

Länstransportplanen 2022-2033

Miljökonsekvensbeskrivning

Innehållsförteckning

Icke teknisk sammanfattning.....	5
1 Inledning.....	7
1.1 Syftet med strategisk miljöbedömning.....	7
1.2 Lagkrav på strategisk miljöbedömningen	7
1.3 Bedömning mot mål	7
1.4 Avgränsningssamråd	7
2 Nulägesbeskrivning	9
2.1 Befolkning.....	9
2.2 Naturresurser	9
2.3 Naturmiljö	9
2.4 Kulturmiljö	10
2.5 Klimat.....	10
2.6 Luft.....	11
3 Miljömål och transportpolitiska mål	12
3.1 Globala mål för hållbar utveckling.....	12
3.2 Miljökvalitetsmål	12
3.2.1 Regionala miljökvalitetsmål	13
3.2.2 Uppföljning av miljökvalitetsmål	13
3.3 De nationella transportpolitiska målen.....	15
3.3.1 Hänsynsmålet.....	15
3.3.2 Funktionsmålet.....	15
4 Miljöbedömningens avgränsningar	16
4.1 Avgränsning i sak.....	16
4.2 Fokusområden	16
4.2.1 Fokusområde Klimat.....	17
4.2.2 Fokusområde Landskap	17
4.2.3 Fokusområde Hälsa och livskvalitet	18
4.2.4 Fokusområde Hushållning av resurser.....	18
4.2.5 Klimatanpassning.....	18
4.3 Avgränsning i rum.....	19
4.4 Avgränsning i tid.....	19
5 Bedömningsgrunder	20
5.1 Bedömningskriterier Klimat.....	20
5.2 Bedömningskriterier Landskap	21
5.3 Bedömningskriterier Hälsa och livskvalitet	21
5.4 Bedömningskriterier Hushållning av resurser.....	22

5.5	Klimatanpassning.....	22
5.6	Bedömningsskala	23
5.7	Kumulativa och sekundära effekter.....	23
6	Alternativhantering.....	24
6.1	Nollalternativ/Jämförelsealternativ	24
6.2	Miljöutvecklingen i Jämförelsealternativet	24
6.2.1	Klimat	24
6.2.2	Landskap.....	24
6.2.3	Hälsa och livskvalitet.....	25
6.2.4	Hushållning av resurser.....	25
6.2.5	Klimatanpassning.....	25
6.3	Studerade alternativ.....	25
6.3.1	Stora namngivna objekt	26
6.3.2	Gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet	27
6.3.3	Trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet	28
6.3.4	Kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet.....	28
6.3.5	Statlig medfinansiering till kommunala vägnätet	28
6.3.6	Statlig medfinansiering till kollektivtrafik.....	28
6.3.7	Statlig medfinansiering till enskilda vägar.....	29
6.3.8	Utvecklingsåtgärder	29
6.3.9	Planeringsutrymme	29
7	Miljöbedömning.....	30
7.1	Stora namngivna objekt - Väg 97, Etapp 2	30
7.2	Stora namngivna objekt - Väg 373, Etapp 2	30
7.3	Gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet.....	30
7.4	Trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet.....	31
7.5	Kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet	31
7.6	Statlig medfinansiering till kommunala vägnätet.....	32
7.7	Statlig medfinansiering till kollektivtrafik	32
7.8	Statlig medfinansiering till enskilda vägar.....	32
7.9	Utvecklingsåtgärder	33
7.10	Planeringsutrymme	33
8	Samlad miljöbedömning	34
8.1	Måluppfyllelse miljökvalitetsmål.....	36
8.2	Måluppfyllelse transportpolitiska mål.....	37
9	Källor.....	38

Icke teknisk sammanfattning

Enligt miljöbedömningsförordning (2017:966) ska en länstransportplan alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär enligt 6 kap. 3 § miljöbalken att en strategisk miljöbedömning (fortsättningsvis även kallad miljöbedömning) ska genomföras.

Miljöbedömningen är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av en plan eller ett program. Miljöbedömningen resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder.

Miljöbedömningen utförs som en mål-ledd bedömning, där en bedömning av utvecklingen med planförslaget i relation till transportpolitiska mål, Hänsynsmålet, och miljökvalitetsmål. Bedömningen görs om planförslaget bidrar eller motverkar målen.

Ett avgränsningssamråd som avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 12 § miljöbalken har genomförts under juli och augusti 2021.

De fokusområden där en betydande påverkan bedömts kunna ske genom planens genomförande är: Klimat, Landskap, Hälsa och livskvalitet samt Hushållning av resurser. Dessutom omfattas miljöbedömningen även av frågor kring Klimatanpassning.

I Länstransportplanen ingår:

- Stora namngivna objekt (>50 MSEK), väg 97, Etapp 2, Södra Sunderbyn- Sävast och väg 373 Svensbyn- E4, Etapp 2, Vitsand- Svensbyn
- Gång- och cykelåtgärder, statligt vägnät
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, statligt vägnät
- Kollektivtrafikåtgärder, statligt vägnät
- Statlig medfinansiering till: kommunala vägnätet, kollektivtrafik, enskilda vägar
- Planeringsutrymme
- Utvecklingsåtgärder

I arbetet med miljöbedömningen har Trafikverkets bedömningsgrunder för den nationella transportplanen använts som underlag och anpassats till länstransportplanens förutsättningar.

I den samlade bedömningen av betydande miljöpåverkan görs en helhetsbedömning av länstransportplanen. Bedömningarna genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens eller respektive åtgärdsgrupp miljöpåverkan.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att flera av de nationella miljökvalitetsmålen uppfylls: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och God bebyggd miljö.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att transportpolitiska hänsynsmålet uppfylls eftersom planens åtgärder i stor omfattning syftar till att förbättra trafiksäkerheten, innebär ökade möjligheter för fysisk aktivitet då flera åtgärder syftar till att förbättra möjligheterna för gång- och cykel. I transportplanen ingår åtgärder som möjliggör en övergång från fordonstrafik till gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik och som innebär minskad klimatpåverkan samt är gynnsamma ur ett hälsoperspektiv då minskad fordonstrafik innebär minskat trafikbuller, minskat utsläpp till luft och bättre möjligheter för fysisk aktivitet i transportsystemet. Samtidigt innebär de

stora vägobjekten ökad trafikmängd och större klimatpåverkan samt intrång i natur och kulturmiljöer.

Jämförelsealternativet bedöms motverka måluppfyllelse av för klimatanpassning, hälsa och luft samt innebär sämre klimatanpassning.

	Klimat	Landskap			Hälsa och livskvalitet			Hushållning av resurser				
Samlad miljöbedömning – Länstransportplan Norrbotten 2022-2033	Klimatpåverkan	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö	Hälsa	Befolkning	Luft	Mark	Vatten	Hushållning med naturresurser	Jord	Klimatanpassning
+ Bidrar till måluppfyllelse. Planförslaget bidrar till måluppfyllelse men innebär inte att mål uppfylls.												
(+) Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse. Planförslaget kan möjliggöra bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras, osäkerheter kring var och hur åtgärder kommer att genomföras, osäkerheter om åtgärders effekt eller osäkerhet om samhällsutveckling.												
(-) Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelse motverkas. Osäkert om planförslagets effekter är sådana att det finns risk för att de motverkar måluppfyllelse. Kan utgöras av osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.												
- Motverkar måluppfyllelse. Planförslaget ger effekter som verkar i motsatt riktning som behövs för att nå målen.												
x Ej bedömt.												
Stora vägobjekt, väg 373 Svensbyn-E4, Etapp 2: Vitsand-Svensbyn, Piteå												
Stora vägobjekt, väg 97 Etapp 2: Södra Sunderbyn-Sävast	-	-	-	-	+	+	-	-	(+)	-	(+)	+
Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt - Väg 582 Alvik-Selet, Luleå - Väg 750 Buddbyn-Svartbjörnsbyn, Boden - Väg 99 Ikano-Björka, Haparanda - Väg 616 Gäddvik, Luleå - Väg 580 Måttsund, Luleå - Väg 796 Överkalix - Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Trafiksäkerhetsåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt - Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet, Arjeplog - Väg 95 Cirkulationsplats järnvägsgatan, Arvidsjaur - Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik, Luleå - Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik, Luleå - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering - Bidrag till kommunala vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering - Kollektivtrafik	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
Statlig medfinansiering - Enskilda vägar	(+)	x	x	x	x	x	x	x	x	+	x	(+)
Utvecklingsåtgärder - Väg 505 ny anslutning Haraholmen, Piteå - Väg 97 Korsning Travbaneleden, Boden - Väg 831/Kullenvägen, Gällivare - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Planeringsutrymme	(+)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	(+)
Jämförelsealternativet	-	(+)	(+)	(+)	-	(+)	-	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)

Samlad bedömning av Länstransportplanens miljöpåverkan för miljöaspekter och objekt/åtgärdsgrupper.

1 Inledning

1.1 Syftet med strategisk miljöbedömning

Syftet med den strategiska miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av en plan eller ett program. Miljöbedömningen resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder.

