

# Miljökonsekvensbeskrivning till länsplan för regional transportinfrastruktur för Blekinge

Doknr  
Version

Granskad av  
Datum 2021-10-15  
Godkänd av  
Datum

MKB tillhörande Länstransportplan för Blekinge 2022–2033

Region Blekinge

Dnr ##

Version: ##

2021-10-15

Miljökonsekvensbeskrivningen är utarbetad av Sweco, Gävle genom Helena Olsson (uppdragsledare), Åsa Hermansson, Lina Cederlöf och Sara Johansson (handläggare) samt Josefin Wildstam (granskare).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
1 Bakgrund och syfte.....	7
2 Planens innehåll (planalternativet).....	8
2.1 Arbetsätt.....	8
2.2 Planeringsramar.....	8
2.2.1 Namngivna åtgärder.....	8
2.2.2 Samfinansierade åtgärder.....	9
2.2.3 Mindre åtgärder.....	9
2.2.4 Statlig medfinansiering.....	10
3 Nollalternativ.....	10
3.1 Gällande länstransportplan 2018-2029.....	10
3.2 Trafikutveckling.....	10
4 Metod för miljöbedömning.....	11
5 Avgränsning.....	12
5.1 Miljöaspekter.....	13
5.2 Miljömål.....	14
5.3 Tid.....	14
5.4 Geografisk.....	14
6 Beskrivning av miljötillstånd och bedömning av miljöpåverkan.....	15
6.1 Klimatpåverkan.....	15
Delaspekter och precisering.....	15
6.1.1 Nuläge.....	16
6.1.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet.....	16
6.2 Hälsa.....	18
Delaspekter och precisering.....	18
6.2.1 Nuläge.....	18
6.2.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet.....	19
6.3 Befolkning.....	20
Delaspekter och precisering.....	20
6.3.1 Nuläge.....	21
6.3.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet.....	22
6.4 Luft.....	23
6.4.1 Nuläge.....	23
6.4.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet.....	24
6.5 Vatten.....	25
Delaspekter och precisering.....	25
6.5.1 Nuläge.....	25
6.5.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet.....	26

6.6	Hushållning med naturresurser .....	27
	Delaspekter och preciseringar .....	28
6.6.1	Nuläge.....	28
6.6.2	Planens påverkan jämfört med nollalternativet .....	28
7	Samlad bedömning.....	29
8	Osäkerheter och brister.....	30
9	Förslag till uppföljning .....	31
10	Referenser.....	31
	BILAGA 1 Avgränsning miljöaspekter.....	33
	BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder .....	38
	Förbifart Backaryd på Riksväg 27.....	38
	Förbifart Hallabro på Riksväg 27 .....	39
	Olofström-Grännum på Riksväg 15.....	40
	BILAGA 3 Sammanställning av betydande miljöpåverkan, miljöaspekter, målkoppling.....	42

## Sammanfattning

Region Blekinge har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till ny Länstransportplan som omfattar perioden 2022-2033. Länstransportplanen redovisar vilka åtgärder som ska genomföras för att stärka transportsystemet under planperioden. Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas samt att beskriva den betydande miljöpåverkan som kan uppstå. Hela processen kallas miljöbedömning och MKB:n är resultatet av miljöbedömningsarbetet.

Miljöbedömningen har gjorts i huvudsak med underlag från Trafikverket som sammanställt material om transportsystemets påverkan på miljön i bedömningsgrunder för alla miljöbalkens relevanta miljöaspekter.

Liksom tidigare ligger fokus i länstransportplanen på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Länstransportplanen 2022-2033 innehåller tre namngivna åtgärder över 50 miljoner kronor samt åtgärder i kategorin "mindre åtgärder", vilket innebär trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. En betydande summa avsätts till cykelåtgärder, vilka medfinansieras av kommunerna med 50%, för att öka attraktiviteten att välja cykel som färdmedel.

En avgränsning har gjorts av MKB:n för att koncentrera arbetet på de frågor som är de mest relevanta för länsplanen. För följande miljöaspekter<sup>1</sup> har det bedömts att planens genomförande kan medföra en betydande påverkan:

- Klimatpåverkan
- Hälsa
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avseende miljö kvalitetsnormer)
- Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen)

En bedömning har gjorts av hur de föreslagna åtgärderna i planen påverkar möjligheten att uppfylla de nationella och regionala miljömålen. Planen bedöms bidra till måluppfyllelse vad gäller målet God bebyggd miljö samt i någon mån bidra till uppfyllelse av miljömålen *Frisk luft* samt *Grundvatten av god kvalitet*. Planen bedöms såväl bidra till som motverka miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*. Miljömålen *Levande sjöar och vattendrag* samt *Ett rikt växt- och djurliv* berörs i viss mån eftersom de i planen föreslagna åtgärderna medför markintrång, men planen bedöms inte påverka möjligheterna till måluppfyllelse. Övriga miljömål bedöms inte beröras av planen.

Planförslaget har stora likheter med nollalternativet (gällande länstransportplan), men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i länsplanen 2022-2033 bedöms den totalt sett få en något mer positiv miljöpåverkan än nollalternativet.

---

<sup>1</sup> Metodiken i MKB-arbetet utgår från Trafikverkets metodik för miljöbedömningen av nationell transportplan 2022-2033.

Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms påverkas något negativt på grund av planens namngivna åtgärder som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Dock bedöms planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik ge en något positiv effekt.

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten Hälsa.

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning, eftersom såväl namngivna åtgärder som mindre åtgärder bedöms leda till större möjligheter till hållbart resande, ökad tillgänglighet till transportsystemet samt förbättrade möjligheter till arbetspendling bland annat.

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk samt de namngivna åtgärder som innebär att förbifarter byggs bedöms ge något positiva effekter på miljöaspekten Luft, då luftföroreningarna i boendemiljöer bedöms minska.

Länsplanens påverkan på miljöaspekten Vatten är till en del positiv, eftersom två av de namngivna objekten berör vattentäkter och ger en minskad risk för påverkan på dessa. Dock berör samtliga namngivna objekt vattenförekomster eller grundvattenförekomster med miljökvalitetsnormer, vilket även kan gälla planens mindre åtgärder. Detta behöver beaktas i kommande planeringsskeden.

Miljöaspekten Hushållning med naturresurser berörs genom att namngivna åtgärder som ingår i länsplanen berör riksintressen och naturreservat. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom de åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur. Den påverkan som planens mindre åtgärder kan ge upphov till kan inte bedömas i detta tidiga skede, då de inte har fått en lokalisering. Detta kommer att beaktas i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

# 1 Bakgrund och syfte

Region Blekinge har, på uppdrag av regeringen, upprättat ett förslag till transportslags-övergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Det är en del i den statliga infrastrukturplaneringen. Vart fjärde år tar alla län fram länsplaner, som innehåller investeringar i den statliga infrastrukturen och medel som går till att medfinansiera trafikinvesteringar i regionen.

När en plan upprättas av en myndighet eller en kommun, som krävs i lag eller annan författning, ska planupprättaren göra en miljöbedömning av planen om dess genomförande enligt miljöbalken antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länsplan för regional transportinfrastruktur ska alltid antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbedömningsförordningen. Behovet av miljöbedömning är därmed lagstadgat.

Miljöbedömning är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av planen. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder. Bedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som mer lämpligt bedöms senare i planeringsprocessen. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat för att främja en hållbar utveckling. Arbetet sker parallellt på två olika plan: ett nationellt som Trafikverket ansvarar för och ett regionalt där i detta fall Region Blekinge har ansvaret.

Infrastrukturpropositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige* trycker på att en god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturobjekt är väsentlig. Även i det positionspapper för Sydsveriges infrastruktur som Regionsamverkan Sydsveriges sex regioner tagit fram och beslutat om framgår vikten av att koppla samman den nationella planen med de regionala planerna.

Precis som i tidigare länstransportplaner är den tongivande utgångspunkten för inriktningen i länsplanen Blekinges geografiskt strategiska läge. Positionen vid Östersjön vid Sveriges sydöstra hörn är central för den ökade handeln med Polen, Centraleuropa, Baltikum och vidare mot Asien. Den geografiska närheten till Öresundsregionen, Sydsveriges största tillväxtmotor ska också betonas, där förbättrad infrastruktur och kommunikationer knyter Blekinge närmre Öresund och kontinenten. Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i länet men också transportsystemet i ett vidare sammanhang för att knyta ihop Blekinge med övriga Sydsverige.

Utifrån det Sydsvenska positionspapperets tre prioriterade områden beskrivs kortfattat följande inriktning och mål för Blekinges infrastruktur.

1. Nationell och internationell tillgänglighet. Järnvägens funktion och tillförlitlighet måste säkras. Snabb utbyggnad av nya stambanor och kopplingspunkter till Södra stambanan och anslutande uppgraderade tvärbanor.
2. Sammanknutet Sydsverige. Knyt samman tillväxtmotorer och regionala kärnor för bättre pendlingsrelationer.
3. Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter. Sveriges konkurrenskraft ska öka genom förstärkta handelsvägar via Blekinges hamnar mot växande ekonomier i öst.

## 2 Planens innehåll (planalternativet)

### 2.1 Arbetssätt

Inriktningen i länstransportplanen 2022-2033 följer länsplanen 2018–2029 med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin *Attraktiva Blekinge* och remissversionen av den nya regionala utvecklingsstrategin *Växtplats Blekinge*. Liksom tidigare ligger fokus på Blekinges strategiska position i södra Östersjöregionen. Samverkan har skett mellan de Sydsvenska regionerna med framtagandet av en gemensam systemanalys, positionspapper för infrastrukturens utveckling och ett prioriteringsdokument. Alla dessa processer har satt avtryck i länstransportplanen.

I remissvaret på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag och den därpå följande infrastrukturpropositionen har Region Blekinge haft anledning att konkretisera vad som är viktigt inom infrastrukturen för Blekinges utveckling och tillväxt.

Parallellt med revideringen av Länstransportplanen har denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. Avgränsningssamråd med Länsstyrelsen Blekinge hölls den 8 juni 2021, se vidare kapitel 5 *Avgränsning*.

Prioriteringarna i länsplanen utgår från ett helhetsperspektiv, med syfte att Blekinges infrastruktur ska främja den regionala utvecklingen i Blekinge men också transportsystemet i ett vidare sammanhang. Bilden av Blekinge som en strategisk port för svensk industris exportbehov, handel och främjande av kontakter med stater i och bortom Europa är en grund för de prioriteringar och åtgärder som föreslås i planen.

### 2.2 Planeringsramar

Den ekonomiska planeringsramen för 2022-2033 är för Region Blekinge 610 miljoner kronor, vilket är en ökning på 14,7 procent jämfört med länsplanen 2018-2029. Se tabell 1 på nästa sida.

Eftersom en stor del av medlen i nuvarande plan upparbetats de senaste fyra åren har en justering gjorts. I Trafikverkets beslut *Preliminära ramar för regional transportinfrastruktur* som togs 2021-07-02 har Blekinges ekonomiska ram räknats upp till 696 miljoner kronor.

#### 2.2.1 Namngivna åtgärder

Tre namngivna åtgärder över 50 miljoner kronor föreslås ingå i den nya planperioden:

- Förbifart Backaryd på Riksväg 27
- Förbifart Hallabro på Riksväg 27
- Olofström-Grännum på Riksväg 15

Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från den gällande planen (2018-2029) som namngivna objekt. Riksväg 15, som pekades ut som större brist i den gällande planen, blir en namngiven åtgärd i länsplanen 2022-2033.



