

Regional utveckling

Regional utveckling

Lina Gerdin

072-2317967

lina.gerdin@rjl.se

Avgränsningssamråd för miljöbedömning av regional transportplan för Jönköpings län 2026 - 2037

Bakgrund

Regional transportplan för 2026 – 2037

20 mars 2025 fick Region Jönköpings län regeringens uppdrag att upprätta en regional transportplan för Jönköpings län för åren 2026-2037. Planen ska avse investeringsåtgärder för i huvudsak det statliga vägnätet i Jönköpings län. Parallellt fick Trafikverket motsvarande uppdrag för att upprätta den Nationella planen för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet.

Regeringens infrastrukturproposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (2024/25:28) samt Regeringens direktiv för länstransportplanerna kommer ligga till grund för revideringen.

Strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

I samband med att den regionala transportplanen upprättas ska Region Jönköpings län göra en strategisk miljöbedömning av den regionala transportplanen eftersom dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken (MB) 6 kap 3 §.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. För att miljöbedömningen ska kunna påverka planens innehåll behöver arbetet med miljöbedömningen ske parallellt med framtagandet av planen och vara en integrerad del i planprocessen.

Inom ramen för miljöbedömningsprocessen ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt MB 6 kap § 12 identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan som planförslaget kan förväntas medföra. Rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas. Miljökonsekvensbeskrivningen kan ses som en dokumentering av hela miljöbedömningsprocessen.

Avgränsningssamråd

Enligt MB 6 kap 10 § ska miljöbedömningens omfattning och detaljeringsgrad samrådas i ett avgränsningssamråd med kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av den Regionala transportplanen.

Den avgränsning som detta samråd avser syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett viktigt syfte med avgränsningen är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning till de miljöfrågor som har störst betydelse.

För att möjliggöra en parallell process av miljöbedömning och den regionala transportplanen har Region Jönköpings län bedömt att samrådet för avgränsningen ska ske så tidigt som möjligt. Direktivet offentliggjordes den 20 mars 2025.

Utgångspunkter för planen och miljöbedömningen

Miljöbalkens krav på innehåll, omfattning och innehåll

Enligt Miljöbalken 6 kap 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla:

- en sammanfattning av planens innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer,
- en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
- uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn,

- en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra,
- uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter,
- en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,
- en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och
- en icke-teknisk sammanfattning

Enligt Miljöbalken 6 kap 12 § ska miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad vara rimlig med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
- allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet förtydligas i *funktionsmål* och *hänsynsmål*, dessa båda mål ska vara jämbördiga.

Funktionsmålet innebär att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov.

Hänsynsmålet betyder att transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, trygghet, miljö och hälsa. Transportsystems utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls.

Bilaga B redogör för de transportpolitiska målens preciseringar.

Sveriges miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen.

Generationsmålet innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De 16 miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Till varje miljö kvalitetsmål finns ett antal preciseringar för vad som avses, med tillhörande målnivåer.

I bilaga A redogör Region Jönköpings län på ett övergripande sätt för kopplingen mellan miljöbedömningens föreslagna bedömningskriterier och miljö kvalitetsmål.

Klimatmål

Klimatmålen - som är en del av Sveriges klimatpolitiska ramverk - anger att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär att utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än utsläppen år 1990.

Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Etappmål för trafiksäkerhet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030, från ett medelvärde av utfallet under åren 2017-2019. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Föreslagna avgränsningar av miljöbedömningen

Geografisk avgränsning

Jönköpings län föreslås utgöra den primära geografiska avgränsningen för miljöbedömningen. Bedömningens rumsliga avgränsning kan komma att variera beroende på vilken aspekt som behandlas eftersom funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning görs desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Miljöbedömningen på längre sikt blir därför mer översiktlig och kan snarare ses som ett underlag till nästa planeringsomgång.