1.2 Lagkrav på strategisk miljöbedömningen

Enligt miljöbedömningsförordning (2017:966) ska en länstransportplan alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär enligt 6 kap. 3 § miljöbalken att en strategisk miljöbedömning (fortsättningsvis även kallad miljöbedömning) ska genomföras.

Inom ramen för den strategiska miljöbedömningen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den positiva och negativa betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Det färdiga förslaget till länstransportplan tillsammans med MKB:n blir föremål för granskningssamråd.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i länstransportplanen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 1 § MB). Ett avgränsningssamråd ska ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet (6 kap. 10 § MB).

Avgränsningens syfte är att koncentrera arbetet till de miljöaspekter som är mest relevanta för länstransportplan 2022-2033. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och tar inte upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

1.3 Bedömning mot mål

Miljöbedömningen utförs som en mål-ledd bedömning, där inte enbart en beskrivning av planförslagets miljökonsekvenser görs, utan även en bedömning av utvecklingen med planförslaget i relation till en önskvärd utveckling eller ett önskvärt tillstånd, vilka i flera fall är uttryckta i politiskt beslutade mål. Bedömningen avser i vilken utsträckning planförslaget bidrar eller motverkar målen.

Utgångspunkten för den mål-ledda bedömningen är politiskt beslutade transportpolitiska mål, miljömål och andra mål, se avsnitt 3 *Miljömål och transportpolitiska mål*.

1.4 Avgränsningssamråd

Ett avgränsningssamråd som avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 12 § miljöbalken har genomförts under juli och augusti 2021.

Samrådsremissen skickades till länets samtliga kommuner samt Länsstyrelsen i Norrbotten, Naturskyddsföreningen i Norrbotten, Länsstyrelsen i Västerbotten, Region Västerbotten, Nordland fylkeskommune, Lapin liitto och Naturvårdsverket. Tio remissinstanser svarade och av dessa hade sex stycken inte någon erinran eller synpunkter. Haparanda kommun, Pajala kommun, Övertorneå kommun och Länsstyrelsen i Norrbotten har lämnat synpunkter.

Inkomna synpunkter kan sammanfattas till:

- Planen behöver ett heltäckande regionalt perspektiv utan gamla låsningar. De låsningar som finns medför begränsningar för miljöbedömningen att påverka planen. Risk finns att planen upprättas först och att miljöbedömningen görs i efterhand.
- Hållbarhets- och klimatperspektiv behöver lyftas tydligare.
- Viktiga kopplingar mot Norge och Finland behöver stärkas.
- Kommunernas översiktsplaner är viktiga underlag.
- Viktigt att säkerställa att samtliga länets kommuner ges möjlighet till deltagande vid framtagandet av planen.
- Viktigt att medel för trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gc-vägar och säkra hållplatser kan komma landsbygden till del.
- Expansion av gruvnäring och besöksnäringen behöver lyftas fram i planen.
- Upprustning av det befintliga vägnätet bör prioriteras.

2 Nulägesbeskrivning

Beskrivningen av nuläget i Norrbottens län är hämtat bland annat från rapporten ”Tillsammans för Norrbottens framtid, Åtgärdsprogram för miljö, energi och klimat, 2018-2020, Länsstyrelsen i Norrbotten” samt ”Regional årlig uppföljning av miljömålen - Norrbotten 2020, Länsstyrelsen i Norrbotten”.

2.1 Befolkning

Idag bor 249 600 personer i Norrbotten, på en yta som är en fjärdedel av Sveriges yta. Större delen av befolkningen bor i närheten av kusten och Luleåregionen med cirka 173 000 invånare i kommunerna Piteå, Luleå, Älvsbyn, Boden och Kalix. Andra starka och viktiga centra är Malmfälten, Arvidsjaur och Arjeplog samt östra Norrbotten.

De senaste 25 åren har Norrbottens befolkning minskat med 6,6 procent. Största minskningarna har skett i Pajala, Övertorneå medan befolkningsmängden har ökat i Luleå och Piteå. Enligt SCB:s senaste prognos till 2040 beräknas befolkningen minska med 12 900 personer. Av länets 14 kommuner är det endast Luleå där befolkningen väntas öka.

Den snabba industriella utvecklingen som nu sker i norr innebär en stor utmaning för att lösa kompetensförsörjningen där behovet av arbetskraft till regionen behöver ske genom en befolkningsökning. Till skillnad mot SCB:s prognoser bedöms Norrbotten och Västerbottens befolkning att kunna öka med 50 000 till 100 000 personer till 2035 när de stora gröna etableringarna är en förutsättning.

2.2 Naturresurser

Naturresurser i form av råvaror som skog, malm och energi från utbyggnad av vattenkraft har spelat en avgörande roll för samhällsutvecklingen i Norrbotten.

Kopplingen mellan råvaru- och naturresursbaserad industri och regionens ekonomiska utveckling framstår som relativt tydlig, särskilt på lokal nivå. Detta får genomslag i ekonomin men är i kombination med bostadsbrist och långa avstånd utmanande för kompetensförsörjningen.

Naturresursindustrierna är viktiga för både länet och riket och kommer att fortsätta vara så även framöver. Dock pekar tidigare erfarenheter från såväl Norrbotten som andra regioner på att en diversifiering av näringslivet är önskvärd både för att stärka regionens attraktivitet och för att behålla den trots konjunkturvariationer.

2.3 Naturmiljö

Norrbottens län är Sveriges till ytan största län och utgör en fjärdedel av Sverige.

Norrbottens län består av ungefär en tredjedel fjäll och en dryg tredjedel produktiv skog. Den tredje största naturtypen är myrmark. Därutöver finns vattendrag, hav, berg, improduktiv skog och jordbruksmark.

Ur ett nationellt perspektiv har Norrbotten kvar stora arealer natur med låg påverkan av storskalig markanvändning. Samtidigt har länet arealer som är kraftigt påverkade av markanvändning och exploatering.

I de nordvästliga delarna av länet är påverkan från mänsklig aktivitet generellt lägre. Där har befolkningsmängden alltid varit låg och skogsbruket hittills varit mindre omfattande. Men påverkan av gruvor och vattenkraftsutbyggnad är stor i vissa områden. Här finns de största arealerna med skyddade områden och i dessa stora områden har den historiska markanvändningen oftast varit så pass låg att påverkan på landskapets naturliga processer och funktioner också har varit låg. Norrbottens västra delar med alla dess naturtyper, har ett unikt värde för både länets och landets arter och troligtvis även internationellt.

De öppna fjällhedarna med hög biologisk mångfald är beroende av renbetet. Renen är det enskilt viktigaste betesdjuret för att hindra igenväxning och behålla ett storslaget fjällandskap med hög biologisk mångfald och kulturmiljövärden. Därför är det viktigt att renbetesstrycket inte minskar i framtiden. De senaste årtiondenas varmare klimat har börjat ge synbara effekter i fjällmiljön och kan komma att innebära påtagliga förändringar i fjällmiljön såsom förbuskning, glaciärer som smälter samt skogsgränser som vandrar uppåt.

I inlandet är markanvändningen generellt sett intensivare än i de västligaste delarna. Det gör landskapet mer fragmenterat, framförallt på grund av skogsbruk. Det innebär att det finns stora arealer där det är längre mellan områden med opåverkad natur. De flesta vattendragen är rensade och rätade sedan flottningen och påverkade av dammar, vattenkraftsutbyggnad, felaktigt lagda vägtrummor och utdikade våtmarker. Men även i inlandet finns mindre områden som i stort sett är opåverkade, t.ex. lågproduktiva skogar eller vattendrag som varit för små att flotta timmer i.

I kusten har markanvändningen pågått under lång tid och här liknar förhållandena mer tillståndet i övriga landet. I länets skärgård finns öar som har väldigt höga naturvärden. Längs kuststräckan finns sulfjordar som i samband med markanvändning kan orsaka kraftig förorening och urlakning av metaller.

Inom jordbruket har nedläggningar skett under en längre tid och pågår fortfarande vilket leder till att kulturmiljöer och naturvärden kopplade till det öppna odlingslandskapet försvinner.

2.4 Kulturmiljö

Kulturlandskapet i Norrbotten består av t.ex. forntida boplatser, vägar och vandringsleder, samiska visten, rengården, industrianläggningar, gammal gruvverksamhet, stadsbebyggelse och kyrkor eller jordbrukslandskapets lador, åkrar och ängar.

Norrbottens kulturmiljö präglas av mångfald och länets historia syns i kulturlandskapet, på skärgårdens öar, längs älvdalarna, i inlandets skogar och i den vidsträckta fjällvärlden.

Ortnamn, bebyggelse och landskapets nyttjande berättar om det samiska, finska och svenska kulturarvet.

2.5 Klimat

Norrbotten är ett industritunt län med gruvindustri, stålindustri, pappersmasseindustri och där den största utmaningen ligger i att effektivisera energianvändningen och därmed också minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som konkurrenskraften hos industrin bibehålls.

Genom ett aktivt, regionalt arbete för att främja omställningen av energisystemet och en hållbar regional utveckling kan Norrbotten bidra till att minska klimatpåverkan.

2.6 Luft

Norrbottnen har generellt sett bra luftkvalitet. Luften i länets tätorter är mycket bra förutom tätorterna Luleå och Piteå. Luleå har för höga halter av marknära ozon och Piteå har fortfarande lite för höga halter av partiklar (PM10).

