

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se
carola.sporre@trafikverket.se

Er referens
TRV 2010/85816

Diarienummer
Utr. 2011/19
Datum
2011-05-04

Remissvar angående vidareutveckling av miljöbedömningsmetod för planer och program

Trafikanalys har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad metod.

Allmänna synpunkter

Trafikanalys ser positivt på utvecklingen av bedömningsmetoden för planer och program. Vi kan konstatera att utvecklingen inom området har gått framåt väsentligt den senaste tioårsperioden. Vi välkomnar möjligheten att miljöbedömningen kan få en högre grad av integrering i det övriga planeringsarbetet.

Vi tycker att det är lite svårt att följa den föreslagna miljöbedömningsprocessen i förhållande till den samlade planeringen. Vi undrar också över ansvarsfördelningen i arbetet med följande metoder/delmoment;

- Systemanalys.
- Fyrstegsprincipen.
- Åtgärdsplaneringen.
- Miljöbedömningen inklusive bedömningsgrunder.

Därför skulle vi önska ett flödesschema tillsammans med en förklaring av hur de olika delarna hänger ihop, hur de kan integreras och hur ansvaret för delarna för sig samt helheten bör läggas upp. Nu finns risken att detta blir uppsplittrat och att de olika metoderna antingen "konkurrerar" med varandra eller faller mellan stolarna.

Vi undrar också hur Trafikverket säkerställer att metoden för miljöbedömning och bedömningsgrunderna används och integreras i planeringsprocessen.

Metod

Trafikanalys ser positivt på det bredare grepp som metoden för miljöbedömning tar, trots att det uppstår vissa frågor om överlappningar och vad som skall hanteras var.

Miljöbedömningen är trots allt en lagstadgad process med ett mer övergripande anslag som alltför ofta reduceras till en i efterhand påhängd miljökonsekvensbeskrivning.

Miljöbedömning av planer och program sträcker sig ofta över en längre tid och större geografiska områden än projekt-MKB som är mer avgränsat i tid och rum. Det gör att antaganden om framtida utveckling kommer att ha betydelse för miljöaspekternas utveckling. Faktum är att dessa antaganden kan ha betydligt större påverkan på miljöaspekterna än andra avgränsningar som diskuteras i metoden. Det blir förstås en mer komplicerad bedömning, men på något sätt måste det framgå av metoden vilka framtidsscenarioer som är rimliga, och samma antaganden ska användas i alla bedömningar, t.ex. angående fordonsbränsle, hastigheter och biljettpriser.

För att hantera framtida möjlig påverkan behövs alternativ som handlar om olika tänkbara scenarier för utvecklingen. Vi skulle gärna se ett arbetssätt med den nationella åtgärdsplanen som utifrån de transportpolitiska målen och önskat tillstånd i framtiden utformar alternativ för måluppfyllelse på alla plan. I det tidiga och strategiska skede som planen utgör bör man inte göra avvägningar mellan övergripande politiska mål, utan planalternativ som går i riktning mot samtliga mål bör vara de enda som accepteras. Däremot kan avsteg från denna samtida uppfyllelse genom prioriteringar mellan mål vara nödvändigt i senare skeden vid enskilda åtgärder.

Metoden som föreslås av Trafikverket är inte som diskuteras ovan utformad utifrån ett "back-casting"-perspektiv utan är en process av sökande bland åtgärder och målbilder för att vaska fram de åtgärder som går i riktning mot målen. I detta arbete tror vi att de föreslagna bedömningsgrunderna är viktiga. Inte minst för att hålla kvar fokus på huruvida planen, och inte enskilda åtgärder, går i riktning mot de transportpolitiska målen. Här anser vi det vara nödvändigt att också hantera kumulativa effekter och "effektskuld" av befintligt system.

Detaljkommentarer angående metod

Sid 13: Här talas om att det är viktigt att diskutera önskvärda funktioner i transportsystemet, och att "miljöfunktioner" är en typ av funktion som måste utformas. I förhållande till de transportpolitiska målen blir det förvirrande att tala om "miljöfunktioner". Transportsystemet har en funktion; att skapa tillgänglighet. Den funktionen ska uppnås inom ramen för hänsyn till människors hälsa och säkerhet, och till miljön. Följdriktigt vore det bättre att liksom i de transportpolitiska målen tala om hänsyn även i miljöbedömningen.

