

2017-09-25

Dnr RUN/412/2017

Miljökonsekvensbeskrivning
Avseende förslag till
Länstransportplan 2018-2029
För Jämtlands län

INNEHÅLL

	sid
1. Sammanfattning	3
2. Behovet av miljöbedömning	3-4
3. FN:s globala hållbarhetsmål och Sveriges miljömål	4
Nationella miljömål	4-5
Regionala miljömål	5
4. Avgränsning	6
5. Inriktning på miljöbedömningen	6-7
Kopplingar till andra planer	7-9
6. Planens miljökonsekvenser	10-14
7. Planens miljöpåverkan – samlad bedömning	14-15
Fortsatt prövning av miljökonsekvenser	15

1. SAMMANFATTNING

Region Jämtland Härjedalen har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till länstransportplan för perioden 2018-2029. Planen utgör en långsiktig övergripande planering av transportinfrastrukturen där de av staten tilldelade medlen till länsplanen fördelas. Syftet är att uppnå de transportpolitiskt uppsatta målen på nationell och regional nivå.

Transportsektorn har stor påverkan på miljön. I Sverige står transportsektorn för mer än 30 procent av koldioxidutsläppen.

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2014. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid information och samråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöbedömning är relevant även för denna plan.

En regional transportplan anses medföra en betydande miljöpåverkan på grund av de efterföljande åtgärderna. Planen bedöms ändå i olika omfattning bidra positivt till de regionala miljömålen klimat och hälsa. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i den regionala transportplanen så att en hållbar samhällsutveckling kan främjas.

Länstransportplanens enskilt mest omfattande satsning utgörs av investeringar i gång- och cykelvägar vilka står för drygt 30 procent av den tillgängliga potten. Åtgärden bedöms ge positiva bidrag till regionala hälso- och klimatmålen.

Länstransportplanen bedöms kunna medföra miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Avgränsningen bygger på en analys utifrån de nationella och regionala miljökvalitetsmålen samt miljöbalkens kapitel 6, 12§, punkt 6. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat så att en hållbar utveckling främjas (Miljöbalken SFS 1998:808, 6 kap, 11§).

Miljöbedömningen avser något förenklat den process som ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning. Den ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen.

2. Behovet av miljöbedömning

När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller i annan författning, ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar 1998:905, §4). En länsplan för regional transportinfrastruktur (Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur 1997:263).

Osäkerheter och brister

Miljöbedömningen av planen har ambitionen att redovisa de storskaliga effekter planen bedöms kunna medföra, ibland tillsammans med satsningar i den nationella planen. Bedömningar av konsekvenser medför alltid en viss osäkerhet. När det gäller bedömning av konsekvenser på denna nivå är osäkerheten särskilt stor. En regional transportplan är strukturskapande med lång genomförandetid. Effekten av de planerade åtgärderna sträcker sig långt efter att planen är genomförd. Detta gör att det är svårt att dra några säkra slutsatser av konsekvenserna. I dagsläget går det inte att förutspå vilken övrig utveckling som kommer att ske i samhället, vilka politiska styrmedel som kan komma, prisutveckling på bränslen eller förändringar i den allmänna opinionen. Allt detta kan göra att de trafikprognoser som länsplanen och MKB grundar sig på inte kommer att slå in.

3. FN:s globala hållbarhetsmål och Sveriges miljömål

FN beslutade om en Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål och 169 delmål, vid ett toppmöte den 25 september 2015 och det så kallade "Parisavtalet" upprättades. Flera av målen handlar om miljödimensionen av hållbar utveckling, till exempel att hejda förlusten av biologisk mångfald. Regeringen har tillsatt en delegation som ska stödja och stimulera Sveriges genomförande av Agenda 2030.

De globala miljömålen i Agenda 2030 samt det klimatavtal som upprättades i Parisavtalet, är EU:s och Sveriges utgångspunkt för miljöarbetet. Sverige har valt att sätt upp ett högre mål än EU för minskning av utsläppen av växthusgaser. I förhållandet till utsläppsnivåerna år 1990 har Sverige satt upp målet om en minskning upptill 40 procent till år 2020 och EU har målet 20 procent till samma år. Jämtlands län har satt målet ännu högre med en minskning av växthusgaserna med 50 procent under samma tidsperiod.

