

Vår referens	Diarienummer
Titti de Verdier	Utr 2012/59
Er referens	Datum
TRV 2012/85778	2013-01-08

Yttrande över förslag om avgränsning för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025

Trafikanalys har givits tillfälle att till Trafikverket yttra sig över rubricerat förslag.

Remissen beskriver Trafikverkets metod och avgränsning för miljöbedömning av kommande nationell plan för transportsystemet samt innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikanalys uppskattar Trafikverkets ambitiösa arbete med miljöbedömning och miljöbedömningsgrunder. Vi delar också Trafikverkets bedömning att miljöbedömningens arbete är avhängligt planeringsprocessen. Trafikanalys vill därför poängtera att det kommande arbetet med miljöbedömningen måste ske i växelverkan med arbetet med åtgärdsval, samlad effektbedömning och övrig planering.

Avgränsning av miljömål

Trafikverket poängterar att riksdagens generationsmål är viktiga att följa i planeringsprocessen och har avgränsat de sex miljömål som de anser transportsystemet påverkar. Valda miljömål är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, God bebyggd miljö samt Ett rikt växt- och djurliv.

Trafikanalys delar Trafikverkets bedömning angående generationsmålet och vill poängtera att planeringen från början måste omfatta detta förhållningssätt. .

Trafikanalys noterar att avgränsningen av miljömål är smalare i detta förslag till miljöbedömning än i förslaget för kapacitetsutredningens dito. Det skulle vara intressant för läsaren att ta del av analysen som lett Trafikverket till denna avgränsning.

Trafikanalys anser att miljöbedömningen i avsnittet "Bidrag till måluppfyllelse" också bör relatera till de transportpolitiska målen i övrigt. Det är viktigt att bedöma eftersom man i det tidiga och strategiska skede som planeringen utgör inte bör göra avvägningar mellan övergripande politiska mål, utan åtgärder som går i riktning mot samtliga mål bör ges stark prioritet.

Avgränsning av miljöaspekter

Trafikverket följer i sin avgränsning för miljökonsekvensbeskrivningen miljöbalkens samtliga 14 miljöaspekter. I redovisningen av dessa i förslag till presentation i bilaga 4 slår man dock samman miljöaspekterna biologisk mångfald med djurliv och växtliv, samt forn- och kulturlämningar med annat kulturarv och bebyggelse. Detta är sex skilda aspekter som även var för sig är komplexa. Om de slås ihop riskerar de att förlora i tydlighet och förståelse samt förlora i relativt värde. Trafikanalys vill betona att det är viktigt att förklara varje aspekts egen betydelse. Det är också viktigt att Trafikverket i kommande miljöbedömning redovisar skilda aspekters relativa betydelse på ett tydligt sätt.

Tidsperspektiv

Svårigheter med miljöbedömning är naturligtvis den långa tidsaspekten, den geografiska avgränsningen samt bedömningen av kumulativa effekter. Trafikverket nämner att effekter av planen kan få större omfattning ju längre tiden går men att planeringsunderlaget inte innehåller underlagsdata för bedömning. Trafikanalys efterfrågar ett mer strategiskt förhållningssätt som utgår från "problemets" betydelse: Ambitionen bör rimligen vara att ta fram underlag och utveckla metoder för konsekvensbedömning av effekter på lång sikt om dessa är väsentliga.

Åtgärder för att förhindra negativ miljöpåverkan

Trafikanalys tolkar bilden på sid 10 som att de beskrivna åtgärderna i planen både kan vara åtgärder som utformats för att leda i riktning mot miljömålen men också "miljöåtgärder" som föreslås för att mildra effekten av föreslagna åtgärder (mitigation).

Trafikanalys menar att arbetet med åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen i den ekonomiska planeringen bör ha sorterat fram åtgärder som löser identifierade problem på ett sätt som inte motverkar andra mål eller skapar nya problem inom eller utanför transportsystemet. Därför bör åtgärder som kommer fram ur åtgärdsvalsprocessen leda i riktning mot målen. Teoretiskt sett skall miljöbedömningen bara behöva föreslå ytterligare åtgärder i de fall där åtgärdsvalsprocessen misslyckats eller uteblivit. Eftersom det är stora och komplicerade miljöfrågor som hanteras och eftersom inte alla åtgärder kommer att genomgå åtgärdsvalsprocessen är denna extra och delvis djupare bedömning ändå nödvändig, och är dessutom en lagstadgad process.

Bilden på sid 3 antyder en *iterativ process* i kontrollen om planerade åtgärder leder i riktning mot miljömålen vilken antas pågå under planeringen. Punkt 7 i resultatredovisningen (miljökonsekvensbeskrivningen) på sid 16 förutsätter en *redovisning av åtgärder* som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ påverkan. Trafikanalys hoppas att ambitionen med en iterativ process mellan miljöbedömningen och planeringsprocessen genomförs så att åtgärdernas eventuella negativa påverkan avvärs eller begränsas på ett effektivt sätt.

Resultatsammanställning

I "Resultatrapportens innehåll" på sid 16 beskrivs de bedömningar som enligt miljöbalken skall ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Punkt 8 innehåller tre delar som lagstiftaren kunde ha uppmärksammat som olika punkter; (1) en sammanfattande redogörelse för hur bedömningen gjorts, (2) vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och (3) eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Trafikanalys ser gärna att redovisningen av denna punkt utvecklas och att Trafikverket tydliggör de moment och processer som sammanfaller i denna.

Detta svar har utarbetats av Titti de Verdier. Avdelningschef Gunnar Eriksson har varit beslutande.

Gunnar Eriksson
Avdelningschef