl PM_{2,5} och PM₁₀ beror främst transport, industri och vedeldning. Transportsektorn står för 13 % (2023) av utsläppen av PM_{2,5} i Kronobergs län, med en minskande andel sedan 1990 på grund av renare bränslen och mer effektiva motorer. Transportsektorns andel av PM₁₀ är 30 % och har en ökande andel. Här är det framför allt slitage från vägbanan som är betydande utsläppskälla.⁴⁵

Trots att luftkvaliteten bedöms vara god beräknas 126 personer dö i förtid varje år på grund av effekterna av partiklar (PM₁₀) i Kronobergs län, enligt beräkningar från 2020. Detta kan jämföras med att nio personer dog i trafikolyckor under 2019. Bättre luftkvalitet innebär bättre livskvalitet i form av minskad sjuklighet, mindre sjukfrånvaro och ökad livslängd.⁴⁶

⁴² Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

⁴³ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

⁴⁴ Länsstyrelsen Kronobergs län (2020) Regional årlig uppföljning av miljömålen 2020 i Kronobergs län

⁴⁵ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁴⁶ Ibid.

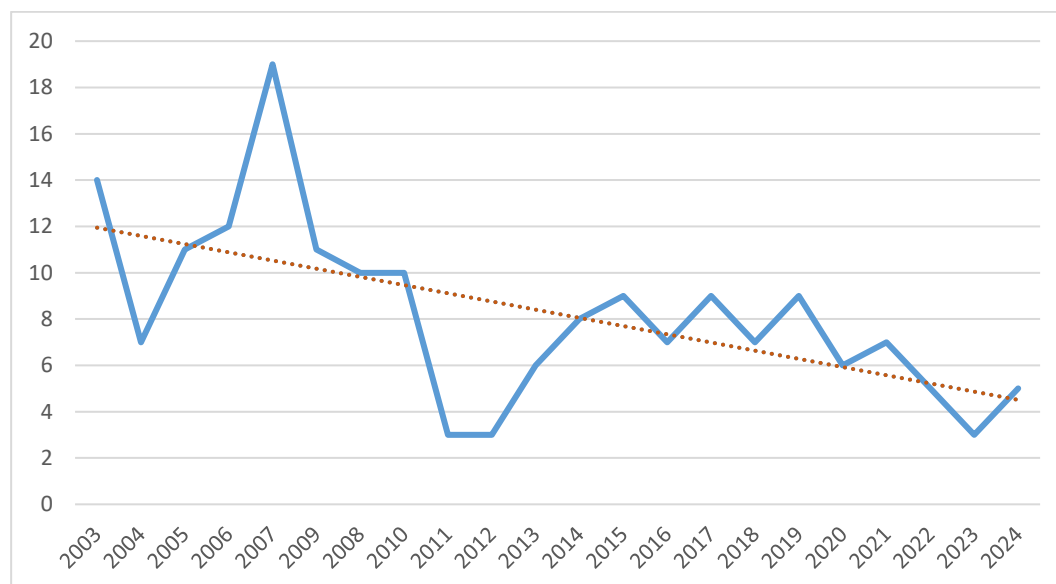
Buller

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 störning som berör flest människor och som enligt forskning har stark påverkan på vår hälsa. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Trafiksäkerhet

Transportstyrelsen sammanställer årlig statistik över vägtrafikskador per län. Utfallet för Kronobergs län 2024 var fem dödade och 36 svårt skadade personer.⁴⁷ Antalet dödade i trafiken återspeglar en fortsättning för trenden med allt färre årliga vägtrafikolyckor i riket, såväl som i länet (Se **Fel! Hittar inte referenskälla.**). Däremot kan en ökande trend i Kronoberg observeras vad gäller antalet allvarligt skadade (ISS 9+) i trafiken (Se **Fel! Hittar inte referenskälla.**). Personbilsrelaterade olyckor utgör fortsatt en stor del av de allvarligare olyckorna i länet, men cykel/mopedolyckor, såväl som påkörningsolyckor av gående, har ökat över tid i Kronoberg.

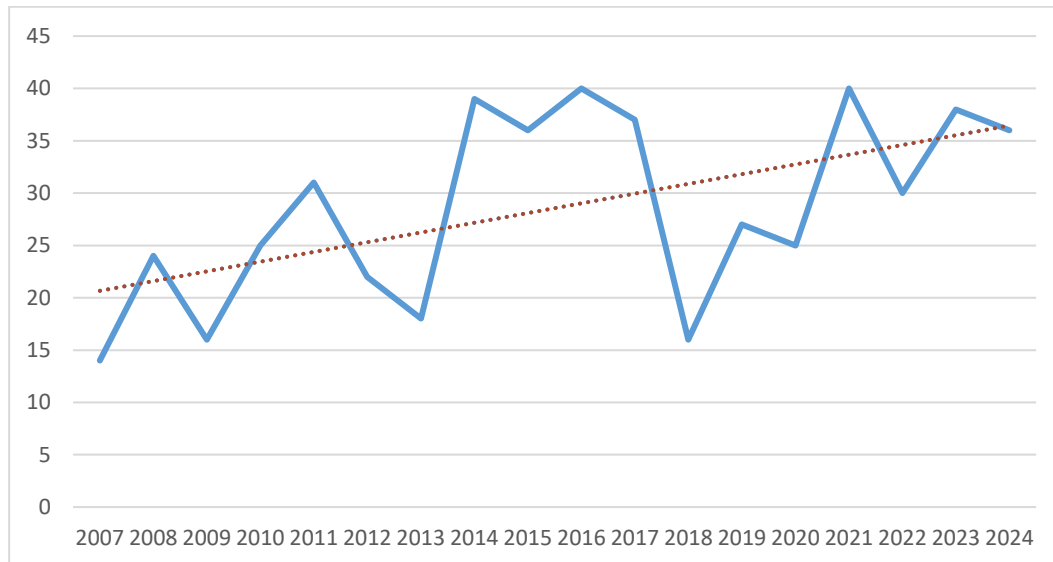
Transportstyrelsens data visar att män är kraftigt överrepresenterade bland dödsolyckor i länet, både under den senaste 15-årsperioden (80 procent) och under 2024 (fyra av fem). Trafikanalys konstaterar vidare att unga vuxna och äldre, generellt sätt tillhör riskgrupper.⁴⁸