Utsläppen minskar men inte i tillräckligt hög takt för att klara målen. Insatserna behöver skärpas och nya styrmedel införas. De största utsläppsmängderna finns inom industrin och transportsektorn. Fordonsflottan har behov av att styras om till att bli mer fossilbränslefri och ökade satsningar på fossilbränsleoberonde alternativ är viktigt.

Nationella miljömål

Sveriges miljömålssystem innehåller ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugoåtta etappmål.

Generationsmålet

Generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Generationsmålet är därför vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. I målet står också att arbetet med att lösa de svenska miljöproblemen inte ska ske på bekostnad av att vi exporterar miljö- och hälsoproblem till andra länder.

Miljökvalitetsmålen

Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

Uppföljning och utvärdering

Miljökvalitetsmålen följs upp med en rapport varje år och en fördjupad utvärdering en gång per mandatperiod till regeringen. Respektive myndighet ansvarar för uppföljningen av sina miljökvalitetsmål. Naturvårdsverket sammanställer sedan uppföljningarna och lämnar en samlad redovisning till regeringen.

I uppföljningen av miljökvalitetsmålen bedöms om dagens styrmedel och de åtgärder som görs före år 2020 är tillräckliga för att nå målen. Bedömningen sammanfattas i betyget ja, nära eller nej.

Etappmålen

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljökvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in. Etappmålen anger inte önskade tillstånd för miljön, utan de läggs fast i miljökvalitetsmålen med preciseringar.

Etappmål har beslutats för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan samt inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och luftföroreningar.

Regionala miljömål

I Jämtland har Länsstyrelsen tillsammans med näringslivet, länets kommuner och Region Jämtland Härjedalen tagit fram en klimatstrategi, Klimatstrategi för Jämtlands län, mål och åtgärder år 2014 - 2020. I samband med Klimatstrategin formulerades en avsiktsförklaring kring klimatstrategin och ett klimatråd inrättades. Klimatrådets syfte är att vara en plattform för samverkan och samordning för arbetet med klimatfrågan samt verka för att målen i klimatstrategin uppnås.

Klimatstrategin konstaterar att energiomställningen är den stora utmaningen för Jämtlands län. I länet har utsläppen minskat med 33 procent per capita mellan år 1990 och 2013. De senaste fem åren är minskningen 23 procent per capita. De största utsläppskällorna av växthusgaser i länet var år 2014 transporter, 51 procent (Miljömålsbedömningar 2016, 2016:41, Länsstyrelsen Jämtlands län).

Länet är till ytan stort, med långa avstånd. Antal mil statlig väg är hela 600 mil. Möjligheten till alternativa transportsätt än bil är många gånger obefintliga i länets mest glesbefolkade områden. Möjligheten till bra vägar är viktigt men också möjligheten att kunna använda fossilbränslefria drivmedel.

Inom länet och inom ramen för Klimatrådet pågår ett antal projekt för med syfte att genomföra aktiviteter och samordning för investeringar i energiomställningen. Projekten handlar om allt från utveckling av länets ladd-infrastruktur till kartläggning av förnybara drivmedel och om bioflygbränsle.

4. Avgränsning

Klimat- och miljöaspekter och ett helhetstänkande har betonats och 4-stegsprincipen ska vara en ledstjärna för planarbetet.

Föreliggande förslag till länstransportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2013. Då planen revideras vart fjärde år innebär det att många av de objekt som beslutades då kvarstår även i denna plan. Vid avgränsningssamråd med Klimatrådet i Jämtlands län i mars 2017 bedömdes att den avgränsning som upprättats i tidigare plan avseende miljöeffekter är relevant även för denna plan. Avgränsningen innebär ett fokus på de områden som är mest relevanta för länstransportplanen. Planens redovisade miljöeffekter (positiv, negativ eller ingen påverkan, relaterades till om ingen åtgärd genomförs (nollalternativ).

