

Sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken

I denna bilaga redovisas hur kraven i 6 kap. 16 § miljöbalken har beaktats inför regeringens beslut avseende fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Syftet med en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Trafikverkets miljöbedömning är dokumenterad i den miljökonsekvensbeskrivning som utgör en bilaga till Trafikverkets redovisning av *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014–2025* (dnr N2013/2942/TE).

Enligt 6 kap. 16 § miljöbalken ska den beslutande myndigheten i den särskilda sammanställningen redovisa följande:

1. hur miljöaspekter har integrerats i planen eller programmet,
2. hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats,
3. skälen till att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden, och
4. de åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.

Integration av miljöaspekter

Miljöaspekter och främjandet av en hållbar utveckling har varit en del av planeringsprocessen. Den miljöbedömda planen för 2010–2021 har, tillsammans med regeringens planeringsdirektiv och kapacitetsutredningen, varit utgångspunkt för planeringen. Utifrån detta har miljömålen beaktats och fyrstegsprincipen tillämpats. Fyrstegsprincipen innebär att pröva olika åtgärder och åtgärdscombinationer för att hitta de sammantaget mest effektiva alternativen. Först prövas vilka åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt. I nästa steg studeras

åtgärder som ger ett effektivt utnyttjande av befintligt transportsystem. Därefter undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader. Slutligen övervägs nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

I planen lyfts åtgärder som medför att hänsyn tas till miljö, bl.a. har landskapsanpassning och riktade fysiska miljöåtgärder, såsom bullerskydd, integrerats i planförslaget. Miljökompetens har ingått i arbetet med planens olika delar och en särskild funktion kallad miljöcontroller har varit knuten till projektledningen.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och samråd

Miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkterna från samråden har i väsentliga delar beaktats, dels under Trafikverkets framtagande av förslag till nationell plan, dels i regeringens beslut.

Framtagandet av planen har skett i en iterativ process där miljökonsekvensbeskrivningen tagits fram samtidigt som plandokumentet. Planprocessen har sammanfattningsvis varit öppen och informationsutbyte har kontinuerligt skett med bland annat regionala företrädare, näringslivsföreträdare, intresseorganisationer och nationella myndigheter såsom Naturvårdsverket, Boverket och Statens energimyndighet. Trafikverket har genomfört ett avgränsningssamråd för miljöbedömningen och fått besked från Naturvårdsverket om att avgränsningssamrådet inte ska vara föremål för samråd enligt ECE-konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang (Esbo-konventionen). Trafikverket har också haft separata möten med Naturvårdsverket, bl.a. för att diskutera hanteringen av alternativ enligt miljöbalken. En sammanställning av remissynpunkter från avgränsningssamrådet och Trafikverkets kommentarer om hur de beaktats finns i bilaga 5 i planförslagens miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, inklusive miljökonsekvensbeskrivning och underlagsrapporter, har remitterats till 652 remissinstanser. Sammanlagt 385 yttranden inkom till regeringen med synpunkter på bl.a. planförslagens bidrag till de transportpolitiska målen, Trafikverkets trafikprognoser, hur samlade effektbedömningar genomförts, påverkan på klimat, kulturmiljö, landskap, vatten och luftkvalitet. En utförligare redogörelse för dessa synpunkter finns i Regeringskansliets (Näringsdepartementets) remissammanställning (dnr N2013/2942/TE). Regeringen har beaktat de synpunkter som framförts, bl.a. genom att besluta om fler järnvägssatsningar än de som Trafikverket föreslagit. Regeringen beslutar dessutom om åtgärder som ska öka möjligheterna till kollektivtrafik på järnväg i Skåne samt utbyggd infrastruktur som möjliggör förstärkt busstrafik i Skåne (s.k. superbussar). Den utbyggd av tunnelbanan som är ett resultat av Stockholmsförhandlingen ger utökade möjlighet att resa hållbart och minska klimatpåverkan.

Skäl till att planen antagits

Miljöaspekter har integrerats i olika delar av planen, t.ex. genom tillämpning av fyrstegsprincipen vid åtgärdsval, energieffektivisering inom drift- och underhåll, och satsningar på åtgärder för ökad kollektivtrafik och cykling. Jämfört med föregående plan 2010–2021 har Trafikverket föreslagit en kraftig höjning av medlen till *Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur*, vilket regeringen fastställer. I dessa åtgärder ingår exempelvis faunapassager, bullerskyddsåtgärder och skydd av vattenförekomster. För att miljöåtgärder ska genomföras på ett kostnadseffektivt sätt i syfte att bidra till att miljökvalitetsmålen nås, krävs goda planeringsunderlag som är kvalitetssäkrade och som visar var bristerna finns. Regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket fortsätter det pågående arbetet med att kartlägga och åtgärda dessa brister, ett särskilt fokus bör läggas på att täppa till kunskapsluckor. För att Trafikverket ska kunna genomföra arbetet är det viktigt att verket samarbetar med de myndigheter och andra aktörer, inklusive forskningsprogram och nätverk, som har ansvar för miljö- och hälsofrågor, och tar tillvara det kunskapsunderlag som dessa aktörer kan bistå med.

Regeringens samlade bedömning är att den fastställda nationella planen, tillsammans med förslagen till länsplaner för regional transportinfrastruktur, på ett väl avvägt sätt bidrar till att transportsystemet utvecklas i en riktning som innebär förutsättningar för att de transportpolitiska målen ska kunna uppfyllas.

Uppföljning och övervakning

Uppföljningen ska ske med utgångspunkt i den påverkan som planens genomförande enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms medföra och den ska omfatta all betydande miljöpåverkan, det vill säga de positiva, negativa, förutsedda och oförutsedda konsekvenser, som planens genomförande kan medföra. Med oförutsedda konsekvenser avses bland annat eventuella felaktiga antaganden i miljökonsekvensbeskrivningen, till exempel om styrkan av miljöpåverkan eller oförutsedd påverkan.

Uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför, ska ske inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsuppföljning och synkroniseras med miljömålsrapportering samt uppföljning av de transportpolitiska målen. För att förbättra styrning och uppföljning har Trafikverket på regeringens uppdrag utvecklat ett nytt styrverk. En viktig del i detta ramverk är de så kallade leverans kvaliteterna. Leverans kvaliteterna ska beskriva transportinfrastrukturens status och utveckling över tid och kan ses som en konkretisering av Trafikverkets bidrag till de transportpolitiska målen.