Tabell 1. Planeringsram för Blekinge län 2022-2033 (Mkr).

Åtgärder	Total kostnad	Tidigare	2022-2024	2025-2027	2028-2030	2031-2033	Plan 2022-2033	Senare	Sam- och medfinansiering
Namngivna åtgärder	549						392		
Förfart Backaryd	262	20	173	37			210		32
Förfart Hallabro	117			75	14		117		
Rv 15 Olofström-Grännum	170				10	48	65	105	
Samfinansiering med nationell plan	150						150		
Blekinge kustbana kapacitetsåtgärder	50			50			50		
Sydostlänken	50				50		50		
Blekinge kustbana Sölvesborg-Karlshamn	50					50	50		
Mindre åtgärder	136		30	30	17	25	102		34
Trafiksäkerhet/tillgänglighet	40		x	x	x	x	40		
Cykelåtgärder	88		x	x	x	x	54		34
Kollektivtrafikåtgärder	8		x	x	x	x	8		
Statlig medfinansiering	100		12	12	12	16	52		48
Kollektivtrafik	48		6	6	6	6	24		24
Trafiksäkerhet miljö inklusive cykel	48		6	6	6	6	24		24
Enskilda vägar	4		x	x	x	4	4		
Summa	935	20	215	215	153	153	696	105	114

### 2.2.2 Samfinansierade åtgärder

Planen tar även upp åtgärder som samfinansieras med nationell plan. Från gällande plan (2018-2029) följer två objekt med: hastighetshöjande åtgärder och mötesspår på Blekinge Kustbana samt åtgärder för persontrafik på Sydostlänken.

Dessutom lyfts ytterligare ett samfinansieringsobjekt på järnväg in i planen: ny järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn för minskade restider, ökad kapacitet och bättre anslutning till Sydostlänken. 50 miljoner kronor prioriteras till respektive objekt från Länstransportplanen. Avsiktsförklaringar och överenskommelser är tecknade med Trafikverket.

De samfinansierade objekten behandlas inte i denna MKB för länsplanen, eftersom de bedöms behandlas i MKB:n till den nationella planen.

### 2.2.3 Mindre åtgärder

Under kategorin "mindre åtgärder" inkluderas trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Detta är en viktig pott för mindre löpande investeringar under planperioden. Trafiksäkerhet- och tillgänglighetsåtgärder inkluderar bland annat räffling. En planerad åtgärd är tänkt på väg 123 Mjällby-Nogersund.

En liten pott avsätts till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet, detta inkluderar huvudsakligen hållplatsåtgärder.

Till cykelåtgärder avsätts en betydande summa. Cykelåtgärderna medfinansieras av kommunerna med 50 %. Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen i Blekinge följer den regionala cykelstrategin 2018-2029 som beslutades 2017. Prioriterat är att bygga ut det utpekade huvudcykelnätet i Blekinge. Ett utbyggt huvudcykelnät ökar attraktiviteten för att välja cykel som färdmedel och underlättar för en tryggare och säkrare arbetspendling på cykel. Cykelstrategin ska revideras under 2022.

En summa på 20 miljoner kronor avsätts till ett påbörjande av en kustnära turismcykelled genom Blekinge. Syftet med detta är att främja cykelturismen i regionen och erbjuda goda möjligheter för turism- och rekreationscykling i vackra miljöer längs den blekingska kusten. En förstudie till detta gjordes redan 2014 och kommer ses över i samband med revideringen av cykelstrategin 2022. Målet är att en kustnära cykelled genom Blekinge ska uppfylla de krav som ställs för att bli godkänd som en nationell cykelled i enlighet med Trafikverkets krav och således stärka den hållbara turismen i länet.

#### 2.2.4 Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att länstransportplanen medfinansierar åtgärder på det kommunala vägnätet kopplat till kollektivtrafik, trafiksäkerhet och i viss mån cykelvägar. En mindre pott finns även med för samfinansiering av åtgärder på det enskilda vägnätet. 52 miljoner kronor avsätts till statlig medfinansiering vilket i sin tur kan resultera i åtgärder för cirka 100 miljoner kronor på det kommunala och det enskilda vägnätet.

### 3 Nollalternativ

Nollalternativet är det jämförelsealternativ som den nya länstransportplanen jämförs med. Nollalternativet är den sannolika utvecklingen och miljöpåverkan om planen inte kommer till stånd. Förenklat kan sägas att nollalternativet innebär att länstransportplanen för 2018-2029 genomförs samt att ingen ny länsplan beslutas eller andra förändringar av fastställd plan för transportsystemet 2018-2029 sker. Samhällsutveckling, fordonsutveckling, styrmedel, förd politik och så vidare är densamma i nollalternativ och planalternativ. Nollalternativet beskriver alltså vad som händer om planen inte genomförs och jämförs med vad som sker om planen genomförs.

Åtgärder i nu gällande plan som ännu inte är genomförda ingår i nollalternativet, vilket betyder att bedömda effekter av dessa åtgärder i huvudsak kan användas som referens. I nollalternativet ingår däremot inte genomförda åtgärder enligt gällande plan.

#### 3.1 Gällande länstransportplan 2018-2029

Länsplanen 2018-2029 tar upp tre prioriterade områden som inriktning för Blekinges infrastruktur: "Interregional tillgänglighet", "Sammanknutet Sydsverige" samt "Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter". Planen tar upp följande namngivna åtgärder: förbifart Backaryd, Förbifart Hallabro, Kapacitetsåtgärder Blekinge kustbana, Sydostlänken samt Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på E22, Ronneby Öst-Nättraby. Av dessa har de tre sistnämnda objekten fått finansiering i gällande nationell plan och finns därför inte med i länsplanen 2022-2033.

#### 3.2 Trafikutveckling

Nedanstående bedömda trafikutveckling gäller såväl nollalternativet som planalternativet.

Behovet att resa kommer att fortsätta öka. Enligt Trafikverkets basprognos 2040 beräknas biltransportarbetet nationellt öka med 27 % från år 2017 till år 2040. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 53 % under samma period och det sammanlagda

transportarbetet för persontrafiken med färdställen bil, buss, tåg och flyg beräknas öka med 28 %. <sup>2</sup>

Trafikarbetet på vägarna i Blekinge län har av Trafikverket bedömts öka med 1,1 % per år under perioden 2017-2040. Det är samma ökning som riksgenomsnittet per år under samma period<sup>3</sup>.

Efterfrågan på godstransporter på järnväg väntas enligt Trafikverkets basprognos öka från 2017 års nivå på drygt 21 miljarder tonkilometer till drygt 30 miljarder tonkilometer år 2040.

Sjöfart är det trafikslag som bedöms öka mest med 2,16 % i årstakt, följt av väg med 1,6 % och järnväg med 1,5 % per år från år 2017. Vägtransporterna i Sverige beräknas öka från 50,3 miljarder tonkilometer år 2017 till 73 miljarder tonkilometer år 2040.

## 4 Metod för miljöbedömning

Miljöbedömningen av planen sker på en övergripande och strategisk nivå med föresatsen att beskriva planens påverkan på relevanta miljöaspekter utifrån hur Region Blekinge väljer att fördela medel för infrastruktur under planperioden. Som grund för bedömningarna ligger fördelningen av medel till olika insatser, se kapitel 2 *Planens innehåll*. För de projekt där planering påbörjats har samlade effektbedömningar (SEB) utgjort ett underlag. Utgångspunkten har varit att det enskilda projektet utgör del av planen, även om miljöbedömningen av det enskilda projektet i senare skeden av planeringen kommer att gå mycket längre och vara mer detaljerad.

Som underlag för bedömningar samt vid avgränsning av miljöbedömningen har Trafikverkets framtagna metodik för miljöbedömning av nationell plan 2022-2033 använts. Metodiken finns redovisad i rapport TRV 2021:119, *Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan*. I rapporten redovisas fyra fokusområden och tolv miljöaspekter, baserade på miljöbalkens 6 kapitel 2 §. Se figur 1 på nästa sida.

Eftersom bedömningsgrunder i skrivande stund (september 2021) saknas i rapporten har i stället Trafikverkets bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell plan 2018-2029 använts.<sup>4</sup> För varje miljöaspekt redovisas i bedömningsgrunderna en koppling till den eller de miljökvalitetsmål eller andra mål som miljöaspekten kopplas till.

---

<sup>2</sup> Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

<sup>3</sup> Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.

<sup>4</sup> Trafikverket. Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag 2017.

Fokusområden	Miljöaspekt och (delaspekt)			
Klimat	Klimatpåverkan (Trafikens klimatpåverkan) (Planering för ett transporteffektivt samhälle) (Infrastrukturhållningens klimatpåverkan)			
Landskap	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö (Infrastrukturens kulturmiljöer) (Riksintressen och kulturresevat) (Bebyggelse) (Forn- och kulturlämningar)	
Hälsa och livskvalitet	Hälsa (Buller och vibrationer) (Trafiksäkerhet) (Fysisk aktivitet)	Befolkning	Luft	
Hushållning av resurser	Mark	Vatten (Dricksvattenförsörjning) (Ekologiska värden) (Flöden och nivåer) (Avsnörda vattenområden)	Hushållning med naturresurser (Områden utekade 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
	Klimatanpassning			

Figur 1. Fokusområden, aspekter och delaspekter samt deras relation. Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119.

## 5 Avgränsning

Som ett första steg i miljöbedömningen har en avgränsning gjorts för att identifiera vilka miljöaspekter och mål som är relevanta och rimliga att behandla i denna miljökonsekvensbeskrivning. Den geografiska utbredning och det tidsperspektiv som miljöbedömningen kommer att omfatta har också preciserats. Syftet med en avgränsning är att koncentrera miljöbedömningen till de frågor som är mest relevanta för planen, för att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Miljöbedömningen och MKB:n koncentreras på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan.

Utgångspunkten för att bedöma vad som är betydande miljöpåverkan i åtgärdsplaneringen är vilka miljöutmaningar som transportsektorn har ett stort delansvar att lösa och hur dessa kan påverkas av valet av åtgärder i planen. Både positiv och negativ påverkan ska behandlas.

Samråd om förslag till avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Blekinge den 8 juni 2021. Länsstyrelsen och Region Blekinge kom överens om den avgränsning av MKB:n, som redovisas nedan. Länsstyrelsen kompletterade regionens förslag med att miljöaspekten Vatten, avgränsad till miljökvalitetsnormer för vatten, ska ingå i MKB:n.

Dialog med kommunerna har skett kontinuerligt under planprocessen.

## 5.1 Miljöaspekter

Utifrån planens innehåll med avseende på fördelning av medel och de planeringskedan respektive objekt befinner sig i har avgränsningen utmynnat i att följande miljöaspekter bedöms vara de där betydande miljöpåverkan kan uppkomma:

- Klimatpåverkan
- Hälsa
- Befolkning
- Luft
- Vatten (avseende miljö kvalitetsnormer)
- Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen)

Se vidare kapitel 4 *Metod för miljöbedömning* samt Bilaga 1 *Avgränsning miljöaspekter*. För vissa aspekter (t.ex. klimatfaktorer och luft) är utgångspunkten en generell påverkan för planen som helhet. För andra aspekter (t.ex. vatten och hushållning med naturresurser) är utgångspunkten den lokala påverkan av åtgärds paketet förutom den mer övergripande bedömningen.

