

Miljödepartementet  
Tegelbacken 2  
103 33 Stockholm

**Datum**  
2013-05-03

**Dnr**  
Utr 2013/14

## Yttrande över Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens rapporter om biologisk mångfald, ekosystemtjänster och grön infrastruktur (M2013/408/Nm)

Trafikanalys yttrar sig här över Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens rapporter:

- 1) *Bevarande av biologisk mångfald – instrument och omfattning*
- 2) *Sammanställd information om ekosystemtjänster*
- 3) *Grön infrastruktur*

Trafikanalys ser positivt på rapporterna och har sammanfattningsvis följande synpunkter:

- *Viktigt underlag i arbetet med transportpolitiska hänsynsmålet*
- *Bra underlag för utveckling av metoder för monetär värdering av biodiversitet*
- *Ökad hänsyn till ekosystemtjänster kan påverka infrastrukturinvesteringars lönsamhet*
- *Myndighetssamordningen viktig i tidiga skeden*
- *Tydligare krav på redovisning av alternativa lokaliseringar behövs*
- *Frågan om kompensationsåtgärder behöver analyseras och problematiseras ytterligare*
- *Ta vara på erfarenheterna från pilotstudierna*
- *Metoder för att värdera nyttan av ekodukter behövs*

### 1) **Bevarande av biologisk mångfald – instrument och omfattning**

*Viktigt underlag i arbetet med transportpolitiska hänsynsmålet*

Trafikanalys ser positivt på rapporten som ett underlag i det transportpolitiska arbetet. Målet om ett rikt växt- och djurliv ingår som en del i det transportpolitiska hänsynsmålet. Av Trafikanalys senaste uppföljning av de transportpolitiska målen framgår att transportsystemet inte på något avgörande sätt förbättrats med avseende på bevarandet av ett rikt växt- och djurliv. Åtgärdstakten för att minska transportinfrastrukturens barriäreffekter är låg i förhållande till de behov som identifierats. Potentialen för att gynna biodiversitet i vägkanter och längs banvallar med anpassade skötselplaner är inte alls fulls utnyttjad.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Uppföljning av de transportpolitiska målen*, Rapport 2013:4, Trafikanalys  
<http://www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag/Maluppfoljning/>

*Bra underlag för utveckling av metoder för monetär värdering av biodiversitet*

Rapporten visar vilken bredd som finns i arbetet med att bevara den biologiska mångfalden. Trafikanalys ser att det finns ett stort samhällsekonomiskt värde i biologisk mångfald och för att lättare bedöma hur det transportpolitiska hänsynsmålet bäst kan nås, vore mycket vunnit om det gick att utveckla metoder för att kvantifiera värdet av biologisk mångfald, t.ex. vid objektsanalyser vid infrastrukturplanering. Det vore att ta Naturvårdsverkets och Skogsstyrelsens underlag till nästa steg och Trafikanalys vill för det arbetet hänvisa till det uppdrag Konjunkturinstitutet redovisade år 2007 om monetär värdering av biologisk mångfald.<sup>2</sup> Konjunkturinstitutet har där sammanställt vilka ekonomiska metoder som finns för värdering, erfarenheter av att använda dessa metoder och analyserar metodernas styrkor och svagheter samt möjligheterna att inkludera marginalkostnads- och marginalnyttobräkningar. Konjunkturinstitutet ger också förslag på sammanhang där det finns behov av monetär värdering, samt identifierar kunskapsluckor.

## 2) Sammanställd information om ekosystemtjänster

*Ökad hänsyn till ekosystemtjänster kan påverka infrastrukturinvesteringars lönsamhet*

Trafikanalys ser positivt på rapporten. Naturvårdsverkets rapport kan få betydelse för att bredda och fördjupa Trafikverkets rekommendationer avseende effektbedömningar och kalkylvärden vid kostnads- och intäktsanalyser i samband med transportinfrastrukturplanering, det så kallade ASEK 5.<sup>3</sup>

Arbetet med monetär värdering av biologisk mångfald och ekosystemtjänster kan få stor betydelse för uppskattningen av de miljökostnader som uppkommer när transportinfrastruktur byggs. Naturvårdsverket visar i rapporten att det finns omfattande ekonomiska värden att spara genom att ta hänsyn till ekosystemtjänster. Ett ökat hänsynstagande till dessa tjänster och värden i infrastrukturplaneringens ekonomiska kalkyler kan påverka infrastrukturåtgärdernas beräknade lönsamhet.

Idag har Trafikverket utvecklade metoder för att beräkna de nyttor i form av främst restidsvinster som uppstår av infrastrukturåtgärder. Däremot är metoderna inte lika utvecklade när det gäller uppskattning av kostnaderna för försämrade ekosystemtjänster eller minskad biologisk mångfald. Idag görs i viss mån monetära bedömningar av intrångseffekter och beräkningar av luftföroreningar på lokal och regional nivå. För ett fåtal miljöeffekter finns relativt utvecklade värderingsmetoder, t.ex. bullerstörningar och koldioxidutsläpp.

Naturvårdsverkets rapport ger ett bra underlag för att fördjupa Trafikverkets arbete med att bedöma infrastrukturåtgärdernas intrångseffekter och effekterna på olika ekosystemtjänster.

<sup>2</sup> Monetär värdering av biologisk mångfald. En sammanställning av metoder och erfarenheter. Specialstudier nr 14, Konjunkturinstitutet, december 2007. <http://www.konj.se/600.html>

<sup>3</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/ASEK---arbetsgruppen-for-samhallsekonomiska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportomradet/ASEK-5---rapporter/>

Trafikanalys ser i förlängningen av Naturvårdsverkets kartläggning en möjlighet till paradigmskifte inom transportinfrastrukturplaneringen, där tidigare endast kvalitativt beskrivna nyttor kan komma att kvantifieras och värderas.