Region Jönköpings län föreslår att bedömningar på kort sikt avser 1-6 år i planen, det vill säga åren 2026 - 2031.

Medellång sikt föreslås vara i samband med planperiodens slut, 2037.

Utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner, exempelvis nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045, bedöms år 2045 vara en lämplig bedömningshorisont på lång sikt.

Den föreslagna tidsmässiga avgränsningen kan komma att justeras för att t ex anpassas till Nationell transportplans avgränsning i tid.

Avgränsning i sak

Metodik

En stor del av transportplanen kommer att ha en låg detaljeringsnivå utan specificerade objekt eller åtgärder. Med hänvisning till MB 6 kap 12 § bedömer Region Jönköpings län därför att det är rimligt att koncentrera bedömningen av påverkan, effekter och konsekvenser till ett mer övergripande plan där fokus ligger på helhet och strategier. Specifik miljöpåverkan kopplat till utpekade objekt bedöms och hanteras framför allt inom ramen för miljöbedömningar i de enskilda projekten.

Den strategiska miljöbedömningen ska vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. Region Jönköpings län ser att detta görs genom framtagandet och bedömningarna av alternativa planutformningar där ingående åtgärdsområden viktats olika beroende på alternativets inriktning. Planens ingående åtgärdsområden är:

- Samfinansiering järnväg
- Större väginvesteringar
- Trafiksäkerhet och framkomlighet
- Gång- och cykelinvesteringar
- Kollektivtrafikinvesteringar
- Bidrag enskilda vägar

Metoden syftar till att åskådliggöra påverkan, effekter och konsekvenser av olika strategier för investeringar i infrastruktur. Miljöbedömningen och planbyggandet kan på så vis växelverka; miljöbedömningen fungerar som ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Alternativa planinriktningar

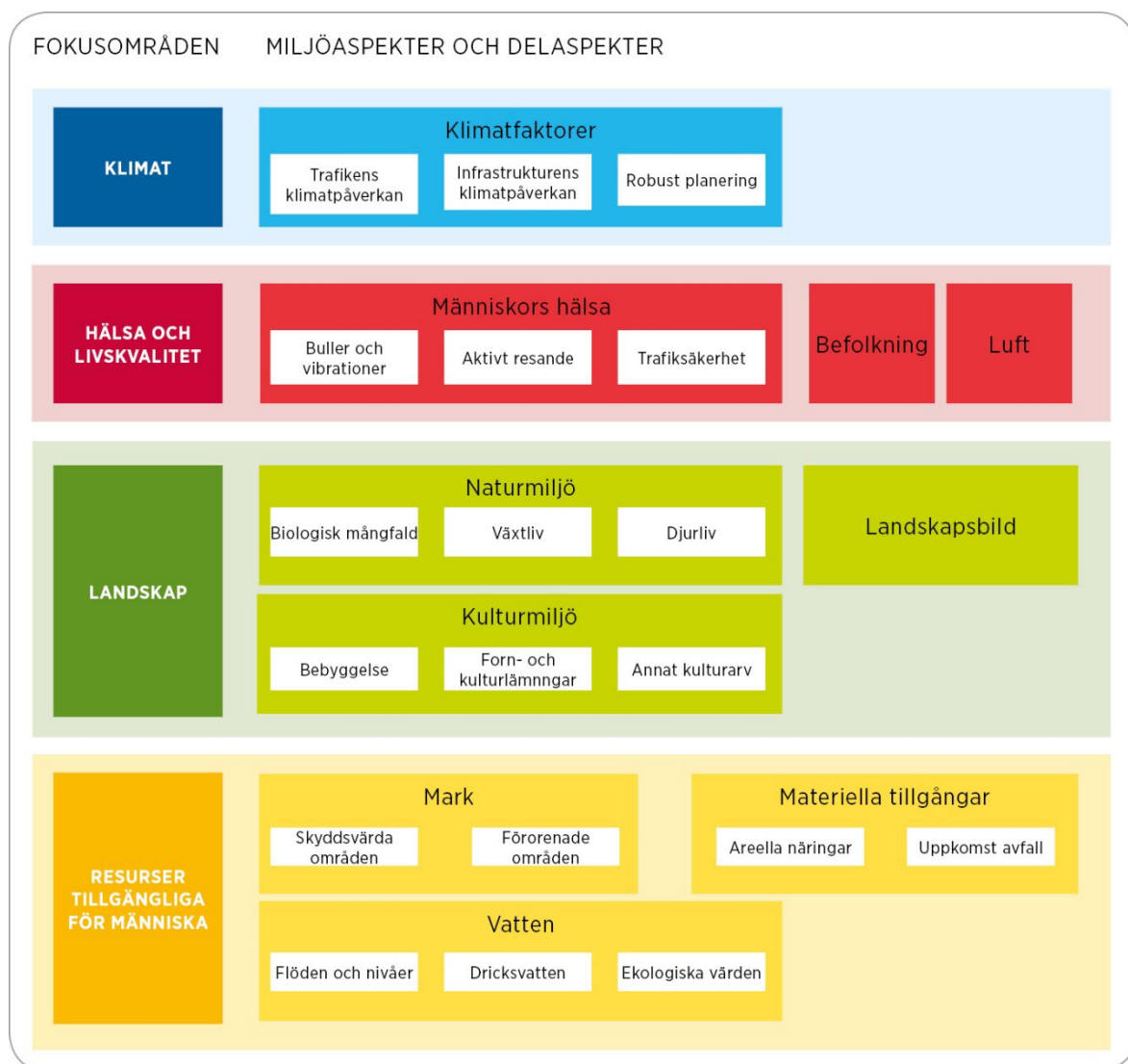
Bedömningen är tänkt att omfatta tre alternativa planinriktningar som var för sig ska rymmas inom given ekonomisk ram:

- **Satsningar i stråk:** aktiv satsning på länets järnvägar genom samfinansiering till Nationell plan och större namngivna objekt i viktiga vägstråk. *Störst satsning på åtgärdsområde "samfinansiering järnväg" och "större väginvesteringar"*.
- **Insatser för lokalt liv:** prioritering att människor i hela länet ska kunna röra sig tryggt och säkert i sin vardag. *Störst satsning på åtgärdsområdena "trafiksäkerhet och framkomlighet", "gång och cykelinvesteringar" samt "kollektivtrafikinvesteringar"*.
- **Balans av åtgärder:** fokus på att genomföra de åtgärder som redan ligger i innevarande plan samt att hitta en balans mellan satsningar på större åtgärder i stråk och fler mindre åtgärder för det lokala livet. *Balansering av ingående åtgärdsområden i plan.*

Även ett nollalternativ ska tas fram, nollalternativet är ett teoretiskt referensalternativ som beskriver utvecklingen i transportsystemet och miljön om planförslaget inte beslutas men innevarande plan fortsätter att genomföras.

Bedömningsgrunder

Bedömningen av Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 12 § MB) har utgått från en indelning i fokusområden enligt den metod som Trafikverket använde i Nationell plan 2022-2033. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.



Matrisen visar hur de miljöaspekter som ska bedömas i MKB delats in i fyra fokusområden. Fokusområdena är i sin tur indelade i underliggande miljöaspekter och delaspekter. Matrisen syftar till att ge en systematik i miljöbedömningen..

En mer utarbetad tabell med bedömningsgrunder (bilaga A) avgränsar och preciserar respektive aspekt. Bedömningsgrunderna togs fram av Trafikverket och vidareutvecklades i samband med miljöbedömningen av de senaste Nationella planerna.

Region Jönköpings län strävar efter att även göra en *målledd bedömning* av planens påverkan på relevanta mål - det vill säga att sätta den bedömda utvecklingen i relation till den utveckling som önskas. Planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter. Bedömningen om plandelen bedöms bidra eller motverka måluppfyllelse har baserats på bedömningsgrunderna för respektive aspekt.