Länstransportplanen bedöms kunna medföra väsentlig miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till att omfatta den nya planperioden för åren 2018-2029 även om miljöeffekterna av åtgärderna i transportplanerna sträcker sig längre än till planperiodens slut. Motiveringen till detta är att planeringsunderlagen generellt inte innehåller dataunderlag som gör det möjligt att bedöma effekter och konsekvenser på längre sikt.

Den geografiska avgränsningen är primärt påverkan i Jämtlands län. Bedömningen omfattar väg, järnväg, gång- och cykelvägar och åtgärder kring dessa.

5. Inriktningen på miljöbedömningen

I en miljökonsekvensbeskrivning ska betydande miljöpåverkan identifieras, bedömas och beskrivas. Åtgärder som leder till positiv påverkan utifrån den utpekade målbilden kommer att beskrivas, liksom åtgärder som leder bort från målen.

Att närmare i detalj beskriva miljöpåverkan för varje enskilt objekt utifrån målbilden görs bäst i samband med planering och projektering av det aktuella objektet. I det här skedet av planeringsprocessen finns som regel inte heller underlag framtagna vad gäller det fysiska utförandet av åtgärder, som är nödvändiga för att mer specifikt bedöma påverkan på exempelvis växt- och djurliv eller grundvatten.

Dessa aspekter kommer alltså att beaktas i senare verkställighetsskeden för enskilda objekt.

Syftet med miljöbedömningen är också att bidra i prioriteringsdiskussionerna kring planen med relevant underlag avseende;

- Att identifiera system- eller strukturlöpande åtgärder och frågor om en åtgärd gynnar privatbilsism, kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik

- Om en åtgärd är trafikgenererande
- Om åtgärden leder i rätt eller fel riktning ur miljösynpunkt
- Bidra till att modifiera utformningen i det fall en åtgärd leder i fel riktning men ändå är angelägen.

Kopplingar till andra planer

Länstransportplanen har direkta kopplingar till följande andra planer:

- Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län
- Klimatstrategi för Jämtlands län
- Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen
- Nationell transportplan

Regional utvecklingsstrategi för Jämtlands län

Övergripande mål för infrastruktur och kommunikationer

- Modern infrastruktur och bra kommunikationer av alla slag överbryggas de långa avstånden och att Jämtlands län ligger långt från de stora marknaderna. Jämtlands län är lätt att nå för besökare, har bra transportmöjligheter för företagens behov och goda möjligheter till pendling till arbetet och studier för män och kvinnor i alla åldrar.

Ett högt nyttjande av modern IT-infrastruktur underlättar företagande och boende också i länets perifera delar. Kommunikationslösningarna är utformade för att ge bästa utfall vad gäller miljö, tillgänglighet, jämställdhet och trygghet.

Övergripande mål 2030

- Förbättrade kommunikationer överbryggas de långa avstånden
- Fler cykel- och gångvägar gagnar miljö och trafiksäkerhet
- Bredbandsnät med hög kapacitet når hela länet
- En god service kan erbjudas alla invånare

Övergripande insatsområden

- Jämtlands län utvecklar näringsliv, arbetsmarknad och besöksnäring genom att påvisa länets beroende av en ändamålsenlig infrastruktur i nationella prioriteringar inom området.
 - Funktionella stråk, näringslivsvägar och servicestråk prioriteras i investeringsplaner och trafikförsörjningsprogram. Regional persontrafik på tåg prioriteras före vägbunden trafik utefter mittbanestråket. En strategisk fråga är att upprätthålla och utveckla snabba och goda förbindelser interregionalt och internationellt.
- En ökad globalisering med växande internationell handel ställer krav på effektiva långväga transporter med smidig tullklarering och kontakt med internationella hamnar och flygnoder.