År 2015 gjorde SMHI en kartläggning/modellering av luftkvaliteten i Norrbottens tätorter. Resultatet visade att Fyrkantenområdet, Boden, Älvsbyn, Piteå och Luleå, är det område i länet där de största luftkvalitetsproblemen finns. Halterna kan vara upp emot och över de värden som föreskrivs i miljökvalitetsnormen för både grövre partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO_x). Ingen av länets kommuner bedöms ha problem med finare partiklar (PM_{2,5}). Luftkvaliteten i alla Norrbottens kommuner, utanför Fyrkantenområdet och Malmfälten, är mycket god.

Många kommuner arbetar för att få ner utsläppen i trafiken och det genomförs många åtgärder för att få ner utsläppen från industrin.

3 Miljömål och transportpolitiska mål

3.1 Globala mål för hållbar utveckling

FN har beslutat om en Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål och 169 delmål, se Figur 3.1. Världens länder har åtagit sig att från och med 2016 fram till 2030 leda världen mot målen. Flera av målen handlar om miljödimensionen av hållbar utveckling. De målsvariga myndigheterna i det svenska miljömålssystemet har utifrån sina respektive miljö kvalitetsmål kartlagt hur FN:s globala mål och delmål förhåller sig till de svenska miljömålen.

De ekologiska aspekterna av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 anses i stort sett omhändertas av de nationella miljömålen på ett bra sätt. De två målsystemen kompletterar varandra.

Miljö kvalitetsmålen beskriver önskat tillstånd i miljön och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 har dels tydligt åtgärdsfokus, dels tydligt integrerat miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet.

Mer om de globala målen för hållbar utveckling kan man läsa på: Globala målen och Agenda 2030 – Regeringen.se, samt den svenska webbplatsen www.globalamalen.se.



Figur 3.1 De 17 globala målen för en hållbar utveckling (källa: www.globalamalen.se)

3.2 Miljö kvalitetsmål

Nedan beskrivs de nationella- och regionala miljö kvalitetsmålen som ligger till grund för läns-transportplanens miljöbedömning.

Det svenska miljömålssystemet innehåller ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och i dagsläget 22 etappmål, se Figur 3.2.

- Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås.
- Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.
- Etappmål anger steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål.

Generationsmålet syftar på att vara vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Etappmål har antagits för miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt inom områdena luftföroreningar, avfall, cirkulär ekonomi, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling och minskat matsvinn.

Transportsystemet har stor påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålen. Mer om miljö kvalitetsmålen och det svenska miljömålssystemet kan man läsa på den nationella miljömålsportalen www.sverigesmiljomal.se.



Figur 3.2 De 16 nationella miljö kvalitetsmålen. Illustration av Tobias Flygar (källa: www.sverigesmiljomal.se).

3.2.1 Regionala miljö kvalitetsmål

2013 fattade länsstyrelsen beslut om att anta de nu gällande nationella miljömålen, samt befintliga och kommande etappmål, som regionala mål för Norrbottens län. Länsstyrelsen har ett tydligt ansvar att verka för att miljömålen nås, och en samordnande roll i det regionala miljömålsarbetet.

Länsstyrelsen har därför, i bred samverkan med länets lokala och regionala aktörer, tagit fram ett regionalt åtgärdsprogram för miljö, energi och klimat (*Tillsammans för Norrbottens framtid, Åtgärdsprogram för miljö, energi och klimat, 2018-2020, Rapportserie nr 18/2018, Länsstyrelsen Norrbotten*). Syftet med programmet är att i bred samverkan med länets aktörer ta fram en plan för hur man gemensamt kan arbeta i riktning mot de regionala miljö-, energi- och klimatmålen. Målet är att samla olika former av åtgärder för att nå miljö-, energi- och klimatmålen.

För ytterligare information om det regionala arbetet med miljö kvalitetsmål hänvisas till www.lansstyrelsen.se/norrbotten.

3.2.2 Uppföljning av miljö kvalitetsmål

De svenska miljömålen följs upp av Naturvårdsverket med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering var fjärde år till regeringen. Den senaste fördjupade utvärderingen av miljömålen

gjordes år 2019. Ett av underlagen är de årliga regionala uppföljningarna från landets alla länsstyrelser.

När myndigheterna följer upp miljökvalitetsmålen så bedömer de dels hur miljöns kvalitet och tillstånd är jämfört med hur målet beskriver att det bör vara, dels om styrmedel och beslutade åtgärder är tillräckliga för att målen ska nås fram till år 2020. För begränsad klimatpåverkan var mållåret 2050 vid senaste bedömningen.

Nationell fördjupad utvärdering år 2019

I den senaste fördjupade utvärderingen år 2019 bedömdes endast miljökvalitetsmålet *Skyddande ozonskikt* kunna uppnås år 2020. Målet *Säker strålmiljö* bedömdes vara nära att uppnås. Övriga bedömdes inte kunna uppnås.

I den fördjupade utvärderingen bedömdes målen *Frisk luft* samt *Bara naturlig försurning* ha en positiv utvecklingstrend. Målen *Begränsad klimatpåverkan*, *Myllrande våtmarker*, *Ett rikt odlingslandskap*, *Storlagen fjällmiljö* och *Ett rikt växt- och djurliv* har en negativ utvecklingsriktning. Resterande miljökvalitetsmål har varken en positiv eller negativ trend.

Utvärderingen visade att det är långt kvar till att nå de flesta av miljömålen.

Nationell uppföljning år 2021

I Naturvårdsverkets uppföljning har endast en bedömning av utvecklingstrenden för respektive miljökvalitetsmål gjorts.

Målen *Frisk luft* samt *Bara naturlig försurning* har en positiv trend. Målen *Begränsad klimatpåverkan*, *Levande skogar*, *Myllrande våtmarker*, *Ett rikt odlingslandskap*, *Storlagen fjällmiljö* och *Ett rikt växt- och djurliv* har en negativ utvecklingsriktning. Resterande miljökvalitetsmål har varken en positiv eller negativ trend.

Regional uppföljning år 2020

För Norrbotten har den senaste uppföljningen av de regionala miljökvalitetsmålen gjorts för år 2020.

För miljökvalitetsmålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Skyddande ozonskikt* och *Säker strålmiljö* görs ingen regional bedömning.

Inget av de 13 miljökvalitetsmål som följs upp på regional nivå bedömdes kunna nås till år 2020. Fyra av målen bedömdes som nära att nås.

Målen *Friskluft*, *Bara naturlig försurning*, *Ingen övergödning* och *Storlagen fjällmiljö* bedöms vara nära att uppnås. Övriga bedömdes inte kunna uppnås.

Målen *Frisk luft*, *Levande sjöar och vattendrag*, *God bebyggd miljö* har en positiv utvecklingsriktning. Målen *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap*, *Storlagen fjällmiljö* och *Ett rikt växt- och djurliv* har en negativ utvecklingsriktning.

Resterande miljökvalitetsmål har varken en positiv eller negativ trend.

Tabell 3.1 Uppföljning av regionala miljö kvalitetsmål i Norrbottens län, år 2020, källa: www.sverigesmiljomal.se.

Miljö kvalitetsmål	Uppnås	Utvecklingstrend
Begränsad klimatpåverkan	<i>Ingen regional uppföljning (Nej, Nationell uppföljning)</i>	<i>Ingen regional uppföljning (Negativ, Nationell uppföljning)</i>
Frisk luft	Nära	Positiv
Bara naturlig försurning	Nära	Neutral
Giftfri miljö	Nej	Neutral
Skyddande ozonskikt	<i>Ingen regional uppföljning (Ja, Nationell uppföljning)</i>	<i>Ingen regional uppföljning (Neutral, Nationell uppföljning)</i>
Säker strålmiljö	<i>Ingen regional uppföljning (Nära, Nationell uppföljning)</i>	<i>Ingen regional uppföljning (Neutral, Nationell uppföljning)</i>
Ingen övergödning	Nära	Neutral
Levande sjöar och vattendrag	Nej	Positiv
Grundvatten av god kvalitet	Nej	Neutral
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Nej	Neutral
Myllrande våtmarker	Nej	Negativ
Levande skogar	Nej	Negativ
Ett rikt odlingslandskap	Nej	Negativ
Storlagen fjällmiljö	Nära	Negativ
God bebyggd miljö	Nej	Positiv
Ett rikt växt- och djurliv	Nej	Negativ

Positiv: Utvecklingen i miljön är positiv.

Neutral: Det går inte att se en tydlig riktning för utvecklingen i miljön.

Negativ: Utvecklingen i miljön är negativ.

3.3 De nationella transportpolitiska målen

Riksdagen har fastställt nationella transportpolitiska mål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Detta har preciserats i ett Funktionsmål och ett Hänsynsmål.

I miljöbedömningen görs även översiktlig bedömning av hur nollalternativet respektive planförslaget förhåller sig till de transportpolitiska målen och i synnerhet till Hänsynsmålet.