Figur 3-14. Polisrapporterade döda personer i vägtrafikolyckor 2003–2024, Kronobergs län. Källa: Transportstyrelsen.

⁴⁷ Transportstyrelsen (2025) Statistik över vägtrafikolyckor

⁴⁸ Trafikanalys (2024) Vägtrafikskador 2023



Figur 3-15. Allvarligt skadade (ISS 9+) i trafiken 2007–2024, Kronobergs län. Källa: Transportstyrelsen.

Landskap och naturresurser

Naturresurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. Delar av Halland har också jordbruksmark med hög bördighet. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap. Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

Barriäreffekter för djur, växter och människor

Både infrastrukturanläggningar och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur, människor och växtliv att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Växtliv

Infrastrukturens påverkan på växtlivet består av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon som kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses

med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Biologisk mångfald

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

I lika hög grad som att bevara utsatta arter gäller det att förebygga att inte ännu fler arter kommer upp på listan över hotade arter som kräver särskilda åtgärdsprogram. Det kräver en sammanhängande struktur av land- och vattenbaserade biotoper med tillräckliga arealer och tillräckliga spridningskorridorer. Förändringar i landskapet leder inte bara till att fler arter blir hotade utan den biologiska mångfalden påverkas också av att nya arter invandrar till landskapet.

4. Bedömning av planalternativ

4.1. Studerade alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebär att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder.

Under planeringsprocessen tog Region Kronoberg två fram teoretiska scenarier – Scenario A och Scenario B – för att visa hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade ramen på 1,3 miljarder kronor. De två scenarierna är inte förslag till färdiga planer, utan ett sätt att illustrera olika vägval och hur olika prioriteringsprinciper påverkar vilka behov som kan tillgodoses. Båda scenarierna innehåller åtgärder som bidrar till hållbar utveckling, men på olika sätt och med olika fokus. Därför benämns de enbart A och B, utan värderande etiketter.

▷ **Scenario A – Fokus på hållbart vardagsresande och nära åtgärder**

Detta scenario prioriterar satsningar på cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder. Utgångspunkten är att inkludera samtliga kommuners identifierade behov inom cykel och bidragsåtgärder – vilket enligt grova kostnadsuppskattningar innebär ett omfattande investeringsbehov. Cirka 33 procent av medlen för ”mindre investeringar väg” antas i detta scenario gå till ortsnära förbättringar som också stärker gestaltad livsmiljö. Utifrån att samtliga prioriterade områden i scenariot har tilldelats de belopp som framkommit i beräkningar och uppskattningar medför det att omkring 634 miljoner kronor av ramen inte används till fysiska infrastrukturinvesteringar.

▷ **Scenario B – Fokus på trafiksäkerhet och stora vägprojekt**

Detta scenario fokuserar i stället på större namngivna vägprojekt och standardhöjande åtgärder som mötessepareringar och breddningar. Samtliga åtgärder som Trafikverket har tagit fram samhällsekonomiska bedömningar för inkluderas. I detta scenario minskar utrymmet för mindre åtgärder, vilket påverkar kommunernas möjligheter att få genomföra insatser i det kommunala vägnätet.

4.2. Bedömning av alternativ

Som utgångspunkt för bedömningen av alternativen skapades bedömningsmatriser för Scenario A och B (som finns i Bilaga 1) där samtliga aspekter bedömts för de olika åtgärder och åtgärdsområden som ingår i de olika scenarierna. Här sammanfattas de viktigaste skillnaderna i påverkan mellan de två alternativen, vilket illustreras i Tabell 4-1 och Tabell 4-2.