- Kostnadseffektiva transporter, ändamålsenliga terminaler och enkel tullklarering behövs för att understödja konkurrenskraften i internationell handel. Förbättringar av såväl Mittbanan/ Meråkerbanan som E 14 ska göras för att förbättra transportmöjligheterna längs axeln Sundsvall – Östersund – Trondheim.
- Tillgång till bredband prioriteras eftersom det ger tillgång till samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser.
 - Ett väl utbyggt bredbandsnät ger förutsättningar för näringslivsutveckling, samhällsservice, utbildning på alla nivåer och påverkar bosättningsval samt är en förutsättning för företagande och delaktighet i innovationsprocesser. Samordnings- och övergripande finansieringsfrågor hanteras regionalt.

Klimatstrategi för Jämtlands län – mål och åtgärder 2014-2020

Regionala mål och åtgärder

- Samverkan och lärande
 - Länets klimatarbete kvalitetssäkras och följs upp i samarbete med länets aktörer.
- Minskade utsläpp av växthusgaser med 50 procent i länet
 - Länets målsättning att minska utsläppen med 50 procent mellan år 1990 och 2020 är högre än den nationella målsättningen (40 procent).
- Effektivisera energianvändningen med minst 30 procent jämfört med år 1990.
 - Den nationella målsättningen om energieffektivisering med 20 procent från år 1990 till 2020 har i Jämtlands län höjts med 30 procent. Studier visar att 20 procents energieffektivisering inom fastigheter uppnås enbart genom normalt underhåll, en högre målsättning sätts därför. Transportsektorn står för 33 procent av länets energiförbrukning. Byte till mer energieffektiva fordon och effektivare transporter skulle innebära en betydande energieffektivisering inom transportsektorn. Offentlig sektor och näringsliv kan via ett systematiskt energieffektiviseringsarbete minska sin energianvändning och därmed sina kostnader. Privatpersoner kan ta hjälp av kommunala energirådgivare för att minska sin energianvändning.
- Ökad medvetenhet kring konsumtionens klimatpåverkan
 - En all större del av länets klimat- och miljöpåverkan sker utanför länet, genom import av mat och andra varor, samt genom ett ökat resande. Informationsinsatser kring detta behövs, liksom uppföljningsverktyg i form av indikatorer för att kunna se om ökad medvetenhet också innebär ändrade konsumtionsvanor och minskad klimatpåverkan utanför länets gränser.

- Öka export av förnybar energi med 25 procent jämfört mer år 2012.
 - Länet är en stor nettoexportör av förnybar energi (ca 12 TWh vattenkraft och 0,5 TWh vindkraft år 2012) och möjligheten att bidra till en minskad nationell och global klimatpåverkan är att genom stor produktion av förnybar energi bidra till minskade utsläpp av växthusgaser. Detta ifall den el som länet exporterar ersätter europeisk kolkraft. Minskad energiförbrukning i länet ger möjlighet att öka exporten av förnybar energi utanför länet och på så sätt kan fossil energi ersättas.
- Offentliga aktörers klimatanpassning till år 2020.
 - Offentlig verksamhet och offentligt ägda bolag har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom organisationens ansvarsområde och geografiska område kopplat till förändrat klimat, samt bestämt rutiner för hur dessa hanteras på kort och lång sikt.
- Näringslivets klimatanpassning till år 2020.
 - Branschorganisationer för areella näringar och besöksnäringen har skaffat sig kunskap om vilka risker och möjligheter som finns inom sitt verksamhetsområde kopplat till ett förändrat klimat, samt bestämt åtgärder som skapat rutiner för hur dessa kan hanteras inom branschen på kort- och lång sikt.

Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen

Den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen ger en samstämmig bild av vad länen gemensamt ser som strategiskt för ett hållbart transportsystem. Särskilt pekas på vikten av regionförstoring, att kollektivtrafiken blir ännu mer attraktiv med bättre pendlingsmöjligheter och att transportinfrastrukturen hänger samman i Sverige men även stödjer den ökande internationaliseringen inom transportområdet.