3.3.1 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa som är viktiga aspekter i ett hållbart transportsystem. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

3.3.2 Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om 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 användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

4 Miljöbedömningens avgränsningar

Länstransportplanens miljöbedömning har avgränsats till de frågor som påverkar urvalet av åtgärder i planen utifrån den betydande miljöpåverkan som kan bli följden av enskilda objekt eller den sammantagna effekten av en viss åtgärdstyp. Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms också på en översiktlig nivå.

Syftet med en avgränsning är att koncentrera arbete med miljöbedömningen på de frågor som är mest relevanta för den aktuella planen eller programmet. Utgångspunkten för att bedöma vad som kan vara betydande miljöpåverkan i länstransportplanen är vilka miljöutmaningar som transportsektorn har ett stort delansvar för att lösa och hur urvalet av åtgärder i planen kan påverka dessa. Avgränsningen behandlar vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla samt dess omfattning och detaljeringsgrad.

Innehållet i en länstransportplan framgår av 3–4 §§ förordningen (1997:263) om Länstransportsplaner för regional transportinfrastruktur. Bedömningsanalysen utgår från de nationella, tillika regionala miljökvalitetsmålen samt hur miljösituationen i länet förhåller sig till dessa. Särskild hänsyn har då tagits till transportsystemets betydelse för miljösituationen.

4.1 Avgränsning i sak

I 6 kap. 2 § miljöbalken listas olika delar av miljön för vilka effekter ska beskrivas. Dessa brukar benämnas miljöaspekter och har olika ursprung och är av olika karaktär. Miljöaspekterna är i några fall även uppdelade i delaspekter.

4.2 Fokusområden

Fokusområdena är en hopslagning av flera miljöaspekter och är valda utifrån de miljöområden som kan anses vara mest relevanta att beskriva i planens miljökonsekvensbeskrivning.

Dessa fokusområden följer den avgränsning som har gjorts i avgränsningen av miljöbedömningen för den nationella, transportslagsövergripande infrastrukturplanen, 2022-2033.

De fokusområden där en betydande påverkan bedömts kunna ske genom planens genomförande är:

- Klimat
- Landskap
- Hälsa och livskvalitet
- Hushållning av resurser

Enligt miljöbalken ska även klimatanpassning omfattas i miljöbedömningen. I figur 4.1 redovisas miljöaspekter och delaspekter för respektive fokusområde.

Fokusområden	Miljöaspekter och delaspekter			
Klimat	Klimatpåverkan - Trafikens klimatpåverkan - Infrastrukturhållningens klimatpåverkan			
Landskap	Upplevelse av landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö	
Hälsa och livskvalitet	Människors hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet	Befolkning	Luft	
Hushållning av resurser	Mark - Areella näringar	Vatten	Hushållning med naturresurser - Skyddade områden - Material inkl. massor, energi och råvaror	Jord, Förorenade områden
	Klimatanpassning			

Figur 4.1. Fokusområden, aspekter och delaspekter, källa: Trafikverket, Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033.

4.2.1 Fokusområde Klimat

Klimatpåverkan är den enskilda aspekt som av många anses vara den mest relevant vad gäller transportsystemet. Klimatfrågan handlar dels om klimatpåverkan från trafik och infrastrukturen, dels hur statlig transportinfrastruktur kan bidra till omställning och anpassas till ett samhälle där klimatmålen nås.

Aspekten Klimatpåverkan är indelad i delaspekterna:

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturhållningens klimatpåverkan.

Klimatanpassning tillhör inte fokusområde klimat då det handlar om infrastrukturens anpassning och förmåga att stå emot ett förändrat klimat. Klimatanpassning hanteras fortsättningsvis som en separat miljöaspekt.

4.2.2 Fokusområde Landskap

Transportinfrastrukturen och trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet inklusive dess natur- och kulturvärden. Åtgärder i planförslaget har eller kan ha stor betydelse.

Fokusområdet är indelat i aspekterna:

- Landskap
- Naturmiljö
- Kulturmiljö

4.2.3 Fokusområde Hälsa och livskvalitet

Transportsystemet har betydelse för effekter på människors hälsa, och statlig transportinfrastruktur är en del. Till hälsa och livskvalitet hör till exempel trafikbuller, luftföroreningar, möjligheten till fysisk aktivitet genom säker gång och cykel samt hur olika delar av befolkningen berörs av planen.

Fokusområdet är indelat i aspekterna:

- Människors hälsa
- Befolkning
- Luft

Människors hälsa är indelat i delaspekterna:

- Buller och vibrationer
- Trafiksäkerhet
- Fysisk aktivitet

4.2.4 Fokusområde Hushållning av resurser

Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär, direkt och indirekt, användning av resurser. Det handlar om användning av energi och material, men också användning av eller påverkan på mark som är av värde för andra intressen och näringar eller som är skyddade.

Fokusområdet är indelat i aspekterna:

- Mark, areella näringar
- Vatten
- Hushållning med naturresurser
- Jord, förorenade områden

Hushållning med naturresurser är indelad i delaspekterna:

- Skyddade områden
- Material inkl. massor, energi och råvaror

4.2.5 Klimatanpassning

Utmaningen att åstadkomma ett robustare system handlar bland annat om att infrastrukturen måste klimatanpassas för att konsekvenserna av extrema vädersituationer ska minska.

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Det handlar om att skapa robusta och icke störningskänsliga anläggningar.

I första hand bedöms fysiska åtgärder det vill säga investering, vidmakthållande och trimningsåtgärder.

SMHI:s klimatscenario är utgångspunkten för hur omgivningen kommer att förändras och påverkas av klimatförändringar. I bedömningen av länstransportplanen åtgärder bedöms hur dessa förändringar påverkar planens åtgärder och om planens åtgärder i tillräckligt hög grad har tagit höjd för klimatförändringarna i omgivningen.

4.3 Avgränsning i rum

Den miljöbedömning och effektbeskrivning som görs i planen fokuserar på de åtgärder som planen har rådighet över och har fokus på Norrbottens län. Det innebär att redovisningen av betydande miljöpåverkan inte är en generell effektbeskrivning utan är fokuserad till de delar som bedöms påverkas av länstransportplanens åtgärder.

Region Norrbotten bedömer att länstransportplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i grannländerna Norge och Finland. Motivet för detta är att planerade åtgärder bedöms ha en försumbar påverkan på transporter i dessa länder och även en försumbar positiv och negativ miljöpåverkan.

4.4 Avgränsning i tid

Enligt kap. 6 § 2 miljöbalken ska effekter på miljön identifieras och beskrivas på kort, medellång och lång sikt. Den betydande miljöpåverkan som under planperioden ska identifieras och beskrivas ska inkludera sekundära, kumulativa, samverkande, permanenta och tillfälliga samt positiva och negativa effekter på kort och lång sikt. Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt.

Miljöbedömningen kommer i första hand att omfatta miljöeffekter som uppstår under den aktuella planperioden och med kort sikt avses planperiodens slut år 2033.

Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till planperiodens slut, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033. Därför föreslås att bedömningar på längre sikt, där så är relevant, görs mot prognosåret 2040.

5 Bedömningsgrunder

I arbetet med miljöbedömningen har Trafikverkets bedömningsgrunder för den nationella transportplanen använts som underlag och i viss mån anpassats till länstransportplanen. Bedömningsgrunderna togs ursprungligen fram under år 2012, vidareutvecklades under år 2017 och har ytterligare vidareutvecklats i arbetet med nationella transportplanen 2022-2033.

Bedömningsgrunderna syftar bland annat till att:

- Utgöra avgränsning av miljöaspekterna (6 kap. § 2 MB) som är relevant för länstransportplanen.
- Redovisa systematik och på så sätt ge transparens i hur planens miljöpåverkan bedöms.
- Utgöra ett stöd för de sakområdesexperter som genomför miljöbedömningen.

En del av bedömningsgrunderna är hur respektive aspekt definieras, avgränsas och preciseras för den aktuella tillämpningen. Definition, avgränsningar och preciseringar tar sin utgångspunkt i lagstiftade samhällsmål och andra samhälleliga policys som kopplar såväl till transportsystemet som miljö- och hållbarhetsområdet.

Bedömning görs i form av en rikttningsförändring utifrån positiv, ingen respektive negativ miljöpåverkan. Negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i negativ riktning gentemot styrande målen.

5.1 Bedömningskriterier Klimat

Fokusområde Klimat		
Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Klimatpåverkan - Trafikens klimatpåverkan - Infrastrukturhållningens klimatpåverkan	- Hänsynsmålet - Begränsad klimatpåverkan - Etappmål klimat 2030	- Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer. - Påverkan på energianvändning per fordonskilometer. - Påverkan på energianvändning vid bygande, drift och underhåll av infrastruktur.

5.2 Bedömningskriterier Landskap

Fokusområde Landskap		
Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Landskap Naturmiljö Kulturmiljö	- Hänsynsmålet - God bebyggd miljö - Rikt- växt och djurliv - Levande sjöar och vattendrag - Levande skogar - Ett rikt odlingslandskap	- Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. - Påverkan på skyddsvärda områden. - Påverkan på förekomst av livsmiljöer. - Påverkan på den naturliga, inhemska biologiska mångfalden. - Påverkan på infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.