Tabell 4-1. Bedömning av de studerade scenarierna avseende social hållbarhet. Grönt = scenariot bidrar positivt, rött = scenariot bidrar negativt., gult = ingen påverkan eller underlag saknas. Grön och röd pil innebär tydliga målkonflikter mellan olika åtgärder i scenariot.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Scenario A	Scenario B
Tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)		
	Näringslivets tillgänglighet		
	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.		
	Barns tillgänglighet		
	Äldres tillgänglighet		
	Jämställdhet		
	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	Svårbedömt	
Sammanhållning	Binda samman socioekonomi		
	Flerkärnighet		
	Boendeattraktivitet		
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet		

Tabell 4-2. Bedömning av de studerade scenarierna avseende miljömässig hållbarhet. Grönt = scenariot bidrar positivt, rött = scenariot bidrar negativt., gult = ingen påverkan eller underlag saknas. Grön och röd pil innebär tydliga målkonflikter mellan olika åtgärder i scenariot.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Scenario A	Scenario B
Hälsa	Buller		
	Luft		 
	Trafiksäkerhet		
Klimat	Transporteffektivitet		 
	Energieffektivisering		 
	Energianvändning vid byggande samt drift- och underhåll		
Landskap	Vatten		
	Naturresurser		 
	Landskap och kulturmiljö		
	Biologisk mångfald		

Scenario A och B är konstruerade för att betona olika aspekter av hållbarhet, där scenario A helt utesluter större vägåtgärder för att minimera den negativa påverkan på klimat och miljö som uppstår från sådana åtgärder. I stället prioriteras i detta scenario mindre investeringar och bidragsåtgärder, som har en betydligt mindre negativ påverkan på klimat och miljö. Samtidigt har dessa åtgärder stora positiva effekter på de sociala hållbarhetsaspekter som handlar om tillgänglighet för olika grupper, boendattraktivitet och olika aspekter av hälsa. Däremot innebär scenario A begränsade bidrag till att förbättra näringslivets tillgänglighet.

Scenario B å andra sidan är konstruerat för att maximera de nyttor som uppstår från större vägåtgärder, vilket innebär betydligt större negativ påverkan på klimat, landskap och naturmiljö och biologisk mångfald, men också större bidrag till näringslivets tillgänglighet.

Båda scenarierna bidrar positivt till aspekten Boendeattraktivitet, men på olika sätt. Scenario A:s fokus på investeringar i cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer lokalt. Scenario B:s fokus på namngivna vägåtgärder bidrar i större utsträckning till att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan olika orter, men i mindre utsträckning till förbättringar i den lokala miljön. Skillnaderna visar sig också tydligt i vilka grupper som gynnas mest av de olika scenarierna, där Scenario A stärker tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning samt kvinnor i större utsträckning, medan Scenario B främst stärker tillgängligheten för de som reser med bil.

5. Bedömning av planförslag

Länsplanen innebär ett *planförslag* som jämförs med ett *nollalternativ*. Nollalternativet utgör en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från de nya åtgärderna i planen. Nollalternativet tolkas i denna hållbarhetsbedömning som att den gällande länsplanen (för perioden 2022-2033) genomförs i sin helhet. Nedan beskrivs nollalternativet och planförslaget närmare.

5.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär alltså att de åtgärder som fastställts i den gällande länsplanen genomförs. Med tanke på att åtgärderna ökat i kostnad sedan den gällande planen beslutades innebär det att åtgärderna i nollalternativet inte är fullt finansierade. En relativt stor del av de satsade medlen i den gällande länsplanen går till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken, men av de mindre investeringarna avsätts en relativt stor andel för cykelvägar. Tabell 5-1 listar de åtgärder som ingår i nollalternativet. För pottorna motsvarar budgeten 2/3 av vad som avsatts i gällande plan eftersom 8 av planens 12 år återstår.

Tabell 5-1. Åtgärder som ingår i nollalternativet och kostnader i nu gällande plan

Åtgärd	Budget i gällande plan, tkr
Samfinansiering väg och järnväg	45 000
K-t-K Alvesta – Växjö dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000
Större investeringar vägobjekt	295 700
Tpl Räppe	84 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000
Väg 834 Hovmantorp, Korsning jvg, väg och cykel	72 000
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	83 700
Mindre investeringar	109 000
Vägojekt	47 000
Ortsåtgärder	4 000
Cykelvägar	50 000
Kollektivtrafik	8 300
Bidragsobjekt	67 000
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	48 000
Enskilda vägar	19 000
Totalt för planförslaget	516 700

5.2. Planförslag

Jämfört med föregående plan har planramen ökat från 735,9 miljoner till 1 193 miljoner. Samtidigt har kostnadsnivån för de namngivna åtgärder som ligger kvar i planen sedan tidigare stigit kraftigt, vilket innebär att kostnaden för större investeringar vägojekt också har ökat kraftigt jämfört med tidigare trots att inga nya namngivna åtgärder lagts till. Jämfört med nollalternativet är de största skillnaderna i övrigt att pottorna för mindre investeringar för vägojekt och cykelvägar fått en betydande ökning, och även i viss mån att bidragsobjekt inom Kollektivtrafik och Trafiksäkerhet och miljö fått en ökning. Tabell 5-2 listar de åtgärder och åtgärdsområden som ingår i planförslaget.