De fyra länens gemensamma målbild kan sammanfattas enligt nedan:

- Regionen ska vidmakthålla och vidareutveckla långsiktig hållbar tillväxt med väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
- Näringslivet ska vara fortsatt konkurrenskraftigt. Basnäringarnas bidrag till Sveriges och övriga EU:s ekonomi ska bibehållas och utvecklas. Näringslivet behöver differentieras och dess framtidsinriktning behöver stärkas genom tryggad kompetensförsörjning, forskning, utveckling och högkompetenta tjänsteföretag.
- Besöksnäringen ska attrahera människor såväl inom länet som nationellt och internationellt, samt bidra till differentierade arbetsmarknader och en i breda avseenden intressant region och god närmiljö för alla i samhället.
- Livsmiljön ska utvecklas genom bred attraktivitet, bättre hälsa och livskvalitet, samt minskad miljöpåverkan.

Systemanalysen redovisas i sammandrag i länstransportplanen.

6. Planens miljökonsekvenser

I detta avsnitt beskrivs den miljöpåverkan som länstransportplanens föreslagna åtgärder bedöms ge upphov till.

En avgränsning har gjorts för vilka miljöaspekter som kan beaktas utifrån avsnitt 4 ovan. De miljöaspekter som har beaktats avser alltså områdena **Klimat, Hälsa och Landskap**. För de olika objekten redovisas en bedömning av åtgärdernas påverkan i jämförelse med nollalternativ utifrån följande schabloner:

+, ++, +++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en positiv miljöpåverkan
-, --, ---	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms inte ge en miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är inte kartlagda

Med nollalternativ avses att föreslagna åtgärder i planen inte utförs. Antalet plus- eller minustecken ger en indikation av vilken miljöpåverkan som kan förutses utifrån olika aspekter. I den fortsatta fysiska planeringen kommer närmare bedömningar av åtgärdernas miljöpåverkan att kunna göras.

Åtgärd: Väg 84, Ny sträckning Älvros - Sveg

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	-	Ökad skyltad hastighet kan leda till ökade utsläpp av koldioxid
Hälsa	+	Förbättrad trafiksäkerhet och mitträckesseparering på del av sträckan
Landskap	? +/-	Sträckan kommer till del att samgå med nya sträckningen av E 45 Älvros – Rengsjön, där Trafikverket ansvarar för miljöbedömningen. Resterande del kommer att utföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 321 Svenstavik – Månsåsen
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+	Minskade koldioxidutsläpp genom bättre trafikrytm.
Hälsa	+, ++	Ökad trafiksäkerhet genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-, -	Förbättringar av vägstandarden sker inom befintligt vägområde förutom en kurvrätning som tar ny mark i anspråk.

Åtgärd: Väg 323 Genomfart Hammarstrand
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärden förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet i förbättringar av genomfarten med anpassningar för oskyddade trafikanter
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att genomföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 659 Såå – Vik
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+, ++	Förbättrad trafikmiljö och ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Byggnation av A-anläggning bidrar till förbättrad säkerhet i järnvägs korsning.
Landskap	+/-	Ny mark inom befintlig sträckning behöver tas i anspråk då en breddning sker från nuvarande 4 meter till 6 meters vägbredd. Påverkan bedöms som ringa.

Åtgärd: Väg 662 Husåvägen

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Förbättrad framkomlighet.
Landskap	+/-	Samtliga åtgärder utförs inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 675 Valne – Änge

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Standardförbättringar bedöms leda till en jämnare trafikrytm med troligtvis lägre utsläpp av koldioxid
Hälsa	+/-	Upprustning av vägsträckan ger en komforthöjning för trafikanterna.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder kan utföras inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 711 Bräcke Albacken

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Ökad framkomlighet och kurvrätning på sträckan. Standardförbättringen underlättar för arbetspendling, skolbussar och transporter av skogsråvara.
Landskap	+/-	Bedömningen är att nödvändiga åtgärder i huvudsak kan utföras inom befintligt vägområde. Två kurvrätningar kan ge en viss påverkan på landskapsbilden.

Åtgärd: Väg 675 Kurvan i Ede Offerdal

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Trafiksäkerheten förbättras genom kurvvrättning.
Landskap	-	Ny mark kommer att behövas tas i anspråk.

Åtgärd: Väg 796 Bro inkl. GC-väg över Indalsälven i Lit

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras då bron kommer att få ett körfält i vardera riktningen (idag endast ett körfält med trafiksignaler). Avdelad GC-väg förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Bron kommer att byggas på befintlig broplacering.