5.3 Bedömningskriterier Hälsa och livskvalitet

Fokusområde Hälsa och livskvalitet		
Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet Befolkning Luft	- Hänsynsmålet hälsa - God bebyggd miljö - Frisk luft - Bara naturlig förurning	- Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för buller. - Påverkan på förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet. - Fysisk aktivitet i transportsystemet. - Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter. - Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10). - Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. - Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. - Åtgärden påverkar trafiksäkerheten för gående, cyklister och mopedister. - I vilken utsträckning det blir mer attraktivt att gå och cykla relativt andra färdssätt.

5.4 Bedömningskriterier Hushållning av resurser

Fokusområde Hushållning av resurser		
Miljöaspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Mark, areella näringar Vatten - Dricksvattenförsörjning - Ekologiska värden - Flöden och nivåer - Avsnörda vattenområden Hushållning med naturresurser - Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB - Material inkl. massor, energi och råvaror - Ekosystemtjänster och grön infrastruktur Jord, förorenad jord	- Hänsynsmålet - Grundvatten av god kvalitet - Levande sjöar och vattendrag - Levande skogar - Ett rikt odlingslandskap - En giftfri miljö	- Påverkan på kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. - Påverkan på bakgrundshalt sulfidjordar. - Påverkan på areella näringar. - Påverkan på uppkomsten och hanteringen av avfall. - Påverkan av förorenade områden.

5.5 Klimatanpassning

Klimatanpassning		
Aspekt	Styrande mål	Bedömningskriterier
Planens möjlighet/förmåga att skapa förutsättningar för effektivt arbete klimatanpassning. Planens möjlighet/förmåga till att förebygga negativa följder av klimatets genom att skapa robusta anläggningar. Planens möjlighet /förmåga att hantera effekter av klimatets påverkan	- Trafikverkets strategi för klimatanpassning	- Planen skapar förutsättningar för effektivt arbete med klimatanpassning. - Planen förebygger negativa följder av klimatets påverkan genom att skapa robusta anläggningar. - Planen hanterar effekter av klimatets påverkan.

5.6 Bedömningsskala

En värdering av hur åtgärdsförslagen i planen bidrar eller motverkar måluppfyllelse görs i en fyrgadig skala. Om en värdering inte har gjorts för en viss aspekt så anges det med "Ej bedömt".

Bedömningsskalan följer i stort samma bedömningsskala som nyttjas i miljöbedömningen för Nationell transportplan 2022-2033, men har i viss mån anpassats till länstransportplanen.

+

Bidrar till måluppfyllelse

Planförslaget bidrar till måluppfyllelse men innebär inte att mål uppfylls.

(+)

Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse

Planförslaget kan möjliggöra bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras, osäkerheter kring var och hur åtgärder kommer att genomföras, osäkerheter om åtgärders effekt eller osäkerhet om samhällsutveckling.

(-)

Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelse motverkas

Osäkert om planförslagets effekter är sådan att det finns risk för att de motverkar måluppfyllelse. Kan utgöras av osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.

-

Motverkar måluppfyllelse

Planförslaget ger effekter som verkar i motsatt riktning som behövs för att nå målen.

X

Ej bedömd

Aspekten är inte bedömd på grund av olika osäkerheter, t.ex. genomförande, omfattning och utformning.

5.7 Kumulativa och sekundära effekter

Kumulativa effekter mellan olika miljöaspekter beskrivs i förekommande fall i miljökonsekvensbeskrivningen. Ambitionen är att samverkande effekter mellan planförslagets olika åtgärder fångas genom underlag för åtgärders lokalisering och typ, i den utsträckning åtgärdernas planeringsläge möjliggöra att sådan kunskap finns.

Samverkan med åtgärder i andra planer, t.ex. kommunala planer, hanteras inte.

Sekundära effekter hanteras i den utsträckning som underlaget medger och ingår i aspekterna ovan. Den mest relevanta sekundära effekten är genererad trafik av planens åtgärder. Utvecklingen i transportsystemet och i samhället i övrigt beror i stor utsträckning på sådant som ligger utanför länstransportplanen, såsom samhällsutveckling, teknik och beslutade styrmedel.

6 Alternativhantering

I miljöbalken (6 kap. 11 §) föreskrivs att en MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmet syfte och geografiska räckvidd. I Naturvårdsverkets vägledning formuleras detta så här: *”Med rimliga alternativ med hänsyn till den geografiska räckvidden menas olika alternativa sätt att uppnå målen med planen eller programmet”*.

I denna miljöbedömning innebär alternativ inte kompletta alternativa planförslag. För denna typ av plan tillsammans med givna förutsättningar lämpar det sig bättre att forma alternativ inom ramen för planförslaget.

6.1 Nollalternativ/Jämförelsealternativ

I kap. 6 § 11 miljöbalken anges att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika påverkan om planen, programmet eller ändringen inte genomförs (vanligen kallat nollalternativ, framskrivet nuläge eller jämförelsealternativ).

I denna länstransportplan används fortsättningsvis benämningen Jämförelsealternativ som också följer den benämning som används i den nationella transportplanen 2022-2033.

Jämförelsealternativet beskriver en framtida situation år 2040 med dagens infrastruktur samt med investeringar inom den innevarande länstransportplanen för 2018-2029 som byggstartat före den 1 januari 2022. Endast normalt drift och underhåll på transportinfrastrukturen utförs därefter.

6.2 Miljöutvecklingen i Jämförelsealternativet

Vägrafiken bedöms fortsatt öka under perioden 2022 - 2033 och en överflyttning till buss och järnväg begränsas när inga ytterligare kollektivtrafikåtgärder genomförs. I kombination med uteblivna satsningar på gång- och cykelåtgärder leder detta till ökade utsläppsmängder från vägrafiken.

Förbättringar av trafiksäkerheten sker genom färdigställande av vägåtgärder på väg 97, etapp 2, Södra Sunderbyn- Sävest och väg 373 Svensbyn- E4, etapp 2, Vitsand-Svensbyn som påbörjats i föregående planperiod. Avsaknaden av övriga trafiksäkerhetsåtgärder i kombination med den ökade trafikmängden innebär att trafiksäkerheten generellt försämras eller förblir på i stort samma nivå som idag. Detta resulterar i att eftersträvarade positiva effekter för hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsan inte kan uppnås.

6.2.1 Klimat

Moderniseringen av bilparken med effektivare motorer bidrar till att minska koldioxidutsläppen och fortsatt ökad andel elfordon, laddhybrider, fossilfria bränslen, m.m. under planperioden kan medföra minskning av klimatpåverkande utsläpp. Bilarnas medellivslängd på 15 - 20 år fördröjer dock de positiva effekterna och de positiva effekterna bedöms dock under perioden som lägre än utsläppen från den trafikökning som sker i kombination med uteblivna satsningar för kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder.

6.2.2 Landskap

Jämförelsealternativet innebär att ingen ny infrastruktur tillkommer eller att någon större ombyggnad påbörjas samt att den befintliga behåller nuvarande standard. Det innebär att transportsystemets påverkan på landskapet är oförändrat jämfört med föregående planperiod.

Den bedömda trafikökningen kan i vissa delar innebära att barriäreffekten av infrastrukturen förstärks något. Ingen ytterligare påverkan på landskapet sker i samband med färdigställande av vägåtgärder på väg 97, etapp 2, Södra Sunderbyn- Sävast och väg 373 Svensbyn- E4, etapp 2, Vitsand-Svensbyn.

6.2.3 Hälsa och livskvalitet

I likhet med ovanstående resonemang inom fokusområde Klimat om teknikutveckling med ökning av t.ex. andelen elfordon och laddhybrider men totalt sett ändå en ökad trafikmängd så bedöms luftföroreningar och partiklar att öka under perioden. Likaså bedöms generellt bullernivåerna att öka något då trafikmängden ökar samt uteblivna åtgärder i syfte att trafiken flyttas från tätortsmiljöer. Även de uteblivna satsningarna inom kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder samt på det kommunala vägnätet är negativt för miljö och hälsa då möjligheterna till fysiskt aktivitet inte förstärks. Med motsvarande resonemang så kvarstår eller ökar bristerna för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

6.2.4 Hushållning av resurser

Inga nya markområden tas i anspråk varför påverkan på areella näringar som rennäring, jord- och skogsbruk inte förändras. Inte heller berörs skyddade områden av markintrång. Inga stora energikrävande massförflyttningar behöver utföras eller nyttjande av massor för byggande sker. Endast nyttjande av material och massor för normalt drift- och underhåll sker.

6.2.5 Klimatanpassning

Jämförelsealternativet bedöms innebära sämre klimatanpassning eftersom inga åtgärder förutom normala drift- och underhållsåtgärder genomförs.

6.3 Studerade alternativ

Identifiering och kommunernas prioritering av brister görs i de årliga dialoger som Trafikverket har med länets kommuner. Prioriteringen av en åtgärd ska primärt bygga på tidigare identifierade brister och behov enligt upprättade åtgärdsvalsstudier.

