

Regional utvecklingHandläggare
Sofia BjarnevikDatum
2024-10-01

Diarienummer

Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning för regional transportplan för Värmlands län 2026–2037

Upprättande av en länsplan för regional transportinfrastruktur (benämns även länsregiontransportplan) bedöms enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning av länsregiontransportplanerna ska genomföras och dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I miljöbedömningen identifieras, beskrivs och bedöms de konsekvenser som ett genomförande av planen kan antas medföra.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande för att främja en hållbar utveckling. För att kunna integrera miljöaspekter i åtgärdsplaneringen kommer arbetet med miljöbedömningen av länsregiontransportplanerna ske parallellt med framtagandet av själva planförslaget.

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad görs utifrån de krav som anges i 6 kap. 11–12 § miljöbalken. I processen ingår det att samråda om omfattningen av och detaljeringsgraden för miljökonsekvensbeskrivningen. Ett så kallat avgränsningssamråd sker med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen eller programmet (6 kap 9–10. § i miljöbalken, 1998:808).

Region Värmland har hållit ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen (2024-09-06). Synpunkter från samrådet har inarbetats i förslaget till avgränsning.

Juridisk avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen hanterar det som kan finansieras inom ramen för förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och miljöbalken (1998:808).

I dagsläget faller till exempel möjlighet att finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder samt laddinfrastruktur utanför den juridiska avgränsningen.

Förslag till avgränsning i sak

I 6 kap. 2 § miljöbalken anges vilka miljöaspekter som ska beaktas vid en miljöbedömning av en plan eller ett program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan:

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

Miljöeffekter kan vara positiva eller negativa, tillfälliga eller bestående, kumulativa och uppstå på kort, medellång eller lång sikt.

I MKB:n behandlas enbart de miljöaspekter för vilka betydande miljöpåverkan bedöms kunna uppstå. De miljöaspekter som anges i miljöbalken fördelas på fyra olika fokusområden; klimat, landskap, hushållning av naturresurser samt hälsa och livskvalitet. I Tabell 1 redovisas hur de miljöaspekter som avgränsas i sak fördelas på de olika fokusområdena.

Fokusområden	Miljöaspekter	Beskrivning
Klimat	Klimat	Utsläpp från den förändrade trafiken, från byggande, drift och underhåll samt hur åtgärden passar in i ett transporteffektivt samhälle.
Landskap	Landskap	Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.
	Kulturmiljö	Riksintressen och kulturresevat, landskapets kulturvärden, infrastrukturens kulturvärden, forn- och kulturlämningar.
	Naturmiljö och biologisk mångfald	Riksintressen och naturreservat, barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, invasiva arter samt biologisk mångfald.
Hushållning av resurser	Mark och areella näringar	Jordbrukets och skogsbrukets produktionsförmåga.
	Vatten	Områden för dricksvattenförsörjning och andra värdefulla vatten.
Hälsa och kvalitet	Hälsa	Trafikbuller, trafiksäkerhet och fysisk aktivitet (det vill säga rörelse genom cykel och gång).

	Luft	Emissioner av kväveoxider och partiklar, exponering av luftföroreningar.
	Befolkning	Tillgång till transportsystemet för olika befolkningsgrupper samt jämställdhet inom transportsystemet.

Tabell 1: Miljöaspekter som avgränsats i sak fördelat på de fyra fokusområdena.

Aspekten ”jord” bedöms inte ingående i miljökonsekvensbeskrivningen eftersom eventuell förekomst av exempelvis förorenad mark kommer hanteras inom respektive projekt i ett senare skede. Däremot kan miljökonsekvensbeskrivningen i den mån det är möjligt belysa aspekten på en övergripande nivå.

Åtgärder som föreslås kommer medföra förbrukning av material, råvaror och energi, men omfattningen av dessa är svår att bedöma i detta skede och hänskjuts till respektive projekt. I den mån det finns underlag kommer det att redovisas.

I miljökonsekvensbeskrivningen hanteras inte särskilda åtgärder för klimatanpassning till följd av ett förändrat klimat. Ny infrastruktur anpassas till framtida klimat i enlighet med styrande dokument för byggnation. Befintlig infrastruktur anpassas på motsvarande sätt i den takt som är möjlig, och Trafikverket ansvarar för det. Det kan exempelvis finnas klimatrisker med att bygga för lågt. Region Värmlands ståndpunkt är att klimatanpassning för både ny och befintlig infrastruktur ska anpassas efter förutsättningarna och utgår från att Trafikverket, som utförare, tar ansvar för det.

I den mån det är möjligt kan miljökonsekvensbeskrivningen hantera skyddsåtgärder och kompensatoriska åtgärder för exempelvis våtmarker, vattentäkter och vattenskyddsområdet. Oftast budgeteras det inte för sådana åtgärder i respektive projekt vilket kan innebära ett behov av att hantera det på övergripande nivå i miljökonsekvensbeskrivningen.

Avgränsning i rum

Utgångspunkten i den regionala länstransportplanen är Värmlands län. Det område inom vilket miljöeffekter uppstår varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. Vissa miljöeffekter, till exempel utsläpp av klimatpåverkande gaser, leder till konsekvenser för miljöer långt från själva utsläppskällan. Andra effekter, till exempel buller, resulterar i konsekvenser främst på lokal nivå. Eventuella spridningseffekter till andra län eller länder ska dock beaktas.

Avgränsning i tid

Planförslaget omfattar åtgärder för perioden 2026–2037. Åtgärder inom den nu gällande länstransportplanen (år 2022–2033) utgör nollalternativ, det vill säga en trolig framtida utveckling om den nya länstransportplanen (planförslaget) inte antas. Effekter och konsekvenser för planförslaget respektive nollalternativet kommer att jämföras mot denna tidshorisont, men med en kvalitativ diskussion om effekter på längre sikt, med sikte mot Sveriges klimatmål år 2045 och generationsmålet 2050. Eventuellt kan ett teoretiskt resonemang föras om vad som bedöms krävas för att uppnå detta, även om det går utanför ramarna för vad en länsplan kan uppnå.

Bedömningsmetodik

Vid bedömningarna av nollalternativets samt planförslagets miljöpåverkan kommer nuläget miljötillstånd användas som referens. Miljöpåverkan innebär att en föreslagen åtgärd i någon omfattning eller grad bedöms bidra till eller motverka uppfyllelse av de mål och strategier som utgör bedömningsgrunder.

Vid bedömningarna kommer olika kriterier och kontrollfrågor tillämpas, till exempel:

- Medför åtgärderna förändringar i vägtrafiken?
- Medför åtgärderna överflyttning mellan olika trafikslag?
- Innebär åtgärderna risk för intrång i skyddade eller andra känsliga områden?
- Påverkar åtgärderna barriäreffekter?

Bedömningarna kommer göras övergripande med hänsyn till att länstransportplanen är i ett tidigt skede av åtgärdsplaneringen.

Osäkerheter

Miljöpåverkan av planen beskrivs på en övergripande nivå vilket medför osäkerhet i miljöbedömningarna. Detaljer kommer i regel i senare skeden vid genomförandet av planen och endast för större åtgärder som till exempel vägobjekt.

Fordonsparkens utveckling mot elektrifiering och i vilken takt det kommer ske är osäkert. En ytterligare osäkerhet är att styrmedel och lagar är under förändring och det är svårt att veta vilken riktning det tar.