Övriga miljöaspekter avgränsas bort, för motivering se tabell, bilaga 1. För samtliga miljöaspekter är det viktigt att bevaka graden av påverkan i enskilda projekt när dessa kommer närmare ett genomförande. I alla investeringsprojekt som tar ny mark i anspråk finns risk för påverkan på areella näringar (jord- och skogsbruk). Risk för påverkan finns också på värdefulla natur- eller kulturmiljöer genom direkt intrång eller tillskapande av nya barriärer som kan påverka djur- och växtlivets möjligheter till fortlevnad eller spridning inom eller mellan värdefulla biotoper och/eller hur kulturmiljöer upplevs.

Risk för påverkan finns också på yt- eller grundvattenresurser, både i anläggningskedan och i driftskedan genom exempelvis markarbeten som kan påverka hydrologin eller i händelse av olycka där drivmedel eller farligt gods kan förorena mark och vatten.

Åtgärder med markanspråk kommer att genomföras i både plan- och nollalternativ. Motiv till att vissa miljöaspekter som har koppling till markintrång avgränsas bort i miljöbedömningen av planen är att dessa frågor bättre hanteras i planeringen av de enskilda projekten när kunskapen om de lokala förutsättningarna finns. I projekten finns också bättre möjligheter att hantera frågorna genom att i första hand undvika/minimera intrång i värdefulla områden (alternativval), anpassa anläggningsmetoder samt vidta skadeförebyggande åtgärder. Om negativa konsekvenser inte kan undvikas kan kompensationsåtgärder krävas.

## 5.2 Miljömål

Miljöbedömningen av LTP Blekinge avgränsas till att beskriva måluppfyllelsen för de nationella miljö kvalitetsmål som bedöms beröras av de sex miljöaspekter som MKB:n avgränsats till enligt ovan. I bilaga 1 framgår hur denna avgränsning är gjord. Relevanta miljö kvalitetsmål, som knyter an till de fem miljöaspekterna Klimatpåverkan, Hälsa, Befolkning, Luft, Vatten (avseende miljö kvalitetsnormer) samt Hushållning med naturresurser (avseende riksintressen och naturreservat) är följande:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Ett rikt växt- och djurliv

## 5.3 Tid

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till år 2040. Det är samma avgränsning som i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen.<sup>5</sup> Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2040 som prognosår. Avvikelser kan förekomma för olika aspekter, till exempel med anledning att väsentliga mål har varierande mållår. I de fall det bedöms relevant att komplettera med ett kortare eller längre tidsperspektiv redovisas detta i MKB:n.

## 5.4 Geografisk

Miljöbedömningen omfattar primärt påverkan inom Blekinge län. För de miljöaspekter (främst klimat) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kan bedömningen vid behov även komma att hantera detta.

---

<sup>5</sup> Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

## 6 Beskrivning av miljötilstånd och bedömning av miljöpåverkan

### 6.1 Klimatpåverkan

Begreppet klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e)<sup>12</sup>, samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Miljöaspekten avgränsas till att omfatta utsläpp från trafik samt utsläpp från transportsektorns byggande, drift och underhåll. Utsläppen från trafiken avgränsas till inrikes transporter (i enlighet med Sveriges klimatrapportering)<sup>6</sup>.

#### Delaspekter och preciseringar

Miljöaspekten Klimatpåverkan delas in i följande delaspekter med tillhörande preciseringar:

- Delaspekt *Trafikens klimatpåverkan* omfattar koldioxidutsläpp från den förändrade trafik som uppstår genom investering i olika transportsätt. Delaspekten omfattar även ett förändrat transportarbete samt elektrifiering av transportsystemet.
- Delaspekt *Planering för ett transporteffektivt samhälle* avser hur åtgärderna i länstransportplanen passar in i ett transporteffektivt samhälle.
- Delaspekt *Infrastrukturhållningens klimatpåverkan* handlar om klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur inklusive färjedrift.

Sveriges klimatmål anger att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Vägtransporterna står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Av infrastrukturpropositionen 2020/21:151 framgår att det enligt Trafikverkets bedömning inte kommer att räcka med åtgärder i gällande nationell och länsvisa infrastrukturplaner 2018-2029, tillsammans med beslutade skatter och avgifter, för att klimatmålen ska nås. Det behövs ytterligare styrmedel och åtgärder.

De transportpolitiska målen omfattar miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan genom hänsynsmålets etappmål: "Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010."

---

<sup>6</sup> Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

### 6.1.1 Nuläge

Under perioden 1990-2018 har de totala växthusgasutsläppen i Blekinge minskat med 41 %. Om man räknar med utsläpp utomlands till följd av svensk konsumtion har de totala utsläppen dock ökat sedan 1990. För att nå målet inom minskad klimatpåverkan krävs att energianvändningen minimeras och att fossila energikällor ersätts med förnybara.<sup>7</sup>

Transporter är det område som har störst direkt klimatpåverkan i Blekinge. Sektorn står för över 40 % av länets samlade utsläpp, framförallt på grund av personbilstrafiken. Utsläppen har minskat över tid, från 335 kton koldioxidekvivalenter 1990 till 259 kton 2017, men andelen har däremot ökat i takt med att utsläppen från andra sektorer minskat. Omställning av transportsektorn har identifierats som speciellt viktig för att snabbt minska Sveriges klimatpåverkan, och det gäller även för Blekinge.<sup>8</sup> Personbilsresorna står för merparten, 57 %, av transportsektorns klimatpåverkan i Blekinge och åtgärder för att minska personbilsresorna är avgörande för att klimatmålet ska kunna uppnås. Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år.<sup>9</sup> Siffran har dock minskat såväl för Blekinge som på nationell nivå sedan år 2016, troligen delvis tack vare satsningar på förbättrade möjligheter att gå/cykla eller åka kollektivt.

### 6.1.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

#### Namngivna åtgärder

Tre objekt ingår i planen som namngivna åtgärder: förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, båda på RV 27, samt Olofström-Grännum på Riksväg 15. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från nu gällande plan som namngivna åtgärder, och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en ny namngiven åtgärd. Den namngivna åtgärden Olofström-Grännum på Riksväg 15 skiljer således planalternativet från nollalternativet. Höjd vägstandard förväntas bidra negativt till aspekten, då förbättrad framkomlighet i allmänhet leder till ökad trafik och därmed en ökad klimatpåverkan. Dessutom kommer åtgärderna i både plan- och nollalternativet, dock i större utsträckning i planalternativet, bidra till höjd hastighet och därmed ökade utsläpp. Ökad vägyta medför också ökade utsläpp vid drift, underhåll samt byggnation. Gång- och cykelbanan längs väg 536/579 som ingår i projektet Olofström-Grännum kan dock göra det mer attraktivt att gå och cykla och på så sätt bidra till viss överflyttning från motoriserade fordon, vilket är positivt ur klimatsynpunkt.

#### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Länstransportplanens "mindre åtgärder" (inklusive statlig medfinansiering) inkluderar främst cykelåtgärder men även trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Länstransportplanen anger en viljeinriktning som utgår ifrån politiskt antagna mål och strategier. Eftersom åtgärderna inom potten inte är låsta finns här en god möjlighet att i samband med annan planering identifiera åtgärder som bidrar till att nå långsiktigt hållbara transportlösningar. Potten för cykelåtgärder i länstransportplanen 2022-

---

<sup>7</sup> Källa: Miljö kvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

<sup>8</sup> Källa: Klimat- och energistrategi för Blekinge, Länsstyrelsen Blekinge, 2019.

<sup>9</sup> RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik från Statistiska centralbyrån).



2033 är i samma storleksordning som i nollalternativet (gällande länstransportplan 2018-2029), men innebär ett tillskott av medel, alltså ytterligare åtgärder jämfört med nollalternativet. Länstransportplanen anger bland annat att 20 mkr avsätts till åtgärder för att genomföra nationell kustnära turismcykelled i Blekinge.

Investeringar för förbättringar gällande gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms bidra till minskad trafikökning med personbilar jämfört med nollalternativet, framförallt i och nära tätorterna. Det i sin tur bedöms leda till minskade utsläpp av koldioxid, jämfört med nollalternativet. Viss ombyggnad av vägar, till exempel korsningsåtgärder så att jämnare hastigheter kan hållas, kan leda till lägre bränsleförbrukning, lägre koldioxidutsläpp och effektivare energiutnyttjande.

### Klimatpåverkan i anläggningskedet

När det gäller infrastrukturens miljöpåverkan saknas i dagsläget underlag att fullt ut miljöbedöma detta per projekt. Allmänt för planen gäller dock att alla fysiska åtgärder som beslutas medför en klimatbelastning vid bygget och löpande vid underhåll.

Enligt Trafikverkets riktlinjer för planering ska en klimatkalkyl upprättas för namngivna investeringsåtgärder med en investeringskostnad överstigande 50 miljoner kronor i länsplaner eller nationell plan. Resultatet arbetas in i samlad effektbedömning (SEB) där flera parametrar sammanvägs för att avgöra om projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. För Blekinges länstransportplan handlar det om åtgärderna förbifart Backaryd på Riksväg 27, förbifart Hallabro på Riksväg 27, Olofström- Grånum på Riksväg 15. Enligt SEB för dessa tre objekt bedöms samtliga på grund av högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebära ökade klimatpåverkande utsläpp.

Även för de samfinansierade åtgärderna, Blekinge kustbana, Sydostlänken samt järnväg mellan Sölvesborg och Karlshamn, görs SEB. Dessa objekt har dock avgränsats bort ur denna MKB eftersom de tas upp i den nationella planen.

### Sammanfattande bedömning

Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Beträffande delspekten *Trafikens klimatpåverkan* samt delspekten *Infrastrukturhållningens klimatpåverkan* bedöms planens namngivna åtgärder ge något ökade klimatpåverkande utsläpp, medan planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik bedöms ge en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp. Sammantaget bedöms dessa delspekter påverkas något negativt. Delspekten *Planering för ett transporteffektivt samhälle* påverkas något positivt genom planens åtgärder avseende framkomlighet.

Det krävs dock att länsplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina klimatåtaganden. Slutsatsen är att planalternativet totalt sett bedöms vara något bättre ur klimatsynpunkt än nollalternativet, eftersom ytterligare åtgärder vidtas för ett hållbart resande.

## 6.2 Hälsa

Hälsa definieras av WHO som ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande. I miljöaspekten Hälsa inryms enligt Trafikverkets definition bland annat människors exponering för buller och vibrationer, möjlighet till aktivt resande och frågor som rör trafiksäkerhet. Kopplingen till andra politiska mål finns framförallt till miljömålet God bebyggd miljö med sin precisering avseende buller.

### Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Hälsa delas in i följande delaspekter med tillhörande preciseringar

- Delaspekt *Buller och vibrationer*. Negativ miljöpåverkan från buller uppstår när boende utsätts för buller från vägtrafik- eller järnvägstrafik med ljudnivåer som överstiger de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje för buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg. Delaspekt Buller och vibrationer utgörs av emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik.
- Delaspekt *Trafiksäkerhet* handlar om risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följd av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid.
- Delaspekt *Fysisk aktivitet* handlar om möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik).