Enligt regeringens direktiv ska fyrstegsprincipen tillämpas:

1. Tänk om - överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera - genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om - innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt - nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Processen från att en brist identifieras till dess att objektet tas med i länstransportplanen börjar med att kommunen påtalar bristen till Trafikverket som gör en bedömning om en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) behöver upprättas. Brister och behov identifieras med utgångspunkt från fyrstegsprincipen och därefter utreds vilka åtgärder som krävs för att komma till rätta med bristen/bristerna. Beroende på prioriteringsinriktning och vilken nivå på tilldelade medel kan nya objekt läggas in i samband med revidering av transportplanerna. Från det att en brist påtalas till dess att den kan åtgärdas kan det dröja väldigt många år. Detta till följd av långa tider för hantering av planfrågor samt framför allt till följd av begränsade medel.

Åtgärder inom Fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 ligger i huvudsak utanför Länstransportplanens ramverk och hanteras inte i miljöbedömningen.

Tyngdpunkten i planförslaget ligger på steg 3-åtgärder beträffande antalet objekt, medan de större investeringsobjekten är steg 4-åtgärder.

Planförslaget har en huvudinriktning på vidmakthållande och förbättring av befintlig väginfrastruktur med en tydlig trafiksäkerhetsinriktning.

I Länstransportplanen ingår följande stora namngivna objekt (>50 MSEK):

- Väg 97, Etapp 2, Södra Sunderbyn- Sävast
 - Väg 373 Svensbyn- E4, Etapp 2, Vitsand- Svensbyn
- samt för åtgärdsområdena:

- Statligt vägnät
 - trafiksäkerhetshöjande åtgärder
 - gång- och cykelåtgärder
 - kollektivtrafikåtgärder
- Statlig medfinansiering till
 - kommunala vägnätet
 - kollektivtrafik
 - enskilda vägar
- Planeringsutrymme
- Utvecklingsåtgärder

6.3.1 Stora namngivna objekt

Väg 97, etapp 2 Södra Sunderbyn- Sävast

Väg 97 sammanbinder Luleå-Jokkmokk och är en viktig länk mellan kust och inland samtidigt som vägen är betydelsefull för kopplingarna i det s.k. fyrkantsområdet (Luleå-Boden-Älvsbyn-Piteå). Mellan Luleå- Boden sker idag en omfattande arbetspendling och med den pågående industrietableringen i Boden kommer en betydande ökning av trafiken ske, för såväl gods- som persontrafik.

Det har sedan 2007 pågått en etappvis ombyggnad av väg 97 mellan Luleå och Boden där det övergripande syftet är att höja trafiksäkerhet och framkomlighet. Denna etapp, etapp 2, mellan Södra Sunderbyn och Sävast ansluter till etapp 1 på väg 97, Gammelstad-Sunderby sjukhus samt till etapp 3 på väg 97, Sävast-Boden som färdigställdes hösten 2012.

I och med färdigställandet av etapp 2 under 2021 är hela sträckan mötesfri och tack vare en långsiktig satsning i länstransportplanen kan vägen möta det ökade kapacitetsbehovet på sträckan.

Väg 373, etapp 2 Vitsand- Svensbyn

Väg 373 utgör en viktig transportled från inland till kust och pendlingen till och från Piteå från omkringliggande kommuner ökar. Vägen är smal och trafiksäkerheten är låg. Avsaknaden av gång- och cykelväg gör att oskyddade trafikanter delar utrymmet med fordonstrafiken. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra den regionala tillgängligheten.

Ettapp 1, E4-Vitsand, har byggts om till mötesfri väg under år 2015-2016. I och med färdigställandet av ettapp 2 som beräknas till 2023 är hela sträckan E4-Svensbyn mötesfri.

6.3.2 Gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt medel i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande och förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Prioriterade åtgärder:

- Väg 582, Alvik-Selet, Luleå
- Väg 750, Buddbyn-Svartbyn, Boden
- Väg 99, Ikano-Björka, Haparanda
- Väg 616 Gäddvik, Luleå
- Väg 580 Måttsund, Luleå
- Väg 796 Överkalix
- Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala
- Mindre gång- och cykelåtgärder

Prioriterade, ej finansierade brister som kan genomföras i slutet av planperioden eller i nästkommande planperiod:

- Väg 99 Pajala-Mertapalo, Pajala
- Väg 709 Risögrund-Vikmanholmen-Karlsborg, Kalix
- Väg 99/E45 Karesuando, Kiruna
- Väg 860 Kullen, Gällivare
- Väg 822/E45, Nattavaaravägen, Gällivare
- Väg 97, Harads, Boden
- Väg 97, Vittjärv-Kusån, Boden
- Väg 968, Rutvik-Kyrkbyn, Luleå
- Väg 501, Svensbyn, Piteå
- Väg 575/575.1, Rosvik, Piteå

- Väg 936, Jävre, Piteå
- Väg 98/836/E10, Bränna (Grelsbyn)- Svartbyn, Överkalix

6.3.3 Trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet

Behovet av mindre trafiksäkerhetsåtgärder längs länets vägnät är mycket stort och effekterna av åtgärderna bedöms höga då de ofta sker omkring tätbebyggda områden eller vid konfliktpunkter för att till exempel åstadkomma trafiksäkrare korsningar och cirkulationsplatser men även säkrare överfarter för friluftsliv och vissa rastplatsåtgärder kan vara aktuella. Prioriterade åtgärder i planen utgörs huvudsakligen av anläggande av cirkulationsplatser och korsningsåtgärder.

Prioriterade åtgärder:

- Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik Luleå
- Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog
- Väg 95 Cirkulationsplats Järnvägsgatan Arvidsjaur
- Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik Luleå
- Väg Timmerleden Hallgrens korsning, Piteå
- Mindre trafiksäkerhetsåtgärder

Prioriterade, ej finansierade brister som kan genomföras i slutet av planperioden eller i nästkommande planperiod:

- Väg 94 genom Älvsbyn
- Väg 94 Planskild passage Alvik, Luleå
- Väg Timmerleden, Piteå

6.3.4 Kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet

Längs det statliga vägnätet utvecklas kollektivtrafiken kontinuerligt och förändringar av hållplatser och mängden passagerare förändras och därmed också behovet av insatser. Åtgärderna är många gånger koppling till trafiksäkerheten i anslutning till hållplatser. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet.

Exempel på åtgärder som kan göras är standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, utveckling av bytespunkter (t.ex. pendlarparkeringar) och åtgärder för effektivare omlopp som minskar körtider, exempelvis förbättrade vändplatser för bussar i linjetrafik.

6.3.5 Statlig medfinansiering till kommunala vägnätet

Medfinansiering till det kommunala vägnätet består främst av åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik och gång- och cykel.

6.3.6 Statlig medfinansiering till kollektivtrafik

Åtgärderna för kollektivtrafik handlar främst om åtgärder inom det kommunala vägnätet där åtgärderna innebär anpassning och vidareutveckling längs kollektivtrafikstråk. Hållplatsåtgärder inkluderar både anläggning av nya hållplatser och upprustning av existerande hållplatser, exempelvis genom bekvämlighetsåtgärder såsom vindskydd. Andra åtgärder kan vara anslutningsvägar till/från hållplatser som förbättrar tillgängligheten för fotgängare och cyklisterna samt förbättrade

biljett- och informationssystem. Kollektivtrafikens anpassning för personer med olika funktionshinder är också inkluderad i detta område.

6.3.7 Statlig medfinansiering till enskilda vägar

Åtgärder inom detta område syftar till att framförallt stärka kapaciteten och bärigheten på det enskilda vägnätet. Målsättningen är att utföra dessa åtgärder i samband med att andra åtgärder utförs på vägnätet i närområdet och därmed kunna erhålla ett kostnadseffektivt byggande.

6.3.8 Utvecklingsåtgärder

Ett åtgärdsområde för utvecklingsåtgärder avser att snabbt kunna möta såväl näringslivets som samhällets behov i den stora omställningen för att nå klimatmålen som pågår i Norrbotten. Med utvecklingsåtgärder avses främst åtgärder som kan höja transporteffektiviteten i transportsystemet och snabbt svara upp till de behov som uppstår som en del av att klara omställningen. Utvecklingen går i snabb takt och analysen om hur transportsystemet kommer att påverkas saknas fortfarande i stora delar.

Prioriterade utvecklingsåtgärder som kan behövas tidigareläggas:

- Väg 505 Ny anslutning Haraholmen, Piteå
- Väg 97 korsning Travbaneleden, Boden
- Väg 831/Kullenvägen Gällivare

Prioriterade, ej finansierade, åtgärder i slutet av planperioden eller i nästkommande planperiod:

- Väg 97, korsningar och trafikplatser, Luleå-Boden (trimningsåtgärder)
- Korsningar/vägar, Boden, generellt utifrån samhällsomställning (trimningsåtgärder Bodensområdet)
- Korsningar/vägar, Gällivare, generellt utifrån samhällsomställning (trimningsåtgärder Gällivareområdet)

6.3.9 Planeringsutrymme

Planeringsutrymme omfattar hantering av framförallt brister i planens senare del där olika typer av åtgärder identifieras i åtgärdsvalsstudier. Planeringsutrymme avser också kunna hantera eventuella kostnadsfördyringar av framförallt större pågående projekt eller tillkommande åtgärder till följd av förändrade förutsättningar.