Tabell 5-2. Sammanställning av planförslag

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Samfinansiering väg och järnväg	69 000 (6%)
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår	25 000
Sydostlänken mötesstation	44 000
Större investeringar vägojekt	560 500 (47%)
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult (fullt finansierad)	74 000
Väg 834 Hovmantorp	98 000
Korsning mellan jvg, väg och cykel (fullt finansierad)	
RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (fullt finansierad)	304 500
Trafikplats Räfte (Ej fullt finansierad)	84 000
Mindre investeringar	413 500 (35%)
Vägojekt	219 500
Ortsåtgärder	7 000
Cykelvägar	167 000
Kollektivtrafik	20 000
Bidragsobjekt	150 000 (13%)
Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö	120 000
Enskilda vägar	30 000
Totalt för planförslaget	1 193 000

Motivering till vald inriktning

Region Kronobergs länstransportplan har utformats med ambitionen att väga samman många perspektiv och behov i en balanserad plan. Den bygger på tydliga vägval och principer för prioritering och en samlad avvägning där resurserna används där de gör störst nytta för länets utveckling. Planen utgår från strukturbilden, trafikslagets olika roller, mål om ökad trafik-säkerhet, tidigare beslut, hållbarhetsbedömningar och samhällsekonomiska analyser, och strävar efter att både tillgodose kända behov och lyfta fram nya, strategiskt viktiga åtgärder. Som grund till prioritering har även en kommundialog genomförts och regionen har också tagit fram ett trafikstrategiskt underlag. Framtagandet av scenario A och B (beskrivna ovan) har fungerat som underlag i processen fram till den slutliga prioriteringen. Den föreslagna planen är i praktiken en balanserad väg mellan dessa två ytterligheter.

5.3. Bedömning av åtgärder och potter

Samfinansiering väg och järnväg

Denna åtgärdskategori omfattar samfinansiering med nationell plan på följande järnvägssträckor:

- ▷ **Kust-till-kust-banan (Kt-K) Alvesta - Växjö** som omfattar partiellt dubbelspår på sträckan Gemla-Reppe.
- ▷ **Sydostlänken**, som omfattar **utbyggnad av mötesstationer för att möjliggöra persontågstrafik**.

Tabell 5-3. Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärdskategori "Samfinansiering väg och järnväg" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Tillgänglighet	+	Positivt bidrag: - Medborgarnas tillgänglighet stärks genom kortare restider och förbättrade pendlingsmöjligheter. - Näringslivets tillgänglighet stärks genom minskade störningar, ökad kapacitet och effektivare godshantering. - Ökad kapacitet på järnväg och förbättrade resmöjligheter med kollektivtrafik förbättrar tillgängligheten för grupper utan bil. Detta har en positiv påverkan på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, barns och äldres tillgänglighet samt jämställdhet. - Åtgärdskategori ger positiv påverkan på hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv då det gynnar personer med små resurser som är beroende av kollektivtrafiken.
Sammanhållning	++	Positiv bidrag: - Ökade möjligheter för regionförstoring och stärkta pendlingsmöjligheter bidrar till att binda samman områden

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
		med olika socioekonomiska förutsättningar samt bidrar till flerkärnighet. - Förbättrad tillgång till kollektivtrafik kan öka attraktivitet för boende längs de järnvägssträckorna.
Hälsofrämjande	+	Positivt bidrag: - Fler gång- och cykelresor till och från stationer bidrar till ökad fysisk aktivitet.

Tabell 5-4. Bedömning av betydande miljöpåverkan av åtgärds-kategorin "Samfinansiering väg och järnväg" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Hälsa	+	Positivt bidrag: - Överflyttning av resande från bil till kollektivtrafik samt effektivare godshantering bedöms bidra positivt till minskade utsläpp. Eftersom Sydostlänken kommer att elektrifieras bidrar inte ökad tågtrafik på banan negativt till luftföroreningar. - Minskad vägtrafik bedöms kunna bidra till ökad trafiksäkerhet. Negativt bidrag: - Objektet på Sydostlänken bedöms bidra till bullernivåer över riktvärden för bostadshus nära järnvägen.
Klimat	+	Positivt bidrag: - Förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafik bedöms bidra till en överflyttning av resande från bil till tåg. Sydostlänken bidrar också till en effektivare godshantering vilket bedöms medföra att överflyttning av gods-transporter till järnväg. Detta bidrar positivt till transporteffektivitet. Negativt bidrag: - Ökade utsläpp i byggskedet bidrar negativt, även om åtgärderna leder till en effektivare drift på lång sikt.
Landskap och naturresurser	-	Negativt bidrag: - Objektet på Sydostlänken har en negativ inverkan på aspekten "vatten" genom ökad risk för påverkan på vattenmiljö vid masshantering. Objektet bidrar också negativt till aspekten "landskap och kulturmiljö" genom påverkan på landskapsbild samt intrång i värdefulla kulturmiljöer. Vidare bidrar objektet negativt till aspekten "biologisk mångfald" genom ökade barriärer för djurliv, påverkan på riksintressen samt intrång i områden med biotopskydd. - Objektet på Kust-till-kustbanan bidrar negativt till aspekten "biologisk mångfald" genom ökade barriäreffekter.

Större investeringar vägobjekt

Åtgärds kategorin omfattar följande namngivna vägobjekt:

- ▷ **LvG 941 Lillagården-Stenbrohult.** Breddning av de resterande 2/3 av vägen, ca 7,5 km, till minsta bredd på 6,5 m.
- ▷ **Väg 834 Hovmantorp, korsning med järnväg.** Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp genom omdragning av Väg 834 med en planskild passage över järnvägen öster om dagens plankorsning samt GC-port under järnvägen.
- ▷ **RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken.** Mötesseparering i befintlig sträckning med syfte att öka trafiksäkerheten och förbättra den regionala tillgängligheten.
- ▷ **RV 23 trafikplats Råppe.** Ny trafikplats med syfte att skapa en vägutformning som klarar förväntad framtida trafik avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen mellan väg 23 och väg 715 (Stora Råppevägen).