### 6.2.1 Nuläge

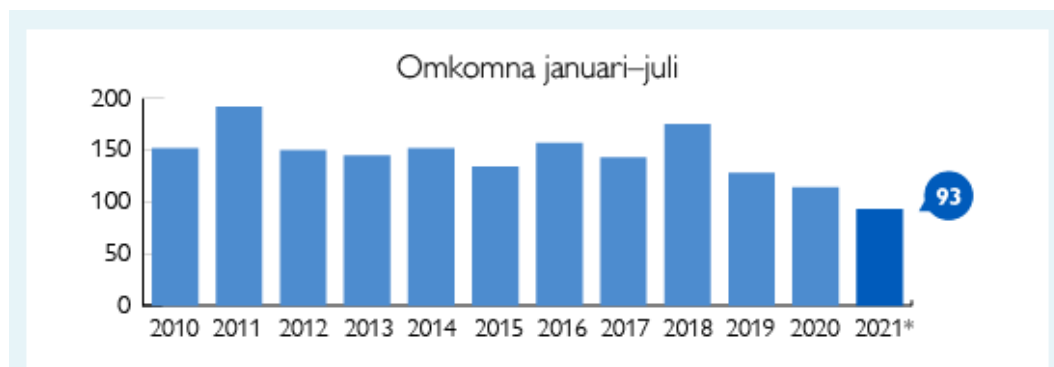
Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Enligt Folkhälsomyndighetens statistik från den nationella Miljöhälsoenkäten år 2020 störs cirka 3 % av vuxna i Blekinge län av trafikbuller minst en gång i veckan. Andelen i Blekinge är något lägre än motsvarande siffra för hela landet (3,4 %).<sup>10</sup>

Med trafiksäkerhet avses åtgärder som minskar riskerna för att människor dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Under perioden januari-juli 2021 omkom 93 personer i vägtrafiken i Sverige. Det är en ovanligt låg siffra, vilket till en del kan bero på den pågående pandemin. Se Figur 2.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Källa: [Folkhälsomyndigheten](https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/stord-somn-av-trafikbuller/). Störd sömn av trafikbuller.  
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/stord-somn-av-trafikbuller/>

<sup>11</sup> Källa: Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor.  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/statistik-over-vagtrafikolyckor/>



Figur 2. Omkomna januari-juli åren 2010-2021. Källa: Transportstyrelsen.

Förutsättningarna för att gå och cykla har också stor betydelse för människors hälsa. Förutsättningarna varierar mellan olika kommuner, och mellan stad och land. I Region Blekinges Cykelstrategi 2018-2029 framgår det att cyklingen ska främjas genom satsningar på ett huvudcykelnät utmed det statliga vägnätet. Huvudcykelnätet ska som huvudsak gå utmed det statliga vägnätet och ha sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet. Transport med cykel ska främjas eftersom det är ett effektivt transportmedel för korta sträckor som bidrar till rörlighet samtidigt som det tar hänsyn till miljö och klimat och ger även positiva hälsoeffekter. Idag är två tredjedelar av alla resor i sydöstra Sverige kortare än tio kilometer, men endast en liten del av dem är resor med cykel. Potentialen finns, men det måste vara attraktivt att välja cykeln som färdmedel. Strategin innehåller riktlinjer och rekommendationer, exempelvis inom områdena belysning, cykelvägvisning och beteendepåverkande åtgärder.

## 6.2.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

### Namngivna åtgärder

Tre objekt ingår i planen som namngivna åtgärder: förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, båda på RV 27, samt Olofström-Gränum på Riksväg 15. Åtgärderna på Riksväg 27 följer med från nu gällande plan som namngivna åtgärder, och Riksväg 15, som pekades ut som större brist i nuvarande plan, blir en ny namngiven åtgärd. Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer således planalternativet från nollalternativet. Samtliga dessa investeringar medför ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper. Minskad trafik i Backaryd och Hallabro, tack vare att förbifarter byggs, kan göra det mer attraktivt gå och cykla i dessa orter och medföra minskad exponering av buller för boende.

### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Planens "mindre åtgärder" (inklusive statlig medfinansiering) i form av cykelåtgärder, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet bedöms bidra till positiva effekter avseende miljöaspekten Hälsa. Genom att medel tillförs för tillskapande av säker infrastruktur för oskyddade trafikanter bedöms möjligheten till motion genom cykel och gång komma att öka. Trafiksäkerhetshöjande och tillgänglighetsfrämjande åtgärder medför en bättre trafikmiljö inte minst för de oskyddade trafikanterna.

### Sammanfattande bedömning

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på människors hälsa. Delaspekten *Buller och vibrationer* påverkas positivt genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boende miljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge en positiv effekt på delaspekten *Trafiksäkerhet*. Delaspekten *Fysisk aktivitet* påverkas positivt genom att människors möjligheter att få motion ökar, både tack vare ökad cykling och gång och förbättrade möjligheter att använda kollektivtrafik (som genererar gångtrafik).

Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare "mindre åtgärder" jämfört med nollalternativet.

## 6.3 Befolkning

Miljöaspekten befolkning är av Trafikverket avgränsad till att innefatta "förändrad tillgänglighet för befolkningen i förhållande till sociala kategorier och geografier"<sup>12</sup>. Det handlar om hur transportsystemet påverkar tillgängligheten till de målpunkter som olika grupper i befolkningen har i ett geografiskt avgränsat område. Tillgänglighet handlar om vilka möjligheter transportsystemet erbjuder befolkningen att ta sig till sina målpunkter. Med befolkning avses här i första hand människor utan tillgång till bil, särskilt barn, äldre och funktionshindrade.<sup>13</sup>

Kopplingen till andra politiska mål finns till miljömålet *God bebyggd miljö* genom hänvisningar via det transportpolitiska hänsynsmålet för miljö och hälsa och funktionsmålet för tillgänglighet. Målet för miljö och hälsa betonar bland annat vikten av att den bebyggda miljön och infrastrukturen är anpassad till människors behov, att samband mellan tätorter och landsbygd beaktas i planeringen och att kollektivtrafik, cykel och gång är effektiv och tillgänglig. Tillgänglighetsmålet ställer krav på transportsystemets funktioner och kvalitetsegenskaper i relation till medborgarnas individuella behov, även specifikt för vissa användargrupper, såsom barn och funktionsnedsatta. Fördelning mellan kvinnor och män ingår också.

### Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Befolkning har inga delaspekter, däremot har olika preciseringar ställts upp utifrån i första hand de transportpolitiska målens preciseringar:

- *Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand.* Hur påverkar planförslaget barns möjligheter att säkert förflytta sig på egen hand?

---

<sup>12</sup> Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

<sup>13</sup> Källa: Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag. Trafikverket 2017.

- *Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning* handlar om hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.
- *Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status* avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del, exempelvis beroende på ekonomisk situation, sysselsättning, kön, bakgrund, funktionsvariationer, ålder eller skillnaden mellan olika delar av landet (t ex rurala och urbana miljöer).
- *Jämställdhet mellan kvinnor och män* kan bedömas utifrån skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, som speglar skillnader mellan könen i samhället i stort.
- *Skillnader i tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov* handlar främst om skillnader mellan stad/tätort och landsbygd när det gäller tillgänglighet till målpunkter, service och kollektivtrafik.
- *Möjlighet att resa med cykel och till fots och Möjlighet att resa med kollektivtrafik* ger grupper som kan vara utsatta för bristande tillgänglighet tillgång till funktioner i samhället på mer likartade villkor, och är samtidigt medel för hållbar utveckling i framförallt städerna.

### 6.3.1 Nuläge

Befolkningen i Blekinge län uppgår idag till cirka 159 000 personer. I Blekinge bor nära 60 % av befolkningen i städer och några orter utmed kusten med närhet till en station på Blekinge kustbana. Betydelsen av Blekinge kustbana bekräftas av reseutvecklingen, där antalet resor ökat från drygt 200 000 per år i början av 1990-talet till drygt 2 miljoner per år 2019.<sup>14</sup>

Mellan år 2010 och år 2020 ökade antalet personer som har mer än 10 minuter (med bil) till en dagligvarubutik med cirka 791 personer i länet, samtliga har dock högst 20 minuter till en dagligvarubutik. Mellan år 2016 och år 2020 minskade antalet personer med mer än 10 minuter till en drivmedelsstation med cirka 540 personer.<sup>15</sup> Slutsatsen som kan dras av denna statistik är att befolkningen på många platser i länet har god tillgänglighet till viktiga målpunkter.

År 2015 hade cirka 0,2 % av barnen i årskurs 1-9 i Blekinge län mer än 10 minuters färdväg till skolan. År 2020 hade denna andel ökat marginellt, till 0,3 %. Siffran är låg jämfört med snittet i riket på 8,5 %.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Källa: Länstransportplan för Blekinge 2022-2033. Utkast 2021-09-30.

<sup>15</sup> Källa: Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

<sup>16</sup> Tillgänglighet till kommersiell och offentlig service 2021. Rapport 0369. Tillväxtverket 2021-05-04.

### 6.3.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

#### Namngivna åtgärder

De båda förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, båda på väg 27, följer med från nu gällande plan vilket innebär att planalternativet inte skiljer sig från nollalternativet. Dessa investeringar medför att orterna Hallabro och Backaryd delvis avlastas från trafik vilket medför en förbättring av trafikmiljöer i ortcentra jämfört med nollalternativet och bedöms bidra positivt till möjligheten att som oskyddad trafikant röra sig där.

Den namngivna åtgärden Olofström-Gränum på Riksväg 15 skiljer planalternativet från nollalternativet och medför förbättringar för fordonstrafiken, vilket i sin tur kan ge förbättrade pendlingsmöjligheter och förbättringar vad gäller restid i kollektivtrafiken.

#### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Planens "mindre åtgärder" (inklusive statlig medfinansiering) för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet samt förbättringar gällande gång, cykel och kollektivtrafik bedöms bidra till positiva effekter avseende miljöaspekten Befolkning. Genom att medel tillförs för tillskapande av säker infrastruktur för oskyddade trafikanter bedöms möjligheten till motion genom cykel och gång komma att öka. Trafiksäkerhetshöjande och tillgänglighetsfrämjande åtgärder medför en bättre trafikmiljö inte minst för de oskyddade trafikanterna. Cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder kan ge förbättringar såsom säkra skolvägar eller förbättrade samband mellan målpunkter viktiga för exempelvis barn eller kollektivtrafikresenärer. Planen bedöms inte komma att motverka ökad jämställdhet mellan könen då satsningar som tillkommer i planalternativet på kollektivtrafik, förstörade arbetsmarknadsregioner och god tillgång till säkra gång- och cykelvägar där behov finns kan nyttjas av alla.

#### Sammanfattande bedömning

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning. Planens "mindre åtgärder" ligger i linje med flera av miljöaspektens preciseringar. *Möjlighet att resa med cykel och till fots* samt *Möjlighet att resa med kollektivtrafik* ökar. Faktorerna *Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status*, *Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand* samt *Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning* påverkas positivt. Faktorn *Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov* påverkas positivt av de namngivna åtgärderna. Påverkan på faktorn *Jämställdhet mellan kvinnor och män* och *Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status* bedöms som försumbar.

Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare "mindre åtgärder" jämfört med nollalternativet.

## 6.4 Luft

Aspekten Luft definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Vidare avgränsas aspekten till påverkan på människors hälsa.

Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt utsläpp av slitagepartiklar. Miljöbedömningsgrunden handlar om emissioner av kväveoxid (NO<sub>x</sub>) och partiklar (avgaser respektive slitage) samt halter av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10). Det är för dessa parametrar som transportsektorns bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormer och mål är som störst. NO<sub>x</sub> kan i vissa fall användas som en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar.