Prioriterade identifierade brister:

- Väg 95, stråkanalys, ÅVS pågår
- Väg 99, stråkanalys, ÅVS pågår
- Väg 374, Öjebyn-Arnemark, Mötesfri väg
- Väg 94 Antnäs-Älvsbyn, Mötesfri väg
- Väg 580 Kallax-Måttsund-Antnäs, Gång- och cykel
- E4-Luleå Airport, Väganslutning

7 Miljöbedömning

I avsnittet redovisas miljöbedömningen för länsplanens föreslagna åtgärder.

7.1 Stora namngivna objekt - Väg 97, Etapp 2

Projektet väg 97 Etapp 2, Södra Sunderbyn – Sävast, är i stort sett helt färdigbyggt och finns medtagen i den nu uppdaterade länstransportplanen eftersom en avräkning görs under planens första fem år av i förskott redan upparbetade medel. För projektet finns en upprättad miljökonsekvensbeskrivning för vägplanen samt för övriga anmälningar och tillståndsansökningar enligt miljöbalken. Miljöbedömning från länstransportplan 2018-2029 kvarstår därför men har anpassats till de uppdaterade bedömningsgrunderna.

Investeringsåtgärden bedöms bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ombyggnaden till mötesfri väg görs i befintligt läge. Nya trafikplatser tar jordbruksmark och skogsmark i anspråk. Dessutom byggs ett parallellvägnät som också tar mark i anspråk. Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten för bil-, cykel- och gångtrafikanter. Dessutom bedöms åtgärden ge effekter i form av ökad trygghet och minskad barriäreffekt då säkra passager för gång- och cykeltrafikanter ger möjligheter till ökade fysiska kontakter vilket bidrar till social hållbarhet. Däremot gynnas fordonstrafiken i ett pendlings- och godsstråk då hastigheten på sträckan ökar vilket bidrar till ökade utsläpp och åtgärden bidrar därmed inte till en positiv klimatpåverkan.

7.2 Stora namngivna objekt - Väg 373, Etapp 2

Projektet väg 373 Etapp 2, Svensbyn - E4, pågår och beräknas färdigställas inledningsvis i planperioden. För projektet finns upprättad miljökonsekvensbeskrivning för vägplanen samt för övriga anmälningar och tillståndsansökningar enligt miljöbalken. Miljöbedömning från länstransportplan 2018-2029 kvarstår därför men har anpassats till de uppdaterade bedömningsgrunderna.

Åtgärden ger en ökad trafiksäkerhet både för fordons trafik och för oskyddade trafikanter. Vidare påverkar åtgärden den ekologiska hållbarheten negativt i synnerhet på grund av intrång på landskap och barriäreffekter för djur- och naturliv samt viss påverkan på natur- och kulturmiljövärden. Åtgärden bedöms ge positiva bidrag avseende medborgarnas resor och näringslivets transporter till följd av restidvinster. Eftersom åtgärden gynnar fordonstrafik och ökade utsläpp bidrar åtgärden därmed inte till en positiv klimatpåverkan.

7.3 Gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna innebär positiva konsekvenser för klimatpåverkan då förutsättningarna för en överslyftung från biltrafik till gång- och cykeltrafik förbättras. Minskad biltrafik innebär minskad belastning från utsläpp från biltrafiken. Även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar då möjligheten att färdas säkert förbättras och då säkra passager anläggs.

Åtgärderna innebär positiva effekter för fysisk aktivitet då förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

Möjligheter för ökad gång- och cykeltrafik innebär också att möjligheterna för minskad biltrafik ökar och att utsläpp till luft och bullerstörningar minskar. Största effekterna av detta uppstår inom mer tätbyggda områden.

Troligen liten och begränsad påverkan på naturmiljöer och kulturmiljöer eftersom markintrånget vanligen är begränsat och görs i anslutning till befintliga vägar.

Minskad biltrafik i tätorter innebär att goda möjligheter till förbättrad luftkvalitet.

Gång- och cykelåtgärderna har goda förutsättningar för att kunna klimatanpassas, bland annat genom att trummor och broar dimensioneras med för att klara ökade framtida nederbördsmängder.

7.4 Trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna bedöms inte innebära påtagliga effekter för klimatpåverkan, men viss risk för negativ klimatpåverkan finns om åtgärder som gynnar biltrafik genomförs. Likaså bedöms intrång och negativa konsekvenser för natur och kulturmiljö som begränsade även om visst utökat vägområde krävs.

Åtgärderna innebär positiva konsekvenser för friluftsliv och rekreation då möjligheterna för säkra passager och tillgängligheten till friluftsområden ökar. Även för hälsa och befolkning uppstår positiva konsekvenser då risken för trafikolyckor minskar men möjligen kan .

Troligen en mindre påverkan på landskapet, naturmiljöer, kulturmiljöer eftersom markintrånget vanligen görs i anslutning till befintliga vägar men det är osäkert i vilken omfattning som åtgärderna kan bidra till att uppfylla mål för landskap, naturmiljöer och kulturmiljöer. Även resursbehov i form av behov massor och hantering av massor medför osäkerheter för hur åtgärderna kan bidra till att mål för mark, vatten, resurser och jord uppfylls.

Åtgärderna har goda förutsättningar för att kunna klimatanpassas, bland annat genom att trummor dimensioneras för att klara framtida ökade nederbördsmängder.

7.5 Kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna innebär positiva konsekvenser för klimatpåverkan då förutsättningarna för en övergång från biltrafik till nyttjande av kollektivtrafik stärks. Även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras då säkrare hållplatser anläggs och förbättrad tillgänglighet till hållplatser möjliggörs.

Troligen liten och begränsad påverkan på naturmiljöer och kulturmiljöer eftersom markintrånget vanligen är mycket begränsat och görs i direkt anslutning till befintliga vägar, befintliga gång- och cykelvägar samt befintliga hållplatser.

Minskad biltrafik i tätorter innebär att goda möjligheter till förbättrad luftkvalitet.

Behov massor och hantering av massor är vanligen förhållandevis litet varför åtgärderna troligen bedöms i viss mån kunna bidra till att mål för mark, vatten, resurser och jord uppfylls.

Åtgärderna har goda förutsättningar för att kunna klimatanpassas, bland annat genom att trummor och broar dimensioneras för att klara ökade framtida nederbördsmängder.

7.6 Statlig medfinansiering till kommunala vägnätet

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna medför positiva konsekvenser för klimatpåverkan då förutsättningarna för en övergång från biltrafik till gång- och cykeltrafik samt nyttjande av kollektivtrafik stärks. Även trafik-säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras.

Åtgärderna är också gynnsamma för fysisk aktivitet vilket är positivt ur hälsosynpunkt. Åtgärder som syftar till ökad gång- och cykeltrafik samt ökat nyttjande av kollektiv trafik medför goda förutsättningar för minskade utsläpp till luft och därmed förbättrad luftkvalitet.

Troligen en mindre påverkan på naturmiljöer och kulturmiljöer eftersom markintranget vanligen görs i anslutning till befintliga vägar men det är osäkert i vilken omfattning som åtgärderna kan bidra till att uppfylla mål för landskap, naturmiljöer och kulturmiljöer. Även resursbehov i form av behov massor och hantering av massor medför osäkerheter för hur åtgärderna kan bidra till att mål för mark, vatten, resurser och jord uppfylls.

Åtgärderna har goda förutsättningar för att kunna klimatanpassas, bland annat genom att trummor och broar dimensioneras för att klara ökade framtida nederbördsmängder.

7.7 Statlig medfinansiering till kollektivtrafik

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna innebär positiva konsekvenser för klimatpåverkan då förutsättningarna för en övergång från biltrafik till nyttjande av kollektivtrafik stärks. Även trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras då säkrare hållplatser anläggs.

Minskad biltrafik i tätorter innebär att goda möjligheter till förbättrad luftkvalitet.

Troligen en mindre påverkan på naturmiljöer och kulturmiljöer eftersom markintranget vanligen görs i anslutning till befintliga vägar men det är osäkert i vilken omfattning som åtgärderna kan bidra till att uppfylla mål för landskap, naturmiljöer och kulturmiljöer. Även resursbehov i form av behov massor och hantering av massor medför osäkerheter för hur åtgärderna kan bidra till att mål för mark, vatten, resurser och jord uppfylls.

Åtgärderna har förutsättningar för att kunna klimatanpassas.

7.8 Statlig medfinansiering till enskilda vägar

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna har liten betydelse för minskad klimatpåverkan och bedöms därför i mindre mån kunna bidra till att mål för minskad klimatpåverkan uppfylls. Åtgärden är svårbedömd men bedöms kunna innebära positiva effekter för areella näringar, framförallt för skogsbruk, men även i viss mån för rennäring och jordbruk eftersom det innebär både vidmakthållande och förbättringar av vägar.

Åtgärderna har vissa förutsättningar för att kunna klimatanpassas.

I övrigt görs inga bedömningar.

7.9 Utvecklingsåtgärder

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Åtgärderna är gynnsamma för minskad klimatpåverkan och utsläpp till luft då det bland annat omfattar sådana åtgärder som avser att höja transporteffektiviteten i transportsystemet. Men eftersom det även innebär ökade trafikmängder så är det osäkert om de positiva effekterna väger över och kan bidra till att klimatmål uppfylls. Ökad trafikmängd innebär också mer utsläpp till luft och ökat trafikbuller.