Väg 772 Stugun – Kompaniet

Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+/-	Åtgärden kommer att leda till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och bättre framkomlighet.
Landskap	-/+	Viss ny markanvändning kan komma att behövas, bedöms dock som ringa.

Åtgärd: Väg 614 Häste – Ytterån
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Framkomligheten kommer att förbättras och ökad trafiksäkerhet uppnås genom borttagande av backkrön och kurvrätning.
Landskap	+/-	Åtgärden planeras kunna ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Väg 695 Hållandsvägen
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	+/-	Åtgärderna förväntas inte påverka utsläppen av koldioxid.
Hälsa	+	Åtgärden innebär förbättrad säkerhet och framkomlighet längs sträckan samt kommer att få en bättre funktion för oskyddade trafikanter.
Landskap	+/-	Åtgärden kommer att ske inom befintligt vägområde.

Åtgärd: Gång- och cykelvägar
Miljöbedömning:

Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimat	++	Minskade utsläpp av koldioxid är en förväntad effekt eftersom gång- och cykelvägar kan ta andelar av biltrafiken på korta avstånd
Hälsa	++	Färre skadade i trafiken tack vare säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Den säkerhet som en upplyst GC-väg bidrar till att barn och vuxna kan känna trygghet att använda funktionen för pendling såväl till skola, arbete eller fritidsaktiviteter.

Landskap	+/-	Cykelvägar knyter samman olika bostadsområden, tätortsområden samt bystråk, vilket minskar fragmenteringen av bebyggelsen. Nya markområden kommer dock att tas i anspråk.
----------	-----	---

7. Planens miljöpåverkan – samlad bedömning

Länstransportplanens förslag är i mycket begränsad utsträckning strukturskapande. Huvuddragen i länets infrastruktur är etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att trimma och effektivisera den befintliga infrastrukturen. Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Tabellerna ovan ger dock en indikation på hur miljön kan påverkas ur olika aspekter.

Begränsad klimatpåverkan

Planen innehåller åtgärder som till största delen bygger på förbättring och vidareutveckling av befintlig infrastruktur. Planens påverkan på klimatet är därför begränsad. Ekonomiska styrmedel och fordonsutveckling kommer sannolikt ha betydligt större påverkan på klimatet när det gäller transportområdet under planperioden.

Hälsa

Genom planens trafiksäkerhetsåtgärder minskar riskerna för allvarliga trafikolyckor. Den föreslagna satsningen på gång- och cykelvägar bedöms också påverka människors hälsa positivt genom ökad fysisk aktivitet.

När det gäller buller bedöms inte planens åtgärder i sig medföra att fler människor blir buller störda. Ökade hastigheter liksom mitträffling ökar bullret, men de sträckor där sådana åtgärder föreslås har få boenden i närheten. För en del blir det tvärtom förbättringar. Genom statliga bidrag till kommunerna möjliggörs bullerreducerande åtgärder. Dock när det gäller satsningar på bebyggelse i stationsnära lägen varnar nu forskare för hälsorisker på grund av buller från järnvägsområdet. När det gäller flyg har gränsvärdena för buller höjts. Det innebär att nya bostadsområden kan anläggas närmare flygplatser än tidigare, vilket kan innebära hälsorisker. Dock omfattar inte denna länstransport av några av dessa förekomster.

Landskap

Påverkan på landskapet inom ramen för planens åtgärder är främst anspråkstagande av ny mark samt förstärkta barriäreffekter. I en begränsad omfattning kommer ny mark att tas i

anspråk i samband med rätning av trafikfarliga kurvor samt anläggande av gång- och cykelvägar.

Fortsatt prövning av miljökonsekvenserna (MKB)

För samtliga förslag i Länstransportplanen kommer en fortsatt prövning av åtgärdernas miljökonsekvenser att ske. I många fall kommer en samplanering att ske mellan Trafikverkets underhållsåtgärder och Länstransportplanens förbättringsåtgärder. Trafikverket kommer att vara utförare av de två åtgärdsdelarna.