Delaspekter och precisering

Miljöaspekten Luft har inga delaspekter Följande preciseringar görs:

- *Transportsektorns emissioner av luftföroreningar*
- *Halter av luftföroreningar i utomhusluft*
- *Exponering (för människor) av luftföroreningar*

### 6.4.1 Nuläge

Blekinge har, på grund av sitt geografiska läge, stor intransport av luftföroreningar från andra länder och internationell sjöfart. För att miljömålet ska vara möjligt att nå krävs beslut och genomförande av åtgärder även på internationell nivå.

Luftkvaliteten har förbättrats de senaste 20 åren men orsakar ändå skador på människors hälsa, växter och kulturminnen. För att nå målet behöver utsläppen minska från vägtrafik, sjöfart, energiproduktion, industri samt hushållens vedeldning och användning av lösningsmedel.

År 2018 ökade partikelutsläppen kraftigt i Blekinge, där den största bidragande orsaken var industriprocessutsläpp som i sig ökade med över 100 procent jämfört med året innan. Generellt har halterna av partiklar (PM10) minskat, men halterna överskrider fortfarande den precisering som anges i miljömålet *Frisk luft*. Gällande kvävedioxid ökade utsläppen 2018, men mätningarna visade nivåer som låg långt under preciseringen.<sup>17</sup>

Körsträckan med bil per invånare ligger över genomsnittet i Sverige. År 2019 låg den på 692 mil per invånare och år i Blekinge mot 651 mil per invånare och år.<sup>18</sup>

En positiv signal är att Blekinge är en av de regioner som haft störst ökning i nyttjande av kollektivtrafiken. Marknadsandelen för kollektivtrafiken ökade från 16 till 20 procent mellan 2018 och 2019. Fortsatt arbete för att minimera utsläppen från vägtrafiken,

---

<sup>17</sup> Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

<sup>18</sup> Källa: RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik från Statistiska centralbyrån).

energiproduktion, industriprocesser samt småskalig vedeldning är nödvändigt för att vi ska nå miljö kvalitetsmålet.<sup>19</sup>

#### 6.4.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

##### Namngivna åtgärder

De båda förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, båda på väg 27, följer med från nu gällande plan vilket innebär att planalternativet inte skiljer sig från nollalternativet. Förbifarterna medför att Backaryd och Hallabro delvis avlastas från trafik, vilket medför minskad exponering av kväveoxider och partiklar för boende i dessa orter.

Den namngivna åtgärden Olofström-Grännum på Riksväg 15 skiljer planalternativet från nollalternativet och bedöms bidra negativt, då förbättrad framkomlighet i allmänhet leder till ökad trafik samt höjd hastighet och därmed ökade utsläpp till luft.

##### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Länstransportplanens "mindre åtgärder" (inklusive statlig medfinansiering) i form av förbättringar gällande gång-, cykel- och kollektivtrafik bedöms bidra till minskad trafikökning framförallt i och nära tätorterna, vilket bedöms kunna medföra både minskade utsläpp till luft och minskad exponering (för människor) av luftföroreningar. Ombyggnad av vägar, till exempel korsningsåtgärder så att jämnare hastigheter kan hållas, kan leda till lägre bränsleförbrukning och därmed minskade utsläpp.

##### Sammanfattande bedömning

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Sammantaget bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter sett till miljöaspekten Luft jämfört med nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning och därmed minska luftföroreningarna. Preciseringsen *Transportsektorns emissioner av luftföroreningar* påverkas alltså positivt vid ett genomförande av planen. Preciseringsen *Halter av luftföroreningar i utomhusluft* samt *Exponering av luftföroreningar* påverkas positivt av förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, tack vare att föroreningarna bedöms minska där. Preciseringsen *Exponering av luftföroreningar* handlar om miljöer där miljö kvalitetsnormerna överskrids och bedöms inte som relevant för länsplanen.

Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförarens beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet.

Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små positiva miljöeffekter.

---

<sup>19</sup> Källa: Miljö kvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020. (Uppgiften om ökad kollektivtrafikandel bygger på Kollektivtrafikbarometern 2019)



## 6.5 Vatten

Miljöaspekten vatten definieras av Trafikverket dels som allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grundvatten och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och våtmarker.<sup>20</sup> Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och kustvatten.

Bedömningsgrunden omfattar följande förorening av vattnet (från i anläggningar och fordon ingående ämnen och komponenter) samt skador till följd av påverkan på vattnets flöden och nivåer, framförallt vid undermarksbyggande med grundvattenbortledning i urbana miljöer med stora mängder skadeobjekt men även vid grundvattenbortledning och markavvattning som påverkar utpekade skyddsvärda naturmiljöer utanför tätorterna. Bedömningen omfattar även banvallar/vägbankar som avsnörar värdefulla/sårbara vattenområden och genom otillräcklig vattengenomledning riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt.

### Delaspekter och precisering

Aspekten Vatten delas in i följande fyra delaspekter:

- Delaspekten *dricksvattenförsörjning* innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser försämring eller risk för försämring av vattenkvaliteten samt konsekvenser för vattenförsörjning och långsiktig resurshållning med vatten.
- Delaspekten *ekologiska värden* avser kemisk påverkan på vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet. Delaspekten omfattar vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer samt övriga vatten med utpekade stora biologiska värden.
- Delaspekten *flöden och nivåer* avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- eller grundvattenberoende ekosystem.
- Delaspekten *avsnörda vattenområden* omfattar grunda vikar och andra känsliga och värdefulla vatten som riskerar vattenkvalitetsförsämring på grund av banvallar och/eller vägbankar som avsnörar dem och där vattengenomledningen är otillfredsställande.

### 6.5.1 Nuläge

I Blekinges kustvatten är övergödning ett problem och det krävs kraftfulla åtgärder för att minska näringsläckaget. För att nå god status i länets vattenförekomster behövs mer resurser för arbete med biologisk återställning, skydd av sötvatten och tillsyn av vattenverksamheter. För att trygga framtida dricksvattenförsörjning behöver arbete med lokal planering, riskbedömning och skydd av vattentäkter prioriteras. Fynden av föroreningar som PFAS i

---

<sup>20</sup> Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan, TRV 2021:119. Trafikverket 2021-06-01.

vattentäkter visar på vikten av förbättrade riskbedömningar och analys av fler ämnen vid dricksvattenproduktion.<sup>21</sup>

Länsstyrelsen Blekinge konstaterar i sin miljömålsuppföljning 2020 att miljökvalitetsmålet *Levande sjöar och vattendrag* inte nås till år 2020 i Blekinge län, samt att miljötillståndet fortfarande försämras. Enbart ett fåtal vattendrag i Blekinge når miljökvalitetsnormen god ekologisk status, vilket främst beror på vandringshinder som hindrar vattnets naturliga processer samt även hindrar vattenlevande organismer från att förflytta sig. När det gäller kemisk status finns problem med bland annat försurning, bekämpningsmedel och PFAS. Under de senaste decennierna har vattnet blivit mycket brunare av humusämnen och järnföreningar vilket försvårar reningen vid dricksvattenberedning. Låga vattenflöden orsakar stora problem för livet i vattnet och för dricksvattenförsörjningen, problem som förstärks av vattenuttag som saknar tillstånd.<sup>22</sup>

Enligt Länsstyrelsen Blekinge nås inte heller miljökvalitetsmålet *Grundvatten av god kvalitet* till år 2020 i Blekinge län, och utvecklingen är otydlig. Kunskapsnivån om grundvatten, miljökvalitetsnormer för grundvatten samt påverkansrisker är låg och förbättras inte tillräckligt fort. Klimatförändringar innebär stora utmaningar i arbetet med att trygga dricksvattenförsörjningen i Blekinge. Tillsynen av vattenuttag och andra verksamheter som kan påverka vattentillgången eller vattenkvaliteten behöver förstärkas. Arbetet med vattenförsörjningsplanering behöver fortsätta i länet och arbetet med vattenskyddsområden måste prioriteras. Bara ungefär hälften av länets kommunala grundvattentäkter har ett vattenskyddsområde. Kunskapen om vattenkvaliteten i enskilda brunnar är mycket låg, samtidigt som kvalitetsproblem verkar vara vanligt.<sup>23</sup>

### 6.5.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

Transportinfrastrukturen kan påverka yt- och grundvatten genom förorening av vattnet (från i anläggningar och fordon ingående ämnen och komponenter), påverkan på vattenkvalitet ur naturmiljösynpunkt inklusive fysisk påverkan samt skador till följd av påverkan på vattnets flöden och nivåer. Påverkan på grundvatten sker framförallt vid undermarksbyggande med grundvattenbortledning i urbana miljöer, men även vid grundvattenbortledning och markavvattning som påverkar naturmiljöer på landsbygd.

En bedömning har gjorts om planen inkluderar åtgärder som riskerar att försvåra att miljökvalitetsnormer (MKN) uppnås, ge påtaglig skada på skyddsvärda områden eller riksintressen, betydande påverka områden som är känsliga för avvattning, exempelvis våtmarker, eller skada vattenförekomst för dricksvattenförsörjningen.

---

<sup>21</sup> PFAS eller högfluorerade ämnen är mycket svåra att bryta ner och vissa PFAS kan ha skadliga effekter, både för människa och miljö. I Blekinge har dessa föroreningar enligt länsstyrelsen orsakats av brandskumsanvändning vid Blekinge Flygflottilj (F17).

<sup>22</sup> Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

<sup>23</sup> Källa: Miljökvalitetsmålen 2020 – Årlig uppföljning av miljömål i Blekinge län, 2020.

### Namngivna åtgärder

Delaspekten *Dricksvattenförsörjning* bedöms påverkas positivt av länsplanens förslag. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden, men i det ena fallet föreslås åtgärder som ger ett förbättrat skydd mot föroreningar, i det andra fallet ger förbifarten en avlastning eftersom befintlig väg går nära tåkten och förbifarten går längre ifrån. Enskilda vattentäkter är inte studerade i detta planeringsskede. Delaspekten *Ekologiska värden* kan påverkas om planens åtgärder medför förorening via bygge, driftåtgärder eller vägdagvatten. Det finns även risk för förändring av vattenkvalitet genom utsläpp vid olycka. Risken bedöms ha hanterats så att negativ påverkan inte uppstår genom de lösningar och åtgärdsförslag som redovisas i vägplanerna för förbifarterna. Delaspekten *Flöden och nivåer* påverkas inte av dessa två namngivna objekt, eftersom avvattningen har studerats i vägplanerna med åtgärder som syftar till att inte försämra situationen.

För det tredje namngivna objektet, väg 15 Olofström-Grännum, behöver miljöaspekten *Vatten* studeras vidare i kommande skeden, eftersom kunskapsläget är bristfälligt i det tidiga skede som en länsplan innebär. Vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer berörs av projektet, vilket behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden.

### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Även för planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver miljöaspekten *Vatten* studeras vidare i kommande skeden, eftersom kunskapsläget är bristfälligt. Länsplanen sätter av potter med pengar för dessa mindre åtgärder, men pekar inte ut platser eller exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas.

