



Wisén, Åsa
Tel: 010-698 11 09
asa.wisen@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2016-09-27 Ärendenr:
NV-05861-16

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Remiss av lokaliseringsutredning höghastighetsjärnväg Bollebygd-Borås (TRV 2015/23959)

Naturvårdsverket fick den 22 augusti 2016, lokaliseringsutredning för höghastighetsjärnväg Bollebygd-Borås på remiss.

Naturvårdsverket tar med detta yttrande inte ställning i fråga om val av korridor. Vi avgränsar vårt yttrande till att ge ett antal medskick till utredningsarbetet inför och efter beslut om korridorval.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Eftersom höghastighetsjärnvägen är styv i sin konstruktion försvåras anpassningsmöjligheten till känsliga naturmiljöer. Det gör att det är extra viktigt att ha ett gott kunskapsunderlag inför val av korridoralternativ, när det gäller till exempel artskyddsfrågor, för att minska risken för framtida låsningar. Vidare bör behov av och möjligheter till kompensationsåtgärder utredas tidigt. Naturvårdsverket ser positivt på att Trafikverket avser genomföra utredning kring ekosystemtjänster.

Utveckling av ställningstagande

Hantering av artskydd i infrastrukturplaneringen

Remissmaterialet visar att korridorerna har lokaliserats så att direkta intrång i områden med högsta naturvärde (utifrån genomförd naturvärdesinventering) till stor del kan undvikas. Ett flertal områden med identifierat högt respektive påtagligt naturvärde berörs emellertid av redovisade korridorer och vi kan ur remissunderlaget utläsa att dokumenterade förekomster av fridlysta djur- och växtarter berörs av korridorerna

Naturvårdsverket anser att Artskyddsförordningens bestämmelser bör ses som en precisering av lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken¹. Vi anser därför att artskyddsfrågor alltid bör beaktas i samband med lokaliseringsprövningar enligt miljöbalken. I större infrastrukturprojekt, där en lokaliseringsprövning i regel sker i två steg, bör artskyddet beaktas både i valet av korridor och vid beslut om linjedragning och utformning inom den valda korridoren. Förekomst av skyddade arter utgör ett viktigt underlag, bland många andra, som bör ligga till grund för en jämförelse av de studerade alternativens påverkan på naturmiljön. Om det finns andra lämpliga sätt att nå syftet med ett projekt och dess påverkan på en skyddad art försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd saknas utrymme för dispens². Detta innebär att det är viktigt att beakta artskyddsfrågorna så tidigt som möjligt, innan alternativ valts bort och möjligheterna till anpassning är små.

Den remitterade miljökonsekvensbeskrivningen skulle, enligt Naturvårdsverket, behöva förtydligas när det gäller artskyddsfrågor för att kunna utgöra ett tydligt beslutsunderlag inför val av alternativ. Det är särskilt viktigt att ha tillräckligt underlag inför korridorval avseende höghastighetsjärnväg eftersom järnvägen är mycket styv i sin konstruktion till följd av tekniska krav på hög plan- och profilstandard. Styvheten gör att anpassning av spåren till känsliga miljöer försvåras avsevärt jämfört med en mer böjlig anläggning.

Utformning inom vald korridor

Naturvårdsverket anser att järnvägens närmare lokalisering och utformning inom den korridor som väljs behöver ske med hänsyn till landskapets samlade värden. Anpassning och skyddsåtgärder för att så långt som möjligt minimera intrång, fragmentering och barriäreffekter samt för att säkerställa landskapsekologiska samband bör planeras efter samråd med länsstyrelsen. Möjligheter att stärka den gröna infrastrukturen³ bör identifieras och tas tillvara. Trafikverkets Riktlinje Landskap⁴ ska beaktas.

Naturvårdsverket anser att användning av tunnlar och broar minskar intrång och barriäreffekter avsevärt jämfört med att lägga järnvägen på bank. Landskapsbroar kan också minska påverkan på hydrologi och friluftsliv. För andra aspekter såsom landskapsbild, boendemiljö och hushållningsfrågor avseende byggmaterial kan dock en sådan utformning vara negativ, varför en bred miljöanalys krävs inför ställningstaganden kring alternativa utformningar.

Ekologisk kompensation

Naturvårdsverket vill poängtera att skadelindringshierarkin ska tillämpas. Den innebär att skador vid exploatering i första hand ska undvikas genom god planering, i andra hand ska hänsyn tas vid utformning av verksamheten för att

¹ Jämför Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 7639-11.

² Se sidan 45 i naturvårdsverkets Handbok för Artskyddsförordningen, del 1 – fridlysning och dispenser

³ Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet.

⁴ TDOK 2015:0323

minimera skadan av exploatering. I tredje hand ska återställande åtgärder på plats genomföras för att så långt som möjligt mildra de negativa effekter som uppstår. Det är först om skadan kan förväntas kvarstå trots att samtliga dessa åtgärder vidtagits som kompensation kan bli aktuell.

Som nämnts ovan innebär en höghastighetsjärnvägs styva utformning att anpassningsmöjligheterna till känsliga miljöer kan vara begränsade. Naturvårdsverket är därför enig med bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att utredning behöver göras av behovet av ekologisk kompensation.

Möjligheterna att få till stånd effektiva kompensationsåtgärder till en rimlig kostnad ökar avsevärt när det redan tidigt i planeringsprocessen klargörs att kompensationsåtgärder kommer att krävas. För att säkerställa att kompensationsåtgärder kan börja vidtas i tid innan påverkan uppstår bör en kompensationsplan färdigställas senast i samband med fastställelse av järnvägsplan.

Utredning rörande ekosystemtjänster

*Inom det nationella miljömålssystemet finns ett etappmål som anger att **senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.***

Naturvårdsverket anser att MKB-processen i många fall kan vara en lämplig process inom vilken utredning av ekosystemtjänster genomförs. Om kunskapen om ekosystemtjänsternas värden tydliggörs i MKB finns förutsättningar för att dessa värden beaktas vid beslut om lokalisering och utformning av en verksamhet. Mot bakgrund av detta ser Naturvårdsverket positivt på att det i miljökonsekvensbeskrivningen anges att ”utredning av ekologiska potentialer och möjligheterna med ekosystemtjänster längs med anläggningen bör genomföras.”

Naturvårdsverket rekommenderar Trafikverket att vid samråd med allmänheten lyfta ett ekosystemtjänstperspektiv. Då kan kunskap insamlas om värden även i det så kallade vardagslandskapet - det ’vanliga’ landskapet, som ligger utanför särskilt värdefulla eller skyddsvärda områden.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Anders Johnson.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande och sektionschefen EvaLinda Sederholm.

För Naturvårdsverket

Anders Johnson

Åsa Wisén

Kopia till:

Projektledare Bollebygd – Borås, stefan.paterson@trafikverket.se

Länsstyrelsen Västra Götalands län, vastragotaland@lansstyrelsen.se