

Miljödepartementet  
103 33 STOCKHOLM

**Diarienummer**  
Utr 2013/73  
**Datum**  
2013-12-11

## Yttrande över förslag till handlingsplan för grön infrastruktur på regional nivå (M2013/1086/Nm)

Trafikanalys ger här sina synpunkter på Naturvårdsverkets förslag till hur en handlingsplan för grön infrastruktur kan tas fram på regional nivå (NV-03367-13).

### Trafikanalys positiva till handlingsplanen

Trafikanalys ser i princip positivt på Naturvårdsverkets förslag. Mycket av infrastrukturplaneringen sker på lokal och regional nivå, och förslaget till handlingsplan ger enligt Trafikanalys ett stöd för regionerna att ta hänsyn till grön infrastruktur i arbetet med det transportpolitiska hänsynsmålet.

Trafikanalys följer årligen upp arbetet med de transportpolitiska målen, inklusive målet om ett rikt växt- och djurliv, och har en webbaserad målportal. Uppföljningen visar att Trafikverket fortlöpande arbetar med att minska vandringshinder och barriäreffekter i väg- och järnvägsnätet, men åtgärdstakten är låg eller i vissa fall mycket låg i förhållande till de identifierade problemen.<sup>1</sup>

### Otydlig behovs- och konsekvensanalys av handlingsplanen

Trafikanalys saknar i Naturvårdsverkets rapport en diskussion om nyttan med handlingsplanen i förhållande till de kostnader den medför. Naturvårdsverket skriver (s 43) att kostnaderna på 36-52 Mkr ska vägas mot en förväntad effektivisering och en ökad möjlighet att beakta och bevara en fungerande grön infrastruktur i kommande steg, samt att handlingsplanerna kommer att leda till synergieffekter, men att det inte har ingått i uppdraget att undersöka dessa närmare.

I sammanfattningen skriver Naturvårdsverket att *endast en liten del av kostnaderna vid framtagandet av handlingsplanerna kan vid den föreslagna ambitionsnivån rymmas inom myndigheternas ordinarie budgetramar* (s 7). Naturvårdsverket skriver vidare (s 43) att konsekvenserna av olika ambitionsnivåer diskuteras mer ingående i kapitel 8, men det kapitlet saknas i remissversionen. I avsnitt 6.3 *Finansiering* (s 46) står ingenting om hur kostnaderna för handlingsplanerna ska finansieras. Trafikanalys ställer därför frågan vilka andra miljöåtgärder som riskerar att trängas ut ur budgeten på grund av arbetet med handlingsplanerna?

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

### **De positiva ekonomiska effekterna av grönstruktur behöver förtydligas**

Naturvårdsverket framhåller att grön infrastruktur är ett verktyg för att uppnå positiva ekologiska, ekonomiska och sociala effekter (s 6). Det är för Trafikanalys inte självklart hur de positiva ekonomiska effekterna av grön infrastruktur uppstår och hur effekterna hanteras i planeringen. Det vore önskvärt att Naturvårdsverket tydligare beskriver hur de positiva ekonomiska effekterna uppstår och hur de bör bedömas, beskrivas och hanteras i den regionala handlingsplanen.

Trafikanalys vill instämma i det Naturvårdsverket skriver i avsnitt 6.3 *Finansiering* om samhällsekonomiska effekter och att åtgärderna i handlingsplanen behöver grundas på en *bedömning av samhällsekonomiska kostnader i förhållande till det bidrag de ger till den biologiska mångfalden och upprätthållandet av viktiga ekosystemtjänster, så att de åtgärder som genomförs bedöms vara de som ger störst utdelning för en given kostnad*. Trafikanalys delar den uppfattningen och menar att det är i det sammanhanget som en monetär värdering av effekterna av grön infrastruktur blir angelägen.

### **En maritim strategi är under beredning**

Med tanke på att handlingsplanen även gäller grön infrastruktur i vattenmiljön, vill Trafikanalys nämna det arbete med en *maritim strategi* som Näringsdepartementet leder. Strategin planeras till våren 2014 och kan komma att bli ett dokument för regionerna att förhålla sig till i arbetet med handlingsplanen (avsnitt 3.3 *Mål och strategier*). Syftet med den maritima strategin är att tydliggöra det fortsatta arbetet för svensk havspolitik och hur den ska kunna bidra till att skapa tillväxt, välfärd och god havsmiljö.<sup>2</sup>

### **Långsiktiga trafikprognoser viktiga ta hänsyn till**

När det gäller påverkans- och hotanalyser (s 33) vill Trafikanalys påminna om Trafikverkets långsiktiga planer för infrastrukturåtgärder. De regionala organen behöver i handlingsplanen ta hänsyn till såväl regionala som nationella planer för transportinfrastrukturen på lång sikt. Även regeringens och EU:s miljöpolitik och styrmedel kan komma att påverka trafikströmmarna och infrastrukturbehoven. Ett exempel är konsekvenserna av införandet av det så kallade svaveldirektivet för sjöfart, som kan komma att påverka mängden anlöp till olika hamnar och en potentiell överflyttning från sjötransporter till väg- och järnvägstransporter, vilket i sin tur kan leda till behov av kompletterande infrastruktur.<sup>3</sup>

I detta ärende beslutade generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Björn Olsson.

Brita Saxton  
Generaldirektör

<sup>2</sup> Se *Svensk Sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, Regeringskansliet, 2013

<sup>3</sup> Trafikanalys Rapport 2013:11 *Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning*, <http://www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag--avslutade/Svaveldirektivets-konsekvenser/>