### Sammanfattande bedömning

Länsplanens påverkan på miljöaspekten *Vatten* bedöms som något positiv, eftersom delaspekten *Dricksvattenförsörjning* bedöms påverkas positivt. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden, bedöms medföra minskad risk för föroreningar av täkterna. Delaspekterna *Ekologiska värden* behöver studeras vidare i senare planeringsskeden. Delaspekten *Flöden och nivåer* är studerad för förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, men behöver studeras vidare för övriga projekt och åtgärder i kommande skeden. Vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer berörs av namngivna åtgärder och bedöms även komma att beröras av mindre, idag ej lokaliserade åtgärder. Detta behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden. Planförslaget är likvärdigt med nollalternativet.

## 6.6 Hushållning med naturresurser

Miljöaspekten har i denna MKB avgränsats till ianspråktagande av eller påverkan på riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken, eller naturreservat. Miljöns utveckling i dessa högt värderade områden kan påverkas av bebyggelseutveckling, infrastrukturutveckling med mera. Detta beaktas dock alltid i planerings- och tillståndsprocesser enligt plan- och bygglagen, miljöbalken, väglagen med mera.

Aspekten omfattar, enligt Trafikverkets bedömningsmetodik, hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kapitlet miljöbalken, 7 kapitlet miljöbalken om skydd av områden, samt annan hushållning med material, råvaror och energi. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och

vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kapitlet miljöbalken) eller riksintressen (enligt 3 och 4 kapitlen miljöbalken).

### Delaspekter och preciseringar

Aspekten delas in i följande tre delaspekter med tillhörande preciseringar. Observera att endast den första delaspekten tas upp i denna MKB, i enlighet med den avgränsning som gjorts av MKB:n.

- Lansspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kapitlet miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken.
- Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet.
- Ekosystemtjänster och grön infrastruktur, vilket innebär påverkan på grön infrastruktur och naturens förmåga att leverera ekosystemtjänster.

#### 6.6.1 Nuläge

Blekinge län har många riksintressen som omfattar bland annat mark- och vattenområden och fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden, kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet.

Dessa intressen ska generellt sett prioriteras framför andra intressen i den fysiska planeringen och ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar dem. Vidare finns drygt 100 statliga naturreservat samt ett par kommunala.

Delaspekterna Material, massor, energi och råvaror samt Ekosystemtjänster och grön infrastruktur tas inte upp i MKB för länstransportplanen, i enlighet med den avgränsning som gjorts av MKB:n.

En översyn av riksintressen pågår<sup>24</sup>. MKB:n för länstransportplanen utgår från beslutade riksintressen sommaren 2021. Om något av de riksintressen som berörs av länstransportplanen får en beslutad ändrad avgränsning under år 2021 kommer MKB:n att ses över med avseende på detta efter remissen av länstransportplanen.

#### 6.6.2 Planens påverkan jämfört med nollalternativet

##### Namngivna åtgärder

Av planens namngivna åtgärder ligger väg 15 Olofström-Gränum nära några riksintressen för naturvård, ett riksintresse för friluftslivet samt flera naturreservat. Se Bilaga 2 *Miljöpåverkan namngivna åtgärder*. Eftersom länsplanens åtgärder vidtas i närhet av den befintliga vägen bedöms risken för att riksintressen eller naturreservat skadas som liten. Detta kommer att utredas vidare i kommande planering.

De två övriga namngivna åtgärderna, förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, berör endast riksintresse för kommunikation, det vill säga vägen i sig är ett riksintresse.

---

<sup>24</sup> Källa: Boverkets hemsida, <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/uppdrag/kriterier-for-riksintressen/>

### Mindre åtgärder samt statlig medfinansiering

Vad gäller planens mindre åtgärder (inklusive statlig medfinansiering) behöver påverkan på riksintressen, naturreservat och andra högt värderade miljöer studeras vidare i kommande skeden. Länsplanen sätter av potter med pengar för dessa mindre åtgärder, men pekar inte ut platser eller exakt vilka åtgärder som kommer att vidtas. Därmed kan detta inte bedömas i MKB för länsplanen.

### Sammanfattande bedömning

Länsplanens namngivna åtgärder berör riksintressen för naturmiljö, friluftsliv och kommunikation. Detsamma gäller nollalternativet (där väg 15 Olofström-Gränum inte var en namngiven åtgärd, men fanns med såsom "större brist"). Eftersom de aktuella åtgärderna vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms risken för att riksintressen skadas som liten. Även länsplanens mindre, ej lokaliserade, åtgärder kan beröra riksintressen och andra högt värderade miljöer. Dessa frågor tas alltid i beaktande i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

## 7 Samlad bedömning

Planförslaget, länstransportplan för Blekinge 2022-2033, har stora likheter med nollalternativet (gällande länstransportplan). I flera fall är det samma åtgärder som föreslås, men eftersom det även tillkommit nya åtgärder i länsplanen 2022-2033 bedöms den totalt sett få en något mer positiva miljöeffekter än nollalternativet.

Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms påverkas något negativt på grund av planens namngivna åtgärder som bedöms ge något ökade klimatpåverkande utsläpp. Planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik ger även en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp, men totalt bedöms ökningen som större än minskningen. Planalternativet bedöms ändå totalt sett vara något bättre ur klimatsynpunkt än nollalternativet, eftersom ytterligare åtgärder vidtas för ett hållbart resande i planförslaget jämfört med nollalternativet. Men det krävs dessutom att länsplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina klimatåtaganden.

Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på miljöaspekten Hälsa. Buller i boendemiljöer bedöms minska något genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boendemiljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge ökad trafiksäkerhet. Människors möjligheter att få motion ökar, tack vare cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder (som genererar gångtrafik). Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare så kallade mindre åtgärder jämfört med nollalternativet

Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten Befolkning, eftersom såväl namngivna åtgärder som mindre åtgärder bedöms leda till större möjligheter till hållbart resande, ökad tillgänglighet till transportsystemet samt förbättrade möjligheter till arbetspendling bland annat. Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt

i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare så kallade mindre åtgärder jämfört med nollalternativet

Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Beträffande miljöaspekten Luft bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter än nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning vilket bidrar till att luftföroreningar minskar. De namngivna åtgärder som innebär att förbifarter byggs vid Backaryd och Hallabro bedöms minska luftföroreningarna i boendemiljöer. Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs dock inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförarens beteende roll. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet. Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om relativt små positiva miljöeffekter.

Länsplanens påverkan på miljöaspekten Vatten är till en del positiv, eftersom två av de namngivna objekten berör vattentäkter och ger en minskad risk för påverkan på dessa. Dock berör samtliga namngivna objekt vattenförekomster eller grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer, vilket även kan gälla planens mindre åtgärder. Detta behöver beaktas i kommande planeringskedan. Konsekvenserna går inte att bedöma i länsplanen, eftersom åtgärderna inte är tillräckligt detaljerat studerade, men åtgärder som medför att statusen för ett objekt med miljö kvalitetsnormer försämras är inte tillåtna.

Miljöaspekten Hushållning med naturresurser berörs genom att namngivna åtgärder som ingår i länsplanen berör riksintressen och naturreservat. Påverkan på riksintressena bedöms dock som mycket liten eller försumbar, eftersom de åtgärder som förs fram i planen vidtas intill befintlig infrastruktur. Den påverkan som planens mindre åtgärder kan ge upphov till kan inte bedömas i detta tidiga skede, då de inte har fått en lokalisering. Detta behöver beaktas i kommande planeringskedan.

## 8 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 eller i andra län. För de mindre åtgärder som länsplanen avser finansiera har bedömningen skett utifrån vilken typ av åtgärder som planen tar upp. För de namngivna åtgärderna, där planeringen gått längre, har bedömningen skett med SEB eller MKB i vägplan som underlag.

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 med säkerhet 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:n grundar sig på inte kommer att ske.

Utifrån de delaspekter och preciseringar som satts upp i miljöbedömningsgrunderna förs i många fall ett resonemang om vilka effekter planen förväntas medföra för att på så sätt fånga

upp de aspekter som kan bli betydande. I vissa fall saknas kunskapsunderlag om nuläget, vilket försvårar bedömningen.

För alla åtgärder som genomförs är det angeläget att i den fortsatta planeringsprocessen se till att rätt åtgärder kommer till stånd på rätt platser, med väl avvägda hänsyn till värdefulla natur-, kultur- och boendemiljöer samt areella näringar.

## 9 Förslag till uppföljning

Planens miljöpåverkan bör följas upp på olika sätt. Dels bör uppföljning göras av det faktiska miljötillståndet i länet och av hälsoläget hos befolkningen. Uppföljning av planens miljöpåverkan kan i detta avseende i huvudsak tillgodoseas med den uppföljning som görs inom ramen för det nationella miljömålssystemet ([www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu)). Fördelen med att använda befintliga indikatorer härifrån är att uppföljningen blir resursmässigt effektiv.

Underlag från miljömålsportalen har även använts för att skapa en uppfattning om länets nuläge gällande flertalet behandlade miljöaspekter.

Flera av planens förslag kommer att drivas vidare inom ramen för olika lagreglerade processer. Infrastrukturutbyggnad förutsätter till exempel en omfattande planeringsprocess och juridiska prövningar för varje enskilt objekt. Andra förslag kommer att drivas vidare inom kommunernas fysiska planering eller genom att särskilda handlingsprogram utarbetas. I varje sådan fortsatt hantering är det viktigt att tillräckliga miljöutredningar, miljökonsekvensbeskrivningar eller motsvarande utarbetas som underlag för de ställningstaganden som behöver göras.

Uppföljning och avstämning av de tilldelade medlen för infrastruktursatsningar görs årligen gentemot Trafikverket. Vid dessa avstämningar är det viktigt att även följa upp planens miljömässiga intentioner.

## 10 Referenser

Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. Trafikverket, TRV 2021:119.

Bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell transportplan 2018-2029. Reviderade förslag 2017. Trafikverket.

Miljö kvalitetsmålen 2020, Årlig uppföljning av miljömålen i Blekinge län. Rapport 2020:29. Länsstyrelsen Blekinge.

Kollektivtrafikbarometern. Årsrapport 2019. Svensk Kollektivtrafik.

Folkhälsomyndigheten. Störd sömn av trafikbuller.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/stord-somn-av-trafikbuller/>

Miljöbedömningsförordning (2017:966)

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 27 förbi Backaryd till Hallabro, Vägplan samrådshandling 2016-05-16, Trafikverket.

Miljökonsekvensbeskrivning Väg 27 Karlskrona-Växjö delen förbi Hallabro, Vägplan samrådshandling 2021-04-24, Trafikverket.

RUS – Regional Utveckling & Samverkan i miljösystemet. (Statistik körsträckor). Länsstyrelsema. <http://extra.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/korstrackor-och-bransleforbrukning/Pages/default.aspx>

Klimat- och energistrategi för Blekinge. Med sikte på ett klimatneutralt Blekinge. Länsstyrelsen Blekinge. Rapport 2019:15.

Samlad effektbedömning Rv 15 Olofström - Gränum, VSO097a, Trafikverket.

Sydostlänken, [www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Sydostlanken/](http://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Sydostlanken/)

Transportstyrelsens statistik över vägtrafikolyckor. [Statistik över vägtrafikolyckor - Transportstyrelsen](#)

Växtplats Blekinge. Regional utvecklingsstrategi. Region Blekinge. Remissversion 2021-03-15.

Översikt prognosresultat. Trafikverkets basprognoser 2020-06-15.



## BILAGA 1 Avgränsning miljöaspekter

Bedömningsgrunderna - miljöaspekter, delasppekter och preciseringar- är hämtade ur Trafikverkets rapport 2021:119 *Samrådsunderlag avgränsningssamråd- strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan*. Beträffande hur avgränsningen är gjord, se även avsnitt 5.1 *Miljöaspekter*.

