



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

YTTRANDE
2017-06-19 Ärendenr:
NV-07827-15

Trafikverket
avslinkoping-boras@trafikverket.se
avsjonkoping-malmo@trafikverket.se

Synpunkter på förhandskopior av åtgärdsvalsstudier för höghastighetsjärnväg mellan Linköping-Borås respektive Jönköping- Malmö

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket ser positivt på att Trafikverket låter genomföra och redovisa miljöbedömningar för åtgärdsvalsstudierna. Vi uppmanar programmet *En ny generation järnväg* att sprida erfarenheter av miljöbedömningsarbete under åtgärdsvalsstudier till övriga relevanta delar av Trafikverksorganisationen.

Naturvårdsverket anser att Trafikverket behöver tydliggöra att ställningstaganden från åtgärdsvalsstudiearbetet kan behöva omprövas om/när det blir aktuellt att gå vidare i formell planlägningsprocess.

Trafikverket behöver redovisa motiveringarna till valet av stråk för höghastighetsjärnvägen. Även om ett förhandlingsförfarande har påverkat stråkvalet behöver beslutsunderlaget redovisas transparent.

Naturvårdsverket ser behov av att Trafikverket sätter effekterna av höghastighetsjärnvägen i jämförelse med effekter av alternativt framtidsscenarios utan höghastighetsjärnväg.

Vidare lämnar Naturvårdsverket synpunkter på geografisk avgränsning för bedömning av effekter och måluppfyllelse av stationsplacering.

Skäl och utveckling av Naturvårdsverkets ställningstagande

Synpunkter på process och uppdrag

Miljöbedömning som verktyg för att främja hållbar utveckling

Naturvårdsverket är ense med Trafikverket att miljöbedömningsarbete behöver starta tidigt och genomföras integrerat med övrigt utredningsarbete. Naturvårdsverket ser därför positivt på att Trafikverket låter genomföra och redovisa miljöbedömningar för åtgärdsvalsstudierna. De åtgärder som ska utgöra byggstenarna i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen genereras i åtgärdsvalsstudier, vilka därmed enligt Naturvårdsverkets uppfattning i praktiken utgör en central del av alternativgenereringen för åtgärdsplanering och fysisk planering av infrastruktur. Naturvårdsverket uppmanar programmet *En ny generation järnväg* att sprida erfarenheter av att använda miljöbedömning som verktyg under åtgärdsvalsstudiearbete till övriga relevanta delar av Trafikverkets organisation.

Naturvårdsverket vill poängtera att syftet med miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planeringsarbetet så att *en hållbar utveckling främjas*. Det handlar inte bara om ”att underlätta kommande utredningsskeden” eller ”att så långt som möjligt minimera miljöpåverkan”, som Trafikverket anger i åtgärdsvalsstudien respektive i miljöbedömningen för Jönköping-Malmö. Miljöbedömning är ett verktyg för att utforma en plan/program så att planen/programmet bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås, dvs. ett verktyg för att planera för positiv miljöpåverkan (inte bara minimera negativ miljöpåverkan). I miljöbedömningen för Linköping-Borås har detta förhållningssätt beskrivits på ett bra sätt. Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör justera skrivningar i rapporterna för Jönköping-Malmö för att mer likna de som används gällande Linköping-Borås. Detta för att mer korrekt kommunicera miljöbedömningens syfte och möjligheter.

Åtgärdsvalsstudierna som lokaliseringstudier

Naturvårdsverket konstaterar att åtgärdsvalsstudierna drivits längre än vad som egentligen är avsikten med åtgärdsvalsstudieverktyget. Åtgärdsvalsstudierna är i stora delar grova lokaliseringstudier. Naturvårdsverket anser generellt att frågor om lokalisering och utformning av fysiska åtgärder ska hanteras inom ramen för den lagreglerade planläggningsprocessen för att inte riskera att beslut om lokalisering och utformning fattas på ett bristfälligt underlag och med bristfällig insyn. Naturvårdsverket anser att Trafikverket i nu aktuellt åtgärdsvalsstudiearbete har gjort vällovliga ansträngningar att ta fram genomarbetade beslutsunderlag för val av sträckningar och stationslokaliseringar. Vi anser dock att Trafikverket behöver tydliggöra att ställningstaganden från åtgärdsvalsstudiearbetet kan behöva omprövas om/när man går vidare i formell planläggningsprocess där ny information tillförs.