Troligen en mindre påverkan på naturmiljöer och kulturmiljöer eftersom markintrånget vanligen görs i anslutning till befintliga vägar men det är osäkert i vilken omfattning som åtgärderna kan bidra till att uppfylla mål för landskap, naturmiljöer och kulturmiljöer. Även resursbehov i form av behov massor och hantering av massor medför osäkerheter för hur åtgärderna kan bidra till att mål för mark, vatten, resurser och jord uppfylls.

7.10 Planeringsutrymme

Ingen bedömning görs på objektnivå.

Förutsättningar för minskad klimatpåverkan och för att åtgärder kan klimatanpassas bedöms finnas. I övrigt görs inga bedömningar.

8 Samlad miljöbedömning

I det här avsnittet görs en sammanfattande bedömning i tabellform, se figur 8.1.

Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planen, inte av de enskilda objekten. Miljöbedömningen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Att jämföra miljöeffekterna av ett objekt som är klart att bygga och färdigutrett med ett objekt som ännu är i ett tidigt utredningsskede ger inte ett helt korrekt resultat.

Det finns dessutom osäkerheter kring planens senare skede och utfallet av den som är beroende på omvärldsfaktorer och mycket svårbedömda delar att det inte är möjligt att på något sätt exakt fastställa planens påverkan.

På grund av dessa faktorer redovisas en bedömning av planens inriktning och miljöpåverkan.

Transportplanens åtgärder har inriktning på klimatanpassning och ökad trafiksäkerhet. Sammantaget bedöms transportplanens åtgärder kunna bidra till att mål för framförallt klimatpåverkan, luft, hälsa, befolkning och trafiksäkerhet uppfylls.

Ett antal av objekten och åtgärdsgrupperna gynnar biltrafik och innebär ökade utsläpp till luft och därmed även ökad klimatpåverkan. Likaså innebär flertalet objekt ett ökat markanspråk som kan innebära negativa effekter för naturmiljö och landskap varför det råder osäkerhet kring graden av måluppfyllelse som planen kan bidra med.

Jämförelsealternativet bedöms motverka måluppfyllelse av för klimatanpassning, hälsa och luft samt innebär sämre klimatanpassning.

	Klimat	Landskap			Hälsa och livskvalitet			Hushållning av resurser				
Samlad miljöbedömning – Länstransportplan Norrbotten 2022-2033	Klimatpåverkan	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö	Hälsa	Befolkning	Luft	Mark	Vatten	Hushållning med naturresurser	Jord	Klimatanpassning
+ Bidrar till måluppfyllelse. Planförslaget bidrar till måluppfyllelse men innebär inte att mål uppfylls.												
(+) Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse. Planförslaget kan möjliggöra bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras, osäkerheter kring var och hur åtgärder kommer att genomföras, osäkerheter om åtgärders effekt eller osäkerhet om samhällsutveckling.												
(-) Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelse motverkas. Osäkert om planförslagets effekter är sådan att det finns risk för att de motverkar måluppfyllelse. Kan utgöras av osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.												
- Motverkar måluppfyllelse. Planförslaget ger effekter som verkar i motsatt riktning som behövs för att nå målen.												
x Ej bedömt.												
Stora vägobjekt, väg 373 Svensbyn-E4, Etapp 2: Vitsand-Svensbyn, Piteå	-	-	-	(-)	+	(+)	-	-	(+)	-	(+)	+
Stora vägobjekt, väg 97 Etapp 2: Södra Sunderbyn-Sävest	-	-	-	-	+	+	-	-	(+)	-	(+)	+
Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt - Väg 582 Alvik-Selet, Luleå - Väg 750 Buddbyn-Svartbjörnsbyn, Boden - Väg 99 Ikano-Björka, Haparanda - Väg 616 Gäddvik, Luleå - Väg 580 Måttund, Luleå - Väg 796 Överkalix - Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Trafiksäkerhetsåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt - Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet, Arjeplog - Väg 95 Cirkulationsplats järnvägsgränd, Arvidsjaur - Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik, Luleå - Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik, Luleå - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering - Bidrag till kommunala vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering - Kollektivtrafik	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
Statlig medfinansiering - Enskilda vägar	(+)	x	x	x	x	x	x	x	x	+	x	(+)
Utvecklingsåtgärder - Väg 505 ny anslutning Haraholmen, Piteå - Väg 97 Korsning Travbaneleden, Boden - Väg 831/Kullenvägen, Gällivare - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Planeringsutrymme	(+)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	(+)
Jämförelsealternativet	-	(+)	(+)	(+)	-	(+)	-	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)

Figur 8.1 Samlad bedömning av Länstransportplanens miljöpåverkan.

8.1 Måluppfyllelse miljö kvalitetsmål

För tydligheten redovisas görs även en sammantagen bedömning om länstransportplanens åtgärdsförslag har potential att bidra till måluppfyllelse av de nationella miljö kvalitetsmålen, se Figur 8.2.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att flera av miljö kvalitetsmålen uppfylls.

Miljö kvalitetsmål	Planens potential att bidra till måluppfyllelse	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	Ja	I planen föreslås åtgärder som gynnar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik och medför bättre förutsättningar för minskad biltrafik. Men även åtgärder som innebär ökad trafik föreslås varför den sammantagna effekten är svår att bedöma.
Frisk luft	Ja	I planen föreslås åtgärder som gynnar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik och medför bättre förutsättningar för minskad biltrafik framförallt i tätorter. Men även åtgärder som innebär ökad trafik föreslås varför den sammantagna effekten är svår att bedöma.
Bara naturlig försurning	Tveksamt	Planens åtgärder har liten påverkan på den totala trafikmängden och därmed även på utsläpp med försurande påverkan.
Giftfri miljö	Ja	För vägutgifter som berör beläggning med tjärasfalt eller områden sulfidjordar sker särskild hantering för att minimera risken för negativ påverkan på miljön.
Skyddande ozonskikt	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för transportsektorn.
Säker strålmiljö	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för transportsektorn.
Ingen övergödning	Tveksamt	Planens åtgärder har liten påverkan på den totala trafikmängden och därmed även på utsläpp med som kan ha en övergödande påverkan.
Levande sjöar och vattendrag	Ja	Åtgärder som berör vattendrag görs med hänsyn till att vandringshinder ska åtgärdas och att miljö kvalitetsnormer inte ska motverkas.
Grundvatten av god kvalitet	Nej	Inga riktade åtgärder för att skydda vattenförekomster med betydelse för dricksvattenförsörjning föreslås.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för transportsektorn.
Myllrande våtmarker	Ja	Planens åtgärder bedöms i mindre omfattning ta tidigare opåverkad naturmark i anspråk.
Levande skogar	Ja	Planens åtgärder bedöms i mindre omfattning ta tidigare opåverkad skogsmark i anspråk.
Ett rikt odlingslandskap	Ja	Troligen har planens åtgärder mindre påverkan på odlingslandskap och kulturmiljöer.
Storslagen fjällmiljö	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för transportsektorn.
God bebyggd miljö	Ja	I planen föreslås åtgärder som innebär minskat buller och mindre utsläpp till luft i bebyggelsemiljöer samt förbättrade möjligheter att nyttja kollektivtrafik.
Ett rikt växt- och djurliv	Tveksamt	Planens åtgärder bedöms i mindre omfattning ta tidigare opåverkad naturmiljö i anspråk. Inga riktade åtgärder i form av faunapassager föreslås.

Figur 8.2 Länstransportplanens potential att bidra till uppfyllelse av miljö kvalitetsmål.

8.2 Måluppfyllelse transportpolitiska mål

För tydligheten redovisas görs en sammantagen bedömning om länstransportplanens åtgärdsförslag har potential att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms måluppfyllelse enbart för Hänsynsmålet.

Transportplanens åtgärder syftar huvudsakligen till att förbättra trafiksäkerheten, innebär ökade möjligheter för fysisk aktivitet då flera åtgärder syftar till att förbättra möjligheterna för gång- och cykel. Planens åtgärder som möjliggör en övergång från fordonstrafik till gång- och cykeltrafik eller kollektivtrafik är gynnsamma ur ett hälsoperspektiv då minskad fordonstrafik innebär minskat trafikbuller och utsläpp till luft.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att hänsynsmålet uppfylls.

9 Källor

- Miljökonsekvensbeskrivning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, Ärendenummer: TRV 2021/79143, 2021-11-30, Trafikverket.
- Samrådsunderlag avgränsningssamråd, Strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, Trafikverket, 2021-06-01.
- Tillsammans för Norrbottens framtid, Åtgärdsprogram för miljö, energi och klimat, 2018-2020, Länsstyrelsen Norrbotten.
- Miljömålen, Årlig uppföljning av Sveriges nationella miljömål 2021– Med fokus på statliga insatser, rapport 6968, mars 2021, Naturvårdsverket.
- Miljökvalitetsmål, www.sverigesmiljomal.se.
- 17 globala mål för en hållbar utveckling (källa: www.globalamalen.se).
- Norrbotten Regional årlig uppföljning (RÅU) 2019, Länsstyrelsen Norrbotten.
- Norrbotten Regional årlig uppföljning (RÅU) 2020, Länsstyrelsen Norrbotten.