Miljö kvalitetsmål	Miljöaspekt/ delasppekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Begränsad klimatpåverkan	Klimatpåverkan - Trafikens klimatpåverkan - Planering för ett transporteffektivt samhälle - Infrastruktur- hållningens klimatpåverkan	Koldioxidutsläpp från den förändrade trafik som uppstår genom investering i olika transportsätt. Förändrat transportarbete på grund av länstransportplanen. I vilken mån planen bidrar till elektrifiering av transportsystemet. Hur åtgärderna passar in i ett transporteffektivt samhälle. Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur.	Ja	Transporternas klimatpåverkan står enligt Trafikverket för cirka 30 procent av Sveriges växthusgasutsläpp. <sup>25</sup> Trafiken förutsätts öka i både noll- och planalternativet, men teknikutveckling leder till minskande utsläpp. I vilken grad detta kan ske under planperioden behöver bedömas. Innehållet i planen kan påverka hur resor och godstransporter sker, vilket kan bidra såväl positivt som negativt vad gäller klimatpåverkan. Miljöaspekten Klimatpåverkan bedöms som betydande när det gäller länstransportplanen.
Frisk luft	Hälsa  Luft	Transportsektorns emissioner av luftföroreningar (kväveoxid och partiklar). Halter av luftföroreningar i utomhusluft (kvävedioxid och partiklar PM <sub>10</sub> ). Exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar.	Ja	Transportsektorns påverkan inom luft domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt slitagepartiklar. En avgränsning görs till emissioner av kväveoxid (NO <sub>x</sub> ) och partiklar (avgaser respektive slitage) samt halter av kvävedioxid (NO <sub>2</sub> ) och partiklar (PM <sub>10</sub> ). Kvävedioxid är bl.a. en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar och visar inte enbart på effekter av föreningen i sig. Vägtrafiken är den största utsläppskällan till flera luftföroreningar och halterna är särskilt höga i tätorter och under rusningstrafik. En ändring av trafikens omfattning och fördelning mellan transportslagen kan påverka utsläppet av luftföroreningar. Länstransportplanen syftar till att påverka trafikmängder och fördelning mellan transportslag. Miljöaspekterna Hälsa och Luft bedöms därför som betydande.

<sup>25</sup> Källa: [www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Klimat/](http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Miljo-och-halsa/Klimat/)

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Bara naturlig försurning	Naturmiljö  Kulturmiljö  Hälsa  Vatten		Nej	Transporter bidrar till utsläpp av försurande ämnen. Den nationella vägtrafiken har dock en marginell påverkan på försurningen av mark och vatten. Den försurning som sker nu är främst relaterad till markanvändning och utsläpp från sjöfart och trafik på kontinenten. Planen syftar till att underlätta miljömässigt fördelaktiga transporter av gods till och från hamnarna i syfte att dessa ska kunna användas mer. Internationella och nationella regleringar bedöms inom planens genomförandetid bidra till minskade utsläpp. De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte medföra utsläpp av försurande ämnen i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Giftfri miljö	Jord  Vatten		Nej	Länstransportplanen bedöms inte påverka möjligheten att nationellt eller regionalt nå målet Giftfri miljö. Vad gäller transportinfrastrukturen så är framförallt förekomst av förorenade områden relevant. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra förorenad mark i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Skyddande ozonskikt	Ej relevant för transportsystemet			
Säker strålmiljö	Ej relevant för transportsystemet			
Ingen övergödning	Mark  Vatten		Nej	Miljömålet påverkas främst av jordbruk och enskilda avlopp. Vägtrafiken har en marginell påverkan genom sina utsläpp av luftburet kväve. Sjöfarten bidrar i Blekinge genom utsläpp av kväveoxider, men bedöms inte direkt påverkas av innehållet i planen. Länstransportplanen bedöms därmed inte påverka övergödningen i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Levande sjöar och vattendrag	Naturmiljö  Vatten		Nej	Infrastruktur tar mark i anspråk, fragmenterar och utgör en barriär i landskapet. Länstransportplanens åtgärder kan även medföra spridning av föroreningar vid exempelvis anläggningsarbete och olyckor. Detta behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvudsakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra miljöaspekten Naturmiljö i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande. Miljöaspekten Vatten bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer.
Grundvatten av god kvalitet	Vatten		Nej	Trafikens påverkan på grundvattenkvaliteten uppkommer dels genom drift av vägar, där saltning kan bidra till saltinträngning i grundvattnet. Även olyckor kan leda till att grundvatten förorenas. Planen bedöms inte bidra till påtagliga negativa eller positiva konsekvenser för miljöaspekten vatten. I och med att planens inriktning är säkrare vägar och överflyttning till järnväg bedöms risken för olyckor generellt minska. Miljöaspekten Vatten bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Naturmiljö  Vatten		Nej	De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvudsakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra havsmiljön i sådan omfattning att miljöpåverkan kan anses som betydande.
Myllrande våtmarker	Naturmiljö		Nej	Infrastrukturen påverkar våtmarksmiljöer genom att mark tas i anspråk och bidrar till att skapa barriäreffekter och fragmentering av landskapet. Nybyggnad samt drift och underhåll kan resultera i ändringar av de hydrologiska förhållandena. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas huvudsakligen i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra våtmarker i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
Levande skogar	Naturmiljö		Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra skogar i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande.
Ett rikt odlingslandskap	Mark			Infrastrukturutbyggnad innebär ofta ett intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Aspekten behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra odlingslandskapet i sådan omfattning att miljöaspekten Mark kan anses som betydande.
God bebyggd miljö	Hälsa - Buller och vibrationer - Trafiksäkerhet - Fysisk aktivitet  Befolkning	Emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik. Risker för trafikolyckor i väg- och järnvägssystemet, risk för singelolyckor till följd av ökad cykling, risk för olyckor bland gående samt risk för suicid. Möjligheterna att få motion både genom cykling och gång och genom att använda kollektivtrafik (som genererar cykel- och gångtrafik).  Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status.	Ja	Planen påverkar människors möjligheter att röra sig i sin omgivning genom tillgänglighet till olika transportslag. Trafik är en källa till störningar såsom omgivningsbuller där länstransportplanens åtgärder kan bidra till en förändrad situation. Trafikolyckor är en bidragande orsak till spridning av miljö- och hälsofarliga kemikalier i mark och vatten. Åtgärderna i länstransportplanen syftar i flera fall till att förbättra trafiksäkerheten, såväl för biltrafikanter som för oskyddade trafikanter. Miljöaspekterna Hälsa och befolkning bedöms som betydande när det gäller länstransportplanen.

Miljökvalitetsmål	Miljöaspekt/ delaspekter	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
God bebyggd miljö	Landskap  Kulturmiljö		Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta ett intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Detta behandlas närmare i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur men berör i vissa fall sådana områden som avses i preciseringen av miljöaspekten <i>Hushållning med naturresurser</i> . De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte förändra landskapets form och skala eller påverka kulturmiljövärden i sådan omfattning att miljöaspekterna Landskap och Kulturmiljö kan anses som betydande. Miljöaspekten Hushållning med naturresurser bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på riksintressen och naturreservat.
Ett rikt växt- och djurliv	Naturmiljö  Hushållning med naturresurser	Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur). Artrika infrastrukturmiljöer (konnectivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra). Intrång och störning (motverka, kompensera). Invasiva arter (begränsa och bekämpa).	Nej	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta intrång och fragmentering av landskapet, som påverkar växt- och djurlivet, särskilt när ny mark tas i anspråk. Detta behandlas i senare planeringsskeden för investeringsprojekt. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur men berör i vissa fall sådana områden som avses i preciseringen av miljöaspekten <i>Hushållning med naturresurser</i> . De åtgärder som ingår i länstransportplanen bedöms inte beröra växt- och djurlivet i sådan omfattning att miljöaspekten Naturmiljö kan anses som betydande. Miljöaspekten Hushållning med naturresurser bedöms som betydande när det gäller risk för påverkan på riksintressen och naturreservat.

## BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder

### Förbifart Backaryd på Riksväg 27

Åtgärd	Förbifart Backaryd på Riksväg 27 Åtgärder avseende trafiksäkerhet genom ombyggnation av dagens riksväg 27 till mötesfri väg i befintlig sträckning. På sträckan förbi Backaryd förläggs vägen öster om samhället för att förbättra trafiksituationen och boendemiljön inne i Backaryd. Hela sträckan är cirka 7 kilometer lång. Planerad byggstart 2022. <i>Detta projekt fanns även med namngivet objekt i länstransportplanen 2018-2029 och ingår alltså både i nollalternativet och planalternativet.</i>	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	Åtgärden antas inte påverka trafikmängden men högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebär ökade klimatpåverkande utsläpp. Projektet innehåller åtgärder för att förbättra för kollektivtrafiken, men de positiva effekter detta ger på klimatpåverkande utsläpp bedöms inte uppväga ovannämnda negativa effekter.
Hälsa	+	Åtgärden syftar bl a till att förbättra boendemiljön i Backaryd. Ljudnivåerna förväntas sjunka märkbart då vägen leds utanför samhället.
Befolkning	+	Förbifarten leder genomfartstrafiken utanför Backaryd och minskar därför barriäreffekter inne i samhället.
Luft	-	Ökade hastigheter innebär ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar.
Vatten (Miljökvalitetsnormer)	+	Det finns en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer längs sträckan, samt en vattentäkt med skyddsområde. Förutsättningarna för att uppnå miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten bedöms förbättras tack vare de åtgärder som genomförs, vilka ger bättre vattenskydd än i nuläget. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna.
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	+	Väg 27 är av riksintresse för kommunikationer, såsom väg av särskild regional betydelse. Åtgärden bedöms stärka riksintressets värden.
Nollalternativet	Nollalternativet är likvärdigt med planförslaget.	

## Förbifart Hallabro på Riksväg 27

Åtgärd	Förbifart Hallabro på Riksväg 27 Åtgärder avseende trafiksäkerhet genom en ny sträckning av väg 27 väster om samhället med anslutningar till samhället, till väg 646 i söder samt till väg 659 i norr. Den nya vägen byggs om till "gles 2+1-väg", det vill säga mötesseparerad väg med mitträcke. Sträckan är 2 kilometer lång. Byggstart planeras i nuläget till 2025. <i>Detta projekt fanns även med som namngivet objekt i länstransportplanen 2018-2029 och ingår alltså både i nollalternativet och planalternativet.</i>	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	Åtgärden bedöms inte innebära någon större trafikökning, men högre hastighet, byggnation, drift och underhåll innebär ökade klimatpåverkande utsläpp.
Hälsa	+	Åtgärden förväntas bidra till förbättrad ljudmiljö och luftkvalitet för majoriteten av de boende i Hallabro. Trafiksäkerheten bedöms förbättras då vägen byggs med hög säkerhet och genomfartstrafiken kommer att gå utanför samhället, vilket minskar riskerna för gående och cyklister. Den nya vägen kommer dock vara en barriär i rekreativområden och således påverka rekreativa aktiviteter och tillgängligheten till skogsområdet.
Befolkning	+	Minskad trafik, främst tung trafik, i tätorten ökar trygghet och tillgänglighet för gående och cyklister. Möjligheterna för barn att på egen hand nå målpunkter såsom skola och idrottsplats ökar.
Luft	-	Trafiken bedöms inte öka men längre körsträcka och ökad hastighet bidrar till ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar.
Vatten (Miljö kvalitetsnormer)	+	Väg 27 korsar, vid Hallabro, ett vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna. Förbifarten ligger längre från en vattentäkt än den befintliga väg 27, vilket innebär minskad risk för utsläpp till vattentäkten.
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	+	Väg 27 är av riksintresse för kommunikationer, såsom väg av särskild regional betydelse. Åtgärden bedöms stärka riksintressets värden.
Nollalternativet	Nollalternativet är likvärdigt med planförslaget.	