Tabell 5-5. Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärds kategorin "Större investeringar vägobjekt" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Tillgänglighet	+	Positivt bidrag: - Åtgärds kategorin bidrar till medborgarnas tillgänglighet genom kortare restider, bättre pendlingsmöjligheter mellan orter och högre vägstandard. - Väg 834 (Hovmantorp) förbättrar tryggheten för barn att korsa vägen och bidrar positivt till såväl barns som äldres mobilitet.
Sammanhållning	+	Positiv bidrag: - Flera åtgärder inom kategorin bidrar till flerkärnighet och boendeattraktivitet genom att knyta samman noder, förbättrade pendlingsmöjligheter och förbättrad tillgång till kollektivtrafik.
Hälsofrämjande		Åtgärds kategorin bedöms inte ge någon påverkan på fysisk aktivitet.

Tabell 5-6. Bedömning av betydande miljöpåverkan av åtgärds-kategorin ” Större investeringar vägobjekt” i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Hälsa	+	Positivt bidrag: - RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir leder till minskade bullernivåer i och med att trafik flyttas till väg. - LvG 941 Lillagården-Stenbrohult minskar utsläppen till luft genom ett bedömt minskat trafikarbete. - Mötesseparering och säkrare korsningspunkter bidrar positivt till trafiksäkerhet. Negativt bidrag: - RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir bedöms bidra negativt i form av ökade utsläpp till luft på grund av högre hastigheter. - Väg 834 Hovmantorp bedöms ge negativa trafiksäkerhetseffekter genom ökad trafik i fler korsningar.
Klimat	-	Positiv bidrag: - LvG 941 Lillagården-Stenbrohult bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering genom kortare körsträckor för lastbil och jämnare körmönster. Negativt bidrag: - Såväl Väg 834 Hovmantorp som RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir bedöms ge negativ påverkan på transporteffektivitet genom att högre hastigheter och kortare restider för bil bidrar till ökade vägtransporter. RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir bidrar till också till minskad energieffektivitet genom högre hastigheter. - Samtliga vägätgärder ger ökade utsläpp i byggskedet.
Landskap och naturresurser		Positiv bidrag: - LvG 941 Lillagården-Stenbrohult ger minskad risk för dikeskörningar med positiv påverkan på grundvattnet. Negativt bidrag: - Vägutbyggnader innebär generellt sett intrång i mark, ökad barriäreffekt för djurliv och påverkan på vatten- och naturmiljö. Väg 834 går genom vattenskyddsområde, och ny sträckning i obruten terräng tar mark i anspråk.

Mindre investeringar

Denna pott omfattar ej namngivna objekt (< 75 Mkr) på det statliga vägnätet fördelat på följande åtgärdsområden:

- ▷ **Vägobjekt.** Mindre standardhöjande punktinsatser som bidrar till ett mer funktionellt, sammanhängande och trafiksäkert vägnät, exempelvis korsningsåtgärder, tätortsåtgärder, partiella breddningar, sidoområdessåtgärder och smärre framkomlighetsförbättringar.

- ▷ **Ortsåtgärder.** Mindre insatser med syfte att höga trafiksäkerheten på det statliga vägnätet där det passerar genom mindre byar och samhällen. Vägåtgärder kan kombineras med förbättringar för cykeltrafik och kollektivtrafik.
- ▷ **Cykelvägar.** Utbyggnad av cykelvägar längs med statligt vägnät med grund i en kartläggning av brister, behov och önskemål av nya cykelvägar som Region Kronoberg har gjort tillsammans med länets kommuner och Trafikverket.
- ▷ **Kollektivtrafik.** Hållplatsåtgärder och pendlarparkeringar längs med det statliga vägnätet.

Tabell 5-7. Bedömning av sociala konsekvenser av potten "Mindre investeringar" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Tillgänglighet	+	Positivt bidrag: - Potten bidrar till medborgarnas tillgänglighet genom standardhöjningar samt förbättrad och säker framkomlighet för samtliga färdssätt. Vägobjekt omfattande breddning ger också positiv påverkan på näringslivets framkomlighet. - Merparten av åtgärdsområdena inom potten stärker barns och äldres tillgänglig, liksom tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, genom ett fokus på förbättringar för cykel och kollektivtrafik. Även utifrån ett jämställdhetsperspektiv bedöms denna pott generellt sett bidra i positiv riktning. Negativt bidrag - Vägobjekt omfattande breddning ger negativ påverkan på jämställdhet genom ökad tillgänglighet och framkomlighet för vägtrafiken. Påverkan på hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv är svår att bedöma utan information om geografisk plats för åtgärder.
Sammanhållning	+	Positiv bidrag: - Potten bidrar generellt sett till en ökad boendekvalitet genom säkrare trafikmiljöer i berörda orter samt satsningar på cykel och kollektivtrafik. En bedömning av bidrag till sammanhållning kräver generellt sett information om geografisk plats för en åtgärd och underlag om den socioekonomiska geografin. Därför har det varit svårt att bedöma potten avseende detta fokusområde.
Hälsofrämjande	+	Positiv bidrag: - Ortsåtgärder, cykelvägar och kollektivtrafik bidrar till ökad fysisk aktivitet.