Obalanser och luckor i underlag eller utförda studier

Saknad motivering kring stråkval

Naturvårdsverket anser att Trafikverket behöver tydliggöra motiveringarna till valet av stråk för höghastighetsjärnvägen (dvs. grönt stråk för Jönköping-Malmö). Hur såg restiderna ut för de olika stråken? Hur såg nyttobedömningarna

ut? Var det något stråk som föll bort utifrån restidskrav eller valdes ett gent stråk av försiktighetsprincip utifrån restidskrav? Även om ett förhandlingsförfarande har varit inblandat i valet av stråk behöver beslutsunderlaget nu redovisas transparent.

Alternativ som jämförelse

För omställning till ett transportsystem som är fossilfritt och som bidrar till att klimatmålen kan nås behöver resor och transporter kunna ske med energieffektiva transportslag. Överflyttning från väg och flyg till spår är en viktig del i omställningen till långsiktigt hållbar tillgänglighet, varför järnvägen ser ut att spela en viktig roll för resor och transporter efter år 2030. Naturvårdsverket skulle gärna se att åtgärdsvalsstudierna tydligare resonerade kring alternativen till investering i höghastighetsjärnväg. Även om åtgärdsvalsstudierna bygger vidare på de behov och förslag på åtgärder som tidigare identifierats i bland annat Trafikverkets kapacitetsutredning och utgår ifrån regeringsuppdraget att planera för höghastighetsjärnväg, behöver alternativens effekter lyftas upp som en jämförelse. Detta gäller till exempel när utsläppssiffror för koldioxid presenteras. Om inte investeringar görs i höghastighetsjärnväg, kan andra investeringar krävas som också ger klimatutsläpp under bygget. Redogör också för hur framtida fördelning mellan transportslag kan se ut med och utan höghastighetsjärnväg.

Synpunkter på antaganden, avgränsningar och bedömningar

Val av stationslägen ger vissa korridorlägen

I bedömningarna av effekter och måluppfyllelse rörande stationslägen inkluderas inte effekter av de spårkorridorer som följer av de olika stationslägena. Naturvårdsverket rekommenderar Trafikverket att ta med de delar av sträckningarna som följer av respektive stationsläge i sin analys av stationslägen för att fånga hela skillnaden mellan stationslägenas konsekvenser.

Övrigt

Klimatutredning

Naturvårdsverket ser fram emot att åtgärdsvalsstudierna kompletteras med uppgifter från pågående klimatutredning. Utifrån information på arbetsgruppsmöte den 15 juni 2017 samt vårt deltagande i klimatutredningens referensgrupp, antar vi att många av de klimatrelaterade frågor som uppstår vid genomläsning av förhandsversionerna kommer att få sina svar när klimatutredningens resultat inarbetats i materialet. Vi passar ändå här på att ge ett par inspel till den kommande redovisningen. Mer detaljerade synpunkter rörande klimatutredning framför vi inom ramen för referensgrupp för klimatutredningen.

Uträknade möjliga årliga utsläppsminskningar i driftskedet liksom utsläppssiffror för byggskedet bör sättas i relation till Sveriges samlade klimatutsläpp samt till transportsektorns klimatutsläpp. Det är givetvis också viktigt att redovisa uppskattningar av hur många år som järnvägen behöver vara i drift innan den blir "klimatneutral".

Redovisning av överflyttningseffekter bör beskriva hur stor överflyttning som förväntas från väg, flyg samt sjöfart. Resonemang bör finnas kring vad höghastighetsjärnvägen innebär för tillgänglighet till berörda flygplatser. Till exempel vad innebär den nya järnvägens koppling till Landvetter för flygtrafikens utveckling – kan nygenererade flygresor förväntas och i så fall i vilken uträkning? Försök ge en samlad bred bild och redovisa tydligt vilka antaganden som ni lägger in i uppskattningar och bedömningar om framtida klimatutsläpp.

