

Bilaga 2 – 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 plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010–2021.

Syftet med en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Trafikverkens miljöbedömning är dokumenterad i den miljökonsekvensbeskrivning som utgör en bilaga till trafikverkens ”Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021”.

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 har integrerats i planeringen vilket medfört att främjandet av en hållbar utveckling varit en central fråga under planeringsprocessen. På en övergripande nivå har miljöaspekter integrerats genom att planeringsprocessen genomgått en miljöbedömning som innehållit flera olika steg bl.a. avgränsning inklusive avgränsningssamråd, utredning, granskning av förslag inklusive granskningssamråd samt planering av planens uppföljning. I det konkreta planeringsarbetet har integrationen bland annat skett genom regelbundna seminarier där trafikverken utifrån en framtagna samlad nationell trafiksystemanalys och andra relevanta förutsättningar analyserat och prövat olika lösningar för att utveckla

transportsystemet i dialog med trafikverkens miljöexperter. I det löpande planeringsarbetet har trafikverkens miljöexperter dessutom kontinuerligt deltagit i de olika projektgruppernas arbete där olika åtgärders miljöpåverkan har bedömts. En viktig utgångspunkt för planeringsarbetet har varit att pröva olika åtgärder och åtgärds kombinationer för att hitta de sammantaget mest effektiva alternativen. Inledningsvis prövades vilka åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av transportsätt, t.ex. planering och prissättning. I nästa steg studerades vilka åtgärder som ger ett effektivt utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon, t.ex. trafikreglering och information. Därefter undersöktes möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader av vägar och järnvägar. Slutligen övervägdes behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och synpunkter från samråd

Miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkterna från samråden har beaktats dels under trafikverkens framtagande av förslag till nationell plan, dels i regeringens beslut. Planprocessen har sammanfattningsvis varit öppen och informationsutbyte har kontinuerligt skett med bland annat regionala företrädare, näringslivsföreträdare, intresseorganisationer, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Boverket. Samråd har skett med Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Boverket. Dessa samråd ledde till att samtliga miljöaspekter inkluderades i miljöbedömningen. De synpunkter som inkom till trafikverken vid de avslutande samråden rörde främst frågor om alternativredovisning och utsläpp av koldioxid. Under remitteringen av planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen inkom synpunkter rörande avgränsningen, integrationen av miljöbedömningen i planprocessen, buller, luftkvalitet, vatten, hanteringen av biologisk mångfald och landskapsfrågor. En utförligare redogörelse för dessa synpunkter finns i trafikverkens remissammanställning (Rapport, Vägverket, dnr SA10A 2009:185).

Naturvårdsverket skickade en underrättelse i mars 2009 till Finland, Norge och Danmark för att informera om att arbetet påbörjats med att ta fram dels en ny nationell transportplan dels nya länstransportplaner. Naturvårdsverket har därefter meddelat trafikverken att dessa länder avstått från att medverka i den fortsatta planeringsprocessen.

Den betydande miljöpåverkan som trafikverken identifierat att planförslaget kan medföra har i dessa fall dokumenterats i miljökonsekvensbeskrivningen och har tillsammans med synpunkter från samråden beaktats i trafikverkens förslag och i regeringens beslut. Brister som framkommit i miljöbedömningen under arbetets gång har diskuterats löpande med samrådsparterna och olika lösningar har prövats vilket bland annat lett till att förutsättningar skapats för en ökad hänsyn till planens miljöpåverkan.

Skäl till att planen antagits

Skälet till att regeringen fastställt den plan som redovisas i bilaga 1, i stället för det alternativ som trafikverkens förslag till nationell plan har utgjort, är att den fastställda planen på ett mer effektivt sätt bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen, både vad avser funktionsmålet och hänsynsmålet. Regeringen har bl.a. kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik. Motivet för dessa satsningar är att förbättra möjligheterna att välja mer miljö- och klimatvänliga transporter avseende transportsträckan i sin helhet, inklusive transporter som går långa sträckor utanför landets gränser. Vidare har järnvägar fått ett större utrymme av investeringarna än enligt trafikverkens förslag, bland annat genom den helhetslösning för Västsverige som genomförs, vilket ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring samt effektiviserar nationella och internationella godsflöden.

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 att de transportpolitiska målen uppfylls.

Uppföljning och övervakning

Uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför ska ske inom ramen för den ordinarie verksamhetsuppföljningen och synkroniseras med miljömålsrapporteringen och med de transportpolitiska målen. Uppföljningen, ska ske med utgångspunkt i den påverkan som planens genomförande enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms medföra och den ska omfatta all betydande miljöpåverkan, dvs. positiva, negativa, förutsedda och oförutsedda konsekvenser, som planens genomförande kan medföra. Med oförutsedda konsekvenser avses bl.a. eventuella felaktiga antaganden i miljökonsekvensbeskrivningen, t.ex. om styrkan av miljöpåverkan eller oförutsedd påverkan.