Tabell 5-8. Bedömning av betydande miljöpåverkan av potten "Mindre investeringar" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Hälsa	+	Positivt bidrag: - Potten bidrar generellt sett mycket positivt till trafiksäkerheten genom säkrare korsningar och sidoområden, säkrare och tryggare trafikmiljöer i de orter som berörs av åtgärder, samt ökad säkerhet för gående och cyklister. - Ortsåtgärder, cykelvägar och kollektivtrafik bidrar potentiellt avseende luft genom en potentiell minskning av vägtrafiken och genom lägre hastigheter. Negativt bidrag: - Vägobjekt omfattande breddning bidrar negativt avseende luft genom ökade hastigheter och en potentiell ökning av vägtrafiken.
Klimat		Positiv bidrag: - Ortsåtgärder, cykelvägar och kollektivtrafik bidrar till ökad relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel och bidrar därmed positivt till transporteffektivitet. Negativt bidrag: - Vägobjekt omfattande breddning bidrar negativt till samtliga klimataspekter genom ökad framkomlighet för vägtrafik, vilket bedöms öka trafikarbetet, samt genom ökade utsläpp i byggskedet.
Landskap och naturresurser		Åtgärdsområdet har generellt sett en neutral eller svårbedömd inverkan avseende detta fokusområde.

Bidragsobjekt

Denna pott omfattar åtgärder på det kommunala eller enskilda vägnätet fördelat på följande åtgärdsområden:

- ▷ **Bidrag till kommunal infrastruktur - Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö.** Bidragen till kollektivtrafikanläggningar omfattar exempelvis tillgänglighetsanpassning och standardhöjning av hållplatser. Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder omfattar främst förbättringar för cykling inom tätorter och tätbefolkade område, samt hastighets- och bullerdämpande åtgärder.
- ▷ **Bidrag till enskilda vägar.** Smärre upprustningsåtgärder på det enskilda vägnätet.

Tabell 5-9. Bedömning av sociala konsekvenser av potten "Bidragsåtgärder" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Tillgänglighet	+	Positivt bidrag: - Potten bidrar generellt sett till medborgarnas tillgänglighet genom standardhöjningar samt förbättrad och säker framkomlighet för samtliga färdssätt. Bidrag till enskilda vägar ger också positiv påverkan på näringslivets framkomlighet. - Åtgärdsområdet Bidrag till kommunal infrastruktur har positivt påverkan på barns och äldres tillgänglighet, liksom till tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och till jämställdhet. - Bidrag till kommunal infrastruktur ger också positiv påverkan på hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv då det gynnar personer med små resurser som är beroende av kollektivtrafiken.
Sammanhållning	++	Positiv bidrag: - Åtgärdsområdet Bidrag till kommunal infrastruktur ger en positiv påverkan på flerkärnighet genom förbättrade pendlingsmöjligheter, framför allt med gång, cykel och kollektivtrafik, - Potten bidrar generellt sett positivt till en ökad boendekvalitet genom förbättrade resmöjligheter med cykel och kollektivtrafik, samt genom satsningar på det lågtrafikerade vägnätet (enskilda vägar) med betydelse för attraktiva livsmiljöer i mindre orter och på landsbygd. Bidrag till att binda samman socioekonomier är svårt att bedöma utan information om geografisk plats för åtgärder.
Hälsofrämjande	+	Positiv bidrag: - Åtgärdsområdet Bidrag till kommunal infrastruktur bidrar till ökad fysisk aktivitet.

Tabell 5-10. Bedömning av betydande miljöpåverkan av åtgärds kategorin " Bidragsåtgärder" i en femgradig skala från stort positivt (++) till stort negativt (--) bidrag.

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
Hälsa	++	Positivt bidrag: - Åtgärdsområdet bidrar generellt sett mycket positivt till trafiksäkerheten genom ökad säkerhet för gående och cyklister, samt ökad trafiksäkerhet på enskilda vägar. - Trafiksäkerhetsåtgärder (bidrag till kommunal infrastruktur) omfattar bullerdämpande åtgärder samt bidrar till lägre hastigheter och potentiellt sett mindre vägtrafik, vilket ger en positiv inverkan på den lokala miljön (luft och buller).
Klimat	+	

Fokusområde	Bedömning	Kommentar
		Positivt bidrag: - Bidrag till kommunal infrastruktur omfattar åtgärder med stor potential för ökad cykling och ökat resande med kollektivtrafiken och bedöms därför bidra till transporteffektivt. Negativt bidrag: - Åtgärder inom potten bidrar generellt sett till ökade utsläpp i byggskedet.
Landskap och naturresurser		Potten har generellt sett en neutral eller svårbedömd inverkan avseende detta fokusområde.