För att ge en mer komplett bild av de avvägningar som gjorts mellan olika alternativ görs en målled bedömning även av respektive planinriktnings påverkan på funktionsmålen (se beskrivning av preciseringar bilaga B). Konsekvensbedömningen kan på så vis åskådliggöra den bedömda balansen mellan hänsynsmål och funktionsmål för respektive alternativ.

Med vänlig hälsning

Karin Hermansson

Regional utvecklingsdirektör

Bilagor

Bilaga A: Bedömningsgrunder för miljöaspekter

Fokusområde och delaspekt	Beskrivning bedömningsgrund	Berörda mål
KLIMAT: Trafikens påverkan	<p>Precisering klimatpåverkan omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet.</p> <p>Precisering trafikutveckling omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdstätt, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.</p> <p>Precisering energieffektivitet inom respektive trafikslag fångar hur planen påverkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).</p>	<p><u>Miljökvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begränsad klimatpåverkan <p><u>Klimatmål i klimatpolitiskt ramverk:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 <p><u>Stadstrafikmålet</u></p>
KLIMAT: Infrastrukturens påverkan	<p>Delaspekten klimatpåverkan från infrastrukturen handlar om klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.</p> <p>Trafikverket har under år 2016 infört klimatkrav på infrastruktur med koppling till målsättningen om att vara klimatneutral till år 2045. Från byggande, drift och underhåll innebär detta reduktioner med 30 procent till år 2025 och 15 procent till år 2020 jämfört med 2015 (Trafikverket, 2015a) och därefter fortsatta minskningar för att nå visionen om en klimatneutral infrastruktur år 2050 (alternativt år 2045). Detta är fastställt i en intern riktlinje (Trafikverket, 2015a).</p>	<p><u>Miljökvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Begränsad klimatpåverkan Infrastrukturhållningens klimatpåverkan
KLIMAT: Robust planering	Delaspekten robust planering handlar om hur åtgärder i planen passar in i en möjlig framtid där personbilstrafiken minskat och	<p><u>Miljökvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> God bebyggd miljö

Fokusområde och delaspekt	Beskrivning bedömningsgrund	Berörda mål
	lastbilstrafiken inte ökar samtidigt som ökade behov tas i gång, cykel och kollektivtrafik respektive förbättrad logistik och bättre utnyttjande av järnväg och sjöfart. En sådan utveckling påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten på planens åtgärder.	
HÄLSA OCH LIVSKVALITET: Människors hälsa	<p>Fysisk aktivitet: Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.</p> <p>Buller och vibrationer: Avseende buller anses negativ miljöpåverkan uppstå när boende utsätts för vägtrafik- eller järnvägstrafikbuller med ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg, TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för störning från väg- eller järnvägstrafik med nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.</p> <p>Trafiksäkerhet: Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet, inklusive fallolyckor.</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • God bebyggd miljö <p><u>Riktvärden buller prop. 1996/97</u></p> <p><u>Nollvisionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • etappmål halvering antal döda och 25 procentig minskning allvarligt skadade
HÄLSA OCH LIVSKVALITET: Befolkning	<p>Möjlighet att resa med cykel och till fots och Möjlighet att resa med kollektivtrafik Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång, cykel och kollektivtrafik - att erbjuda alternativ till bil.</p> <p>Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för personer utan</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • God bebyggd miljö