### 3) Grön infrastruktur

#### *Myndighetssamordningen viktig i tidiga skeden*

Trafikanalys ser positivt på rapporten som helhet. Grön infrastruktur är sektorsövergripande och Trafikanalys vill framhålla vikten av samordning mellan myndigheter. Naturvårdsverket lyfter i slutsatserna bland annat fram att hänsyn till grön infrastruktur behöver stärkas vid exploatering. Naturvårdsverket pekar inte på hur arbetet kan förbättras i detta avseende, men Trafikanalys vill peka på exploatering av mark för transportinfrastruktursyften som ett exempel. Infrastrukturplanering är en lång och komplex process där samordningen kan behöva komma igång på ett mycket tidigt stadium. Där handlar det främst om samordningen mellan Boverket, Trafikverket, Naturvårdsverket, kommuner och regioner, som kan behöva ses över och analyseras ytterligare.

#### *Tydligare krav på redovisning av alternativa lokaliseringar behövs*

Naturvårdsverket lyfter problematiken med att mycket summariska redovisningar av alternativa lokaliseringar av infrastruktur godkänns, och att lokaliseringsfrågan ibland avgörs genom tillåtighetsbeslut av regeringen eller mark- och miljödomstolen. Trafikanalys föreslår att det utreds huruvida det bör fastställas tydligt formaliserade krav på redovisningar av alternativa lokaliseringar som måste uppfyllas innan tillåtighetsbeslut kan fattas enligt 17 respektive 22 kap miljöbalken. Trafikanalys vill samtidigt erinra om att kraven måste ligga i samklang med den nya planeringsprocessen.

#### *Frågan om kompensationsåtgärder behöver analyseras och problematiseras ytterligare*

Trafikanalys instämmer i Naturvårdsverkets bedömning att det vore önskvärt att utreda möjligheten att skärpa och tydliggöra kravet på kompensation vid intrång i naturmiljön även utanför skyddade områden (s 93). Trafikanalys vill framhålla vikten av att det ställs höga krav på kunskap om såväl exploaterings konsekvenser som kompensationsåtgärdernas långsiktiga effekter. Trafikanalys instämmer också i bedömningen att metodik för att kvantifiera effekterna behöver utvecklas. För att kunna ingå i en ekonomisk kalkyl bör effekterna också kunna värderas i monetära termer. Metodik för detta finns att hämta i forskningslitteratur, men de praktiska formerna behöver systematiseras.

Trafikanalys ställer sig ytterst tveksamma till Naturvårdsverkets tolkning och bedömning att möjliga kompensationsåtgärder inte bör kunna påverka tillåtighetsprövningen enligt miljöbalken. Trafikanalys menar att den frågan behöver problematiseras och analyseras mer än vad som görs i rapporten. Det är dock viktigt att man tar samma försiktighetshänsyn vid framtida exploatering av kompensationsområdet som vid det ursprungliga exploateringsområdet, för att undvika de små stegens tyranni och successiv utarmning av kompensationsprincipen.

#### *Ta vara på erfarenheterna från pilotstudierna*

Naturvårdsverket pekar vidare på betydelsen av planeringsunderlag för styrmedel och åtgärder, t.ex. vid infrastrukturplanering (s 76), och hänvisar till Trafikverkets pilotstudie i

Västra Götaland.<sup>4</sup> Trafikanalys saknar dock en beskrivning av vilka slutsatser som pilotstudien kommit fram till avseende planeringsunderlag kring grön infrastruktur. Oavsett om erfarenheterna av pilotstudien varit goda eller inte, bör dessa beskrivas och fungera som en viktig utgångspunkt i det fortsatta arbetet.

*Metoder för att värdera nyttan av ekodukter behövs*

Naturvårdsverket nämner att Sverige ligger långt efter jämförbara länder när det gäller anläggande av ekodukter i samband med nybyggnad av transportinfrastruktur (s 94). Det framgår inte varför, och inte heller i vilket sammanhang jämförelsen är gjord.<sup>5</sup> Dock finns i Sverige flera exempel på ekodukter och Trafikverket finansierar forskning på området.<sup>6</sup> Ekodukter och viltbroar är exempel på grön infrastruktur som är till nytta för såväl trafik-säkerheten som för den biologiska mångfalden. Ekodukters och viltbroars betydelse för att förhindra viltolyckor i trafiken bör kunna beräknas och värderas, men värdet kompenserar sannolikt inte ensamt för anläggningskostnaden. Trafikanalys efterfrågar därför utvecklade metoder för att mer systematiskt avgöra när ekodukter eller viltbroar är motiverade som åtgärd.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Björn Olsson. Anders Brandén Klang har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton  
Generaldirektör

---

<sup>4</sup> Landskap i långsiktig planering – Pilotstudie i Västra Götaland, Trafikverket Rapport 2011:122.

<sup>5</sup> En jämförelse med exempel finns på [http://sweden.iene.info/dok/triekol120523/Ekodukter\\_Olsson.pdf](http://sweden.iene.info/dok/triekol120523/Ekodukter_Olsson.pdf).

<sup>6</sup> [www.triekol.se](http://www.triekol.se) Se även <http://www.slu.se/Global/externwebben/centrumbildningar-projekt/centrum-for-biologisk-mangfald/Dokument/publikationer-cbm/cbm-skriftserie/skrift42.pdf>