5.4. Samlad bedömning i relation till nollalternativ

Som underlag för bedömningen av planförslagets påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna skapades en bedömningsmatris som återfinns i Bilaga 1. Eftersom samtliga större investeringar och även samfinansieringen till nationell plan finns med även i nollalternativet innebär planförslaget dock i jämförelse med nollalternativet en begränsad påverkan på de bedömda hållbarhetsaspekterna. Den största skillnaden jämfört med nollalternativet är att planen innebär ökade satsningar på mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar och viss mån även på bidragsobjekt inom kollektivtrafik och trafiksäkerhet och miljö.

Social hållbarhet

Här görs en bedömning av planförslagets sociala konsekvenser i relation till nollalternativet. Bedömningen sammanfattas i Tabell 5-11.

De ökade satsningarna på mindre investeringar innebär att planen jämfört med nollalternativet bidrar positivt till medborgarnas tillgänglighet generellt, och även för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Prioriteringen av mindre investeringar går också väl i linje med kvinnors resmönster och värderingar och bidrar därmed till ökad jämställdhet. Det finns potential för de mindre åtgärderna att också bidra till förbättrad tillgänglighet för socioekonomiskt utsatta grupper och att binda samman områden med olika socioekonomi, men det går inte att bedöma på förhand om denna potential realiseras eftersom det beror på var investeringarna görs. Satsningarna på mindre åtgärder bidrar också till att öka boendeattraktiviteten genom att skapa bättre tillgänglighet lokalt. Dessutom ges bidrag till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

De namngivna åtgärder som ligger kvar sedan tidigare bidrar positivt framför allt till medborgarnas generella tillgänglighet, näringslivets tillgänglighet och boendeattraktivitet genom förbättrade pendlingsmöjligheter.

Tabell 5-11. Bedömning av planförslagets sociala konsekvenser relation till nollalternativet

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)	
	Näringslivets tillgänglighet	
	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.	
	Barns tillgänglighet	
	Äldres tillgänglighet	
	Jämställdhet	
	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	
Sammanhållning	Binda samman socioekonomi	
	Flerkärnighet	
	Boendeattraktivitet	
Hälsöfrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	

Miljömässig hållbarhet

Här görs en bedömning av planförslagets betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet. Bedömningen sammanfattas i Tabell 5-12.

I jämförelse med nollalternativet innebär planförslaget en begränsad påverkan på klimat. Även om det enbart tillkommer mindre åtgärder jämfört med nollalternativet sker en viss negativ påverkan eftersom all ny infrastruktur innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet. Den negativa påverkan är dock betydligt mindre från mindre åtgärder än från större.

Även påverkan på vatten, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald bedöms bli begränsad eftersom de tillkommande satsningarna handlar om mindre åtgärder som företrädesvis genomförs inne i samhällen, men hänsyn behöver tas i utformningen av åtgärderna för att minimera den negativa påverkan utifrån lokala förutsättningar.

I jämförelse med nollalternativet ger planförslaget ett smärre positivt bidrag till minskat buller, bättre luftkvalitet samt ökad trafiksäkerhet, framför allt för gående och cyklister.

Genomförandet av åtgärderna i planen som helhet utan jämförelse med nollalternativet innebär dock en negativ påverkan på klimatet där flera större väginvesteringar bedöms motverka ett transporteffektivt samhälle genom att öka biltrafikens relativa attraktivitet. Åtgärden Rv 27 etapp 2 Tegnaby-Skir innebär att den skyltade hastigheten ökar till 100 km/timme vilket leder till ökade utsläpp. Åtgärden Väg 834 Hovmantorp, korsning järnväg, väg och cykel, ligger i ett vattenskyddsområde och det finns därmed risk för att åtgärden påverkar vattenkvaliteten negativt. Alla de namngivna vägåtgärderna som ingår i planen bedöms ge en negativ påverkan på aspekterna landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Det är också viktigt att ta med sig att påverkan på den biologiska mångfalden inte begränsas till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen genom att infrastrukturen bidrar till att fragmentera naturliga ekosystem. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald ger därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt samtidigt som kompenserande åtgärder inte genomförs i tillräcklig utsträckning.

Tabell 5-12. Bedömning av planförslagets betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Bedömning
Hälsa	Buller	
	Luft	
	Trafiksäkerhet	
Klimat	Transporteffektivitet	
	Energieffektivisering	
	Energianvändning vid byggande samt drift- och underhåll	
Landskap	Vatten	
	Naturresurser	
	Landskap och kulturmiljö	
	Biologisk mångfald	

5.5. Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Tabell 5-13. Bedömning av länstransportplanens påverkan på de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		Större investeringar på väg går generellt i negativ riktning eftersom de bidrar till ökat bilresande, medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning genom att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet. Inga nya namngivna åtgärder tillkommer dock och i jämförelse med nollalternativet innebär den ökade satsningen på potter i planen att åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering ökar jämfört med nollalternativet. Samtliga nybyggnadsåtgärder har dock negativa effekter på klimatet i anläggningsasen.
God bebyggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft		Större investeringar på väg leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder leder generellt sett i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. En ökad satsning på potter i planen innebär att planen i jämförelse med nollalternativet bidrar positivt.
Bara naturlig försurning		
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning. Utformningen av åtgärderna spelar stor roll för påverkan.
Ett rikt odlingslandskap		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Levande skogar		
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från framför allt större investeringar på väg.