## Olofström-Grännum på Riksväg 15

Åtgärd	<p>Olofström-Grännum på Riksväg 15</p> <p>I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från 2020 föreslås en etappindelning av sträckan Olofström-Pukavik, där detta är första etappen. Vägen mellan Olofström och Grännum är inte mötesseparerad vilket medför bristande trafiksäkerhet och i och med den nyligen genomförda hastighetssänkningen till 80 km/h har restiderna på sträckan förlängts. Sträckan är 6,5 km lång. Vägen breddas och mötessepareras i befintlig sträckning. Antal anslutningar reduceras. De kvarvarande korsningarna förses med vänstersvängfält eller tillåter bara högersvingar. Genom cirkulationsplats vid lv 539/579 behålls 70 km/h. I projektet ingår även cirka 600 meter ny gång- och cykelbana längs väg 536/579 för att knyta ihop befintligt nät med väg 541 där det blir blandtrafik.</p>	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan	-	<p>Ökad framkomlighet för bil kan leda till ökad biltrafik, vilket tillsammans med högre hastigheter ökar de klimatpåverkande utsläppen. Ökad vägyta medför också ökad energianvändning och utsläpp vid drift och underhåll samt vid byggnation. Gång- och cykelbanan kan göra det mer attraktivt att gå och cykla och på så sätt bidra till viss överflyttning från motoriserade fordon, vilket är positivt ur klimatsynpunkt, men inte bedöms väga upp de negativa effekterna.</p>
Hälsa	+	<p>Mötesseparering ökar trafiksäkerheten. Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken kan förväntas minska. Högre hastighet alstrar buller men bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärden. Åtgärden bedöms inte bidra till ökad fysisk aktivitet (gång och cykel) i transportsystemet.</p>
Befolkning	+	<p>Åtgärden förbättrar möjligheterna att pendla med bil och bedöms gynna privatbilism i större utsträckning än kollektivtrafik. Gång- och cykelbana byggs längs lv 579/536 vilket gynnar fotgängarna och cyklister på denna sträcka.</p>
Luft	-	<p>Högre hastighet bedöms öka transportsystemets emissioner av kväveoxider och partiklar.</p>
Vatten (Miljö kvalitetsnormer)	0	<p>Riksväg 15 korsar fyra vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Vidare korsas en grundvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Hänsyn behöver tas i kommande planeringsskeden. Åtgärder som medför att statusen försämras är inte tillåtna.</p>



<i>Olofström-Grännum på Riksväg 15 forts.</i>	Miljöbedömning	
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Hushållning med naturresurser (Områden utpekade med stöd av 7 kap. MB och riksintressen enligt 3 eller 4 kap. MB)	0	Projektet ligger inom en korridor av riksintresse för järnväg, en framtida järnvägssträckning Älmhult-Olofström-Karlshamn med syfte att binda samman Södra stambanan med Blekinge kustbana. Eftersom väg 15 är befintlig bedöms den inte stå i konflikt med detta riksintresse. Vägen i sig är också av riksintresse. Projektet angränsar till riksintresse för friluftsliv "Valjeviken-Ryssberget-Halen-Raslången" och ligger nära naturreservat "Halen".
Nollalternativet	Om sträckan Olofström-Grännum inte åtgärdas bedöms personbilstrafiken på sträckan ändå öka, eller förbli oförändrad. Därmed uteblir de positiva effekter rörande trafiksäkerhet och framkomlighet som beskrivs ovan.	

## BILAGA 3 Sammanställning av betydande miljöpåverkan, miljöaspekter, målkoppling

Tabellen redovisar en översikt över kopplingen mellan miljöaspekter och miljö kvalitetsmål samt en jämförelse av konsekvenser för planalternativ och nollalternativ jämfört med situationen idag. I tabellerna nedan innebär + (plus) att situationen bedöms förbättras, 0 innebär ingen förändring och - (minus) innebär en försämring.

Enligt avgränsning av denna MKB, se avsnitt 5.2, ska följande miljö kvalitetsmål bedömas: *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet* samt *Ett rikt växt- och djurliv*.

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Klimat	Begränsad klimat-påverkan	Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. Beträffande delaspekten <i>Trafikens klimatpåverkan</i> samt delaspekten <i>Infrastrukturhållningens klimatpåverkan</i> bedöms planens namngivna åtgärder ge något ökade klimatpåverkande utsläpp, medan planens mindre åtgärder inom cykel och kollektivtrafik bedöms ge en något positiv effekt, i form av minskade utsläpp. Sammantaget bedöms dessa delaspekter påverkas något negativt. Delaspekten <i>Planering för ett transporteffektivt samhälle</i> påverkas något positivt genom planens åtgärder avseende framkomlighet. Planen bedöms såväl bidra till som motverka måluppfyllelse av miljömålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> . Såväl positiva som negativa effekter är små och bedöms sammantaget ta ut varandra.
Hälsa	Frisk luft, God bebyggd miljö	Länsplanens inriktning på trafiksäkerhetsåtgärder och ökad gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bedöms ge en positiv effekt på människors hälsa. Delaspekten <i>Buller och vibrationer</i> påverkas positivt genom planens namngivna åtgärder, som dels innefattar förbifarter som avlastar boende miljöer, dels ger möjlighet till bullerskyddsåtgärder. Såväl namngivna åtgärder som mindre och medfinansierade åtgärder bedöms ge en positiv effekt på delaspekten <i>Trafiksäkerhet</i> . Delaspekten <i>Fysisk aktivitet</i> påverkas positivt genom att människors möjligheter att få motion ökar, både tack vare ökad cykling och gång och förbättrade möjligheter att använda kollektivtrafik (som genererar gångtrafik). Sammantaget gör detta att planen bedöms bidra till uppfyllelse av miljömålet <i>God bebyggd miljö</i> . Beträffande miljömålet <i>Frisk luft</i> , se nedan under miljöaspekt <i>Luft</i> .

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Befolkning	God bebyggd miljö	<p>Länsplanens åtgärder bedöms ge en något positiv effekt på miljöaspekten <i>Befolkning</i>. Planens mindre åtgärder ligger i linje med flera av miljöaspektens preciseringar. <i>Möjlighet att resa med cykel och till fots</i> samt <i>Möjlighet att resa med kollektivtrafik</i> ökar. Faktorerna <i>Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status</i>, <i>Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand</i> samt <i>Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning</i> påverkas positivt. Faktorn <i>Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov</i> påverkas positivt av att de namngivna åtgärderna. Påverkan på faktorn <i>Jämställdhet mellan kvinnor och män</i> och <i>Tillgänglighet i relation till socioekonomisk status</i> bedöms som försumbar.</p> <p>Planförslaget bedöms sammantaget ha något större positiv effekt i jämförelse med nollalternativet, eftersom ett namngivet objekt tillkommit samt eftersom planförslaget innebär ytterligare mindre åtgärder jämfört med nollalternativet. Planförslaget bedöms bidra till uppfyllelse av miljömålet <i>God bebyggd miljö</i>.</p>
Luft	Frisk luft	<p>Transporter står för en betydande del av utsläppen av kväveoxid och partiklar både nationellt och regionalt. Sammantaget bedöms planalternativet medföra något mer positiva effekter sett till miljöaspekten Luft jämfört med nollalternativet. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning och därmed minska luftföreningarna. Preciseringsen <i>Transportsektorns emissioner av luftföreningar</i> påverkas alltså positivt vid ett genomförande av planen. Preciseringsen <i>Halter av luftföreningar i utomhusluft</i> samt <i>Exponering av luftföreningar</i> påverkas positivt av förbifarterna vid Backaryd och Hallabro, tack vare att föreningarna bedöms minska där. Preciseringsen <i>Exponering av luftföreningar</i> handlar om miljöer där miljökvalitetsnormerna överskrids och bedöms inte som relevant för länsplanen.</p> <p>Vissa frågor som har betydelse för om mål och normer ska klaras styrs inte i den regionala transportplanen. Bland annat spelar teknikutveckling avseende emissioner från fordon, påverkan på trafikmängder och påverkan på bilförarens beteende roll, både när det gäller mängden avgaser och partiklar från exempelvis väg och däck. Det krävs alltså att länstransportplanens åtgärder kompletteras med nationella åtgärder inom många områden för att Sverige ska kunna klara sina mål gällande god luftkvalitet.</p> <p>Slutsatsen är att planförslaget är likvärdigt med nollalternativet och att det i båda fallen handlar om en relativt liten positiv miljöpåverkan. Planförslaget bedöms i någon mån bidra till målpuppfyllelse av miljömålet <i>Frisk luft</i>.</p>

Miljöaspekt	Miljö-kvalitetsmål	Kommentar
Vatten	Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet	<p>MKB:n har avgränsats till påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.</p> <p>Länsplanens påverkan på miljöaspekten <i>Vatten</i> bedöms som något positiv, eftersom delaspekten <i>Dricksvattenförsörjning</i> bedöms påverkas positivt. De namngivna objekten Förbifart Backaryd och Förbifart Hallabro berör vattenskyddsområden men bedöms medföra minskad risk för föroreningar av täkterna. Delaspekterna <i>Ekologiska värden</i> behöver studeras vidare i senare planeringsskeden.</p> <p>Delaspekten <i>Flöden och nivåer</i> är studerad för förbifart Backaryd och förbifart Hallabro, men behöver studeras vidare för övriga projekt och åtgärder i kommande skeden</p> <p>Vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer berörs av namngivna åtgärder och bedöms även komma att beröras av mindre, idag ej lokaliserade åtgärder. Detta behöver utredas vidare i kommande planeringsskeden.</p> <p>Planförslaget är likvärdigt med nollalternativet. Planförslaget bedöms i någon mån bidra till måluppfyllelse av miljömålet <i>Grundvatten av god kvalitet</i>, respektive inte påverka uppfyllelsen av miljömålet <i>Levande sjöar och vattendrag</i>.</p>
Hushållning med naturresurser	Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö	<p>En precisering av denna miljöaspekt avser ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. MKB:n har avgränsats till påverkan på riksintressen och naturreservat.</p> <p>Länsplanens namngivna åtgärder berör riksintressen för naturmiljö, friluftsliv och kommunikation. Detsamma gäller nollalternativet (där väg 15 Olofström-Grånum inte var en namngiven åtgärd, men fanns med såsom "större brist"). Eftersom de aktuella åtgärderna vidtas i närhet av befintlig infrastruktur bedöms risken för att riksintressen skadas som liten. Även länsplanens mindre, ej lokaliserade, åtgärder kan beröra riksintressen och andra högt värderade miljöer. Dessa frågor tas alltid i beaktande i exempelvis åtgärdsvalsstudier, väg- och järnvägsplaner, samt i förekommande fall även i tillståndsprovningar enligt miljöbalken. Planförslaget bedöms inte påverka uppfyllelsen av berörda miljömål när det gäller ovanstående.</p>