Fokusområde och delaspekt	Beskrivning bedömningsgrund	Berörda mål
	<p>tillgång till bil särskilt värd att bevaka. Det kan gälla personer med svag ekonomisk ställning, såsom långvarigt arbetslösa och andra utan arbete.</p> <p>Jämställdhet mellan kvinnor och män Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader.</p> <p>Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras.</p> <p>Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.</p> <p>Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.</p>	
HÄLSA OCH LIVSKVALITET: Luft	<p>Transportsektorns emissioner av luftföroreningar: Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Påverkas av trafikarbete och hastighet väg.</p> <p>Halter av luftföroreningar (i tätorter) Kan påverkas positivt av tex förbifarter.</p> <p>Exponeringsbedömning Bedömning av antal tätorter med överskridanden av MKN</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Frisk luft <p><u>Miljö kvalitetsnorm för luftkvalitet:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tim-/dygns-/årsmedelvärde <90/60/40 mikrogram/m3
LANDSKAP: Naturmiljö	<p>Påverkan på aspekterna biologisk mångfald, växtliv och djurliv bedöms utifrån preciseringarna barriäreffekter och</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bara naturlig försurning • Ingen övergödning

Fokusområde och delaspekt	Beskrivning bedömningsgrund	Berörda mål
	mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.	<ul style="list-style-type: none"> • Levande sjöar och vattendrag • Myllrande våtmarker • Levande skogar • Ett rikt odlingslandskap • Ett rikt växt- och djurliv
LANDSKAP: Kulturmiljö	<p>Bebyggelse påverkan på skyddad bebyggelse (KML/PBL)</p> <p>Forn- och kulturlämningar Bedömning utifrån tex andel nya vägar och järnvägar i planen, och därmed mängd ny mark som tas i anspråk.</p> <p>Annat kulturarv Påverkan på andskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur,</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ett rikt odlingslandskap • God bebyggd miljö
LANDSKAP: Landskapsbild	<p>Bedömning av påverkan på landskapets utmärkande karaktär och kvalitet.</p> <p>Utgångspunkterna för bedömning är övergripande funktionella krav i riktlinje landskap (TDOK 2015:0323) och Trafikverkets arkitekturpolicy.</p> <p>Preciseringarna representerar den viktigaste påverkan transportinfrastrukturen har på landskapets form och rumslighet.</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • God bebyggd miljö
RESURSER TILLGÄNGLIGA FÖR MÄNNISKAN: Mark	<p>Skyddsvärda områden Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3-4 kap. miljöbalken). Bedömningen görs både vad gäller yta (kvantitativt) och en kvalitativ beskrivning av direkt och indirekt påverkan på sådana områdets funktion.</p> <p>Förorenade områden Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för</p>	<p><u>Miljö kvalitetsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Giftfri miljö

Fokusområde och delaspekt	Beskrivning bedömningsgrund	Berörda mål
	skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken). Vidare omfattas endast förorenade områden där källan är transportsystem eller där Trafikverket har ett utpekat ansvar.	
RESURSER TILLGÄNGLIGA FÖR MÄNNISKAN: Materiella tillgångar	Areella näringar Jordbrukets produktionsförmåga (inspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske). Uppkomst avfall	<u>Miljökvalitetsmål:</u> <ul style="list-style-type: none"> Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar, God bebyggd miljö
RESURSER TILLGÄNGLIGA FÖR MÄNNISKAN: Vatten	Flöden och nivåer Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem. Dricksvatten Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten. Ekologiska värden Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.	<u>Miljökvalitetsmål:</u> <ul style="list-style-type: none"> Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Myllrande våtmarker, Giftfri miljö <u>Miljökvalitetsnormer för vatten:</u> <ul style="list-style-type: none"> hög eller god ekologisk status och god kemisk status ytvattenförekomster god kvantitativ och kemisk status grundvattenförekomster

Bilaga B: Preciseringar av transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har utöver detta beslutat om ett *funktionsmål* som kopplar till tillgänglighet och ett *hänsynsmål* som kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. De antagna preciseringarna är indelade i tre områden:

Robust system

- medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet

Samhällsutveckling

- kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder
- förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Tillgänglighet och användbarhet

- arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
- barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar

Hänsynsmålet betyder att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Preciseringar som har antagits för hänsynsmålet är:

- antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020,

- antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020
- antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande,
- transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.
- transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