Etappmål klimat och trafiksäkerhet

Tabell 5-14. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		Större investeringar på väg bedöms leda till ökat bilresande trots att många av åtgärderna också innehåller satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Övriga åtgärder förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet. Trafikverket bedömer att etappmålet kan nås trots ökad trafik genom ökad elektrifiering och ökad andel biodrivmedel. Flera forskningsrapporter har dock dragit slutsatsen att detta är en riskfylld strategi eftersom det kräver stora mängder biodrivmedel där vägtrafiken hamnar i konkurrens med andra sektorer.

Tabell 5-15. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom väg-trafiken, 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.		Planen bedöms samlat bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Mindre åtgärder i potter för trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

5.6. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

I den metod som här tillämpats för att bedöma betydande miljöpåverkan har ingått att peka ut åtgärder som går i positiv riktning och motverkar/förebygger betydande miljöpåverkan. Ofta är effekterna av kompensatoriska åtgärder redan med i bedömningen av olika objekt och åtgärds kategorier. Sådana åtgärder har markerats med grön färg i de matriser som visas.

Hållbarhetsbedömningen ska fokusera på den betydande miljöpåverkan av de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet. Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

5.7. Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt i bruksskedet genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds

specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas till viss del för varje aktivitet. Det är inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt. Detta samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

5.8. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

Sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande

Planförslaget har stor potential att bidra till sammanhållning, tillgänglighet och hälsofrämjande. För att bidraget ska bli så stort som möjligt föreslås att åtgärder som ska fördelas under planperioden från de olika potterna genomgår en konsekvensbedömning likt den som görs i föreliggande hållbarhetsbedömning. Följande principer föreslås följas:

- ▷ Cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder och kollektivtrafikåtgärder har potential att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär. Det kan handla om att minska fysiska barriärer mellan områden och att förbättra tillgänglighet med cykel och kollektivtrafik mellan olika områden.
- ▷ För att bidra till hållbar tillgänglighet för socioekonomisk svagare områden bör cykel- och kollektivtrafikåtgärder tillfalla områden med låg socioekonomi där tillgängligheten till service och arbete dessutom är dålig.

Inkludering

Det är i genomförandet av planen viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägstråk kan Region Kronoberg ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Inkluderingen av olika gruppers förutsättningar och värderingar i transportplaneringen är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för

att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig och ta del av utbud och aktiviteter.

Barnperspektivet

Inom ramen för den här hållbarhetsbedömningen har ett barnperspektiv funnits med i bedömningen av åtgärderna som i sin tur legat till grund för en bedömning av planens inriktning som helhet. Barn har inte inkluderats i hållbarhetsbedömningen, med bakgrund av att det bedömts vara för abstrakta frågor för att direkt föra en dialog med barn. Det är centralt att barn involveras i senare planeringsskeden, exempelvis i framtagande av vägplaner, för att säkerställa att barnens egna perspektiv kommer med. I senare skeden bedöms vara mer relevant eftersom det i utformningsfrågorna finns en direkt påverkan på barns livsmiljö.

Bilaga 1: Bedömningsmatriser

Hållbarhetsaspekt	Samfinansiering till nationell plan	Mindre investeringar				Bidragsobjekt	
		Vägoobjekt (TS, korsningar, tätorter)	Vägoobjekt (breddning etc)	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS, miljö & kollektivtrafik	Enskilda vägar
Medborgarnas tillgänglighet (generellt)							
Näringslivets tillgänglighet							
Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.							
Barns tillgänglighet							
Äldres tillgänglighet							
Jämsställdhet							
Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt							
Binda samman socioekonomi							
Flerkärnighet							
Boendetraktivet							
Fysisk aktivitet i transportsystemet							
Buller							
Luft							
Trafiksäkerhet							
Transporteffektivitet							
Energieffektivisering							
Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.							
Vatten							
Naturreсурser							
Landskap och kulturmiljö							
Biologisk mångfald							

Bedömning av Scenario A

[illegible]

Bedömning av Scenario B

Bedömning av planförslaget

Hållbarhetsaspekt	Samfinansiering till nationell plan	Större investeringar vägojekt			Mindre investeringar		Bidragsobjekt					
		Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	Väg 834 Hovmantorp, korsn. väg, väg & cykel	TV 27 Etapp 2 Tegnaby - Skir	Trafikplats Räftepe	Vägojekt (TS, korsningar, tätorter)	Vägojekt (breddning etc)	Ortsåtkärd	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS, miljö & kollektivtrafik	Enskilda vägar
Hållbarhetsaspekt												
	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)											
	Väringsstivers tillgänglighet											
	Tillgänglighet för pers. med barns tillgänglighet											
	Andras tillgänglighet											
	Lämnstillighet											
	Hållbar tillgång. ur ett socioekonomiskt											
	Binda samman socioekonomi											
	Flerkärnighet											
	Boendetraktivitet											
	Fysisk aktivitet i transportsystemet											
	Buller											
	Luft											
	Trafiksäkerhet											
	Transporteffektivitet											
	Energieffektivisering											
Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.												
Vatten												
Naturresurser												
Landskap och kulturmiljö												
Odnadsskapsförändring												