Utveckla beskrivningarna kring restider

Naturvårdsverket uppfattar restidsmålen som styrande för utredningsarbetet i åtgärdsvalsstudierna. Vi saknar i materialet tydliga motiveringar till hur restidskraven¹ har tagits fram. Naturvårdsverket efterfrågar också beskrivningar av vad utbyggt höghastighetsjärnvägsnät innebär tidsmässigt för resor till och från andra europeiska städer. Naturvårdsverket efterlyser därmed en analys av hur höghastighetsbanor kan vara ett alternativ till internationell flygtrafik. En höghastighetsjärnväg som skapar attraktiva alternativ till att resa inom Europa kan få stor klimatbetydelse. Det vore intressant om Trafikverket kunde redovisa och jämföra restider med flyg respektive tåg för några exempeldestinationer.

Målformuleringar

Naturvårdsverket anser att formuleringen ”så långt som möjligt” bör strykas i projekt målet avseende människors hälsa². Samhällsplanering innebär hantering av målkonflikter och kräver avvägning mellan mål. Att lägga in ”så långt som möjligt” på ett mål bland många gör målformuleringen otydlig och svår att använda som verktyg under planeringsarbetet. Vidare anser Naturvårdsverket att olika stationslägen i tätorterna bör kunna ge olika goda förutsättningar för resande med gång- och cykel till och från stationen. Det bör därför vara relevant för Trafikverket att komplettera projekt mål för människors hälsa med förutsättningar för aktivt resande.

När det gäller rekreation och friluftliv uppmanar Naturvårdsverket Trafikverket att komplettera projekt målet så att det också uttrycker *kvalitet* på friluftsområden och inte bara *tillgång* till miljöer och områden. Höghastighetsjärnväg kan uppenbart negativt påverka förutsättningar för rekreation genom till exempel bullerstörning eller visuell påverkan.

Fokusområde ”Resurser tillgängliga för människan”

Naturvårdsverket anser att Trafikverket bör döpa om fokusområde ”resurser tillgängliga för människan”. Om det är vatten och materiella tillgångar som fokusområdet är avgränsat till så kan ”Vatten och materiella tillgångar” vara ett mer passande namn. Naturvårdsverket arbetar tillsammans med Trafikverket och andra myndigheter för att sprida medvetenhet om ekosystemens betydelse som resurs för människan. Mark- och vattenområden levererar många andra ekosystemtjänster än dricksvatten, torv, grödor, timmer, skogsråvara etc. och det är olyckligt att resursbegreppet bara används för försörjande ekosystemtjänster.

¹ Två respektive två och en halvtimme för resor mellan Stockholm C och Göteborg C respektive Stockholm C och Malmö C.

² ”Höghastighetsjärnvägen lokaliseras och utformas så att negativ påverkan på människors hälsa så långt som möjligt kan undvikas”

Redovisning av måluppfyllelse

Redovisningen av rosdiagram i miljöbedömningarna behöver ses över då nuvarande redovisning ger en obalanserad bild. Gröna fält har större yta än röda fält och rosdiagrammen kommunicerar därför väl mycket grönt i förhållande till rött. Välj annan typ av redovisning om ni önskar jobba med färger alternativt välj rosdiagram utan färg.

Artförekomster och begrepp för grön infrastruktur

Trafikverket har försökt redovisa mönster kring rödlistade arter och hur de är spridda i landskapet. I miljöbedömningarna behöver det tydligt framgå att antalet observationer som är inrapporterat till artportalen inte bara beror av det faktiska antalet arter utan också till stor del av förekomst av befolkning/besökare samt vilken exploateringshistorik ett område har haft.

Samordning inom grön infrastrukturarbetet underlättas om olika aktörer använder begrepp på liknande sätt. Naturvårdsverket vill uppmärksamma Trafikverket på att det kan finnas skäl att se över definitionen av *spridningskorridor* i miljöbedömning för Jönköping-Malmö. Se Naturvårdsverkets vägledning³ på området.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Christian Haglund.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande och handläggaren Joanna Dickinson.

För Naturvårdsverket

Christian Haglund
Chef Samhällsplaneringsenheten

Åsa Wisén

³ Naturvårdsverket. 2017. *Viktiga begrepp i arbetet med grön infrastruktur* (<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Samhallsplanering/Gron-infrastruktur/>)