Sid 21: Det är inte preciserat när fyrstegsprincipen skall tillämpas, vilket kan bero på att Trafikverkets förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet inte är fastställt. Den föreslagna metoden behandlar "systemanalys, åtgärdsplan och uppföljning". Om systemanalysen skall identifiera behoven och åtgärdsplanen föreslå åtgärds paket för att tillgodose dessa bör fyrstegsprincipen komma in i arbetet med eller strax efter systemanalysen.

Bedömningsgrunder

Mycket positivt är att de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen ses som de självklara utgångspunkterna för bedömningsgrunderna samt att det är planen som helhet som bedöms. Det är en förutsättning för att en målstyrning som leder till förbättrad miljö kvalitet kan uppnås i kommande planer och program. De valda grunderna täcker på ett bra sätt in alla väsentliga miljö aspekter.

Vi ser också positivt på att bedömningsgrunderna till stor del pekar ut åtgärder inom steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen.

Vi anser det vara ett bra anslag att bedömningsgrunderna kulturmiljö, landskap och biologisk mångfald, växtliv & djurliv behandlas separat, då viktiga samverkande eller motverkande effekter inom dessa bedömningsgrunder kan tydliggöras. Vi ser gärna att matrisen "bedömningsnyckel" som används i miljöaspekten landskap, används i alla tre bedömningsgrunderna för jämförbarhet och tydlighet av om påverkan är positiv eller negativ på varje enskild aspekt.

Detaljkommentarer angående bedömningsgrunder

Miljöaspekten Klimatfaktorer.

Sid 11: Här anges i tabellen att elektrifiering av personbilar kan vara ett sätt att uppnå ökad andel förnybar energi inom transportsektorn. Problemet är att elen måste komma någonstans ifrån och att landets elenergianvändning inte kan öka totalt sett, om elanvändningen för transporter ökar. En ökad elanvändning bör annars rimligen beräknas bestå av marginal-el, i dagsläget tillverkad av tysk kolkraft (batteriets kostnad och livslängd är också ett stort hinder för ett marknadsgenomslag).

Miljöaspekten Luft.

Sid 11: Trafikanalys instämmer i det stora behovet av att ta hänsyn till var människor vistas när trafiken är som mest omfattande, inte var de råkar vara skrivna. Förskolor, skolor, äldreboenden och gång- och cykeltrafikanter exponering bör beaktas särskilt, liksom sjukhus och vårdcentraler.

Miljöaspekten Befolkning.

Tillgänglighet till service kan bara till mycket liten del tillgodoses genom planinsatser inom transportområdet. Åtgärder som förbättrar tillgänglighet med bil eller kollektivtrafik till ett område kan samtidigt vara bidragande till ett försämrat serviceutbud i ett annat område. Detta ger därmed försämrade tillgänglighet till service via gång- eller cykeltrafik.

I bedömningsgrunden uppmärksammas att förändring av befolkningens service- och varuförsörjning har sekundära och kumulativa negativa effekter. Trafikverket hänvisar till att denna utveckling till stora delar styrts utifrån transportsystemets utformning de senaste dryga femtio åren. Man tar dock beslutet att inte hantera effekter av befintlig service vilket vi tycker är olyckligt då Trafikverket i rapporten också påtalar de negativa strukturerande effekterna av tidigare samhällsplanering.

Miljöaspekten Landskap.

En bedömningsnyckel som illustrerar åtgärdernas effekt i förhållande till landskapets känslighet, samma som den på sid 5 i kulturmiljödelen, skulle med fördel kunna användas även för denna miljöaspekt.

Miljöaspekten Biologisk mångfald, växtliv & djurliv.

En bedömningsnyckel som illustrerar åtgärdernas effekt i förhållande till landskapets känslighet, samma som den på sid 5 i kulturmiljödelen, skulle med fördel kunna användas även för denna miljöaspekt.

Detta svar har utarbetats av Titti de Verdier och Anders Brandén Klang. Avdelningschef Gunnar Eriksson har varit beslutande.

Gunnar Eriksson
avdelningschef