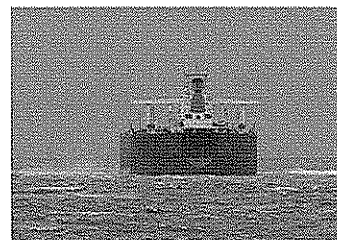
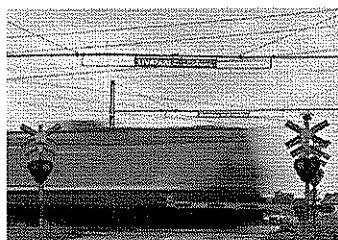




Miljökonsekvensbeskrivning för Nationell transportplan 2010–2021

PUBLIKATION 2009:100



Titel: Miljökonsekvensbeskrivning för Nationell transportplan 2010–2021

Publikation: 2009:100

Utgivningsdatum: 31 augusti 2009

Diarienummer:

Vägverket: SA10A 2009:185

Banverket: F09 9532/SA2020

Transportstyrelsen: TSG: 2009-14

Sjöfartsverket: 0403-09-02704

ISSN: 1401-9612

Foto

Omslag: Banverkets bildarkiv/Banverket, Marie Swartz/Vägverket, Elfride Fleck/Bildarkivet, Opla/Shutterstock.

Sammanfattning

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen fick i december år 2008 regeringens uppdrag att genomföra en trafikslagsövergripande åtgärdsplanering för perioden 2010-2021.

Trafikverken ska för första gången tillsammans presentera ett gemensamt förslag till nationell plan för transportsystemet. Den totala ekonomiska ramen för transportsystemet för planeringsperioden uppgår till 417 miljarder kronor. Länen (länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan) har samtidigt fått motsvarande uppdrag att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den nationella transportplaneringen omfattas av miljöbalkens krav på miljöbedömning. Arbetet med åtgärdsplaneringen har delats upp i ett antal delprojekt. Miljöbedömningen av planen består därför dels av en bedömning av de olika delarna sektor, drift, underhåll och bärighet, investeringar samt åtgärdsområden, och dels en bedömning av planen samlat.

Transportsystemets utveckling och dess miljöpåverkan påverkas av en rad faktorer, inte minst den allmänna ekonomiska utvecklingen. En mer direkt styrning uppnås också med olika riktade styrmedel och åtgärder. Det är inte möjligt att inom ramen för åtgärdsplaneringen påverka alla delar av transportsystemets miljöpåverkan utan viktiga åtgärder för att begränsa miljöpåverkan ligger utanför planens område. Det gäller exempelvis beskattningsfrågor och utvecklingen av emissionsegenskaper hos fordon. Åtgärdsplaneringen utgör dock, som en del av den långsiktiga infrastrukturplaneringen, ett viktigt styrmedel för regeringen för att påverka utvecklingen i transportsystemet. I denna miljökonsekvensbeskrivning redovisas bedömningen av den nationella transportplanens miljöpåverkan.

Samtliga miljöaspekter som anges i miljöbalken har inkluderats i arbetet med miljöbedömning av förslaget till nationell plan för transportsystemet.

Nuläge

Transportsektorn har i dag en stor påverkan på miljön i Sverige. Transportsektorns andel av de svenska utsläppen av koldioxid är till exempel över 30 procent. Sektorn är nästan helt beroende av fossila bränslen och har idag stora svårigheter att minska utsläppen och därmed bidra till minskad klimatpåverkan.

Omkring två miljoner människor bedöms vid sin bostad vara exponerade för trafikbullernivåer som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Vid sidan av klimatmålet är bullermålet det område som står längst ifrån långsiktig måluppfyllelse.

Utsläppen av luftföroreningar från trafiken fortsätter att orsaka problem för luftkvaliteten, speciellt i städerna. Användningen av dubbdäck är ett stort problem då det gäller luftkvaliteten i större tätorter

där en stor del av trafikarbetet sker vintertid på vägar utan snö. Många svenska orter har halter av partiklar som överskrider EU:s gränsvärde för acceptabel luftkvalitet.

Transportsystemet fortsätter att påverka landskapet trots att åtgärder vidtas och hänsyn tas vid planering. Vid nybyggnation skall hänsyn tas till behovet av passager. Enligt expertbedömning har detta inte hittills skett i tillräcklig omfattning.

Miljö kvalitetsmål

Under planarbetet har regeringen föreslagit nya transportpolitiska mål. Trafikverken har anpassat sig till dessa i så stor utsträckning som det går i en pågående process. Åtgärder för att nå hänsynsmålen beträffande säkerhet, miljö och hälsa (inklusive de angivna miljö kvalitetsmålen), finns samlade i åtgärdsområden. Åtgärdena är samhällsekonomiskt effektiva och/eller har stor måluppfyllelse. Effekten av planen på de svenska miljö kvalitetsmålen beskrivs i föreliggande miljökonsekvensbeskrivning.

Miljö åtgärder

Planen innehåller åtgärder som minskar eller förebygger betydande negativ påverkan från transportsystemet i form av bullerstörningar, påverkan på flora och fauna, sämre dricksvatten, förorenad mark som inte kan användas, kulturvärden som riskerar att förfalla med mera. De inventerade behoven är i vissa fall större än vad som kan inrymmas i planförslaget. Miljöinvesteringarna är prioriterade och skiljer sig inte mellan de olika ramnivåerna.

	Väg mnkr	Järnväg mnkr	Totalt Mnkr
Buller	700	700	1 400
Landskap	1 100	200	1 300
Vatten	1 000	0	1 000
Förorenade områden	0	600	600
Tätortsmiljöer	800	0	800
Summa	3 600	1 500	5 100

Tabell 0. Förslag till särskilda miljö åtgärder för att begränsa transportsystemets omgivningspåverkan. Planen innehåller även annat som kan betraktas som miljö åtgärder.

Planen innehåller även åtgärder som ger en positiv påverkan på klimat och luftkvalitet. Dessa finns bland annat i åtgärdsområdet Trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat.

Exempel är åtgärder som underlättar genomförande av resor med cykel och kollektivtrafik samt sektors- samt drift och underhållsåtgärder.

Miljöns utveckling utan plan

Även om inte åtgärderna i den nationella transportplanen genomförs kommer transportsektorns påverkan på miljön att förändras.

Koldioxidutsläppen från vägtrafik kommer under förutsättning att ekonomiska styrmedel införs att minska med 5 miljoner ton år 2020 jämfört med år 1990. Flyget kommer att anslutas till EU:s handelssystem för utsläppsrätter från och med år 2012. Koldioxidutsläppen från sjöfart kommer att öka i takt med en ökning av godstransportarbetet till år 2020.

Ett ökande transportarbete på väg kommer utan plan att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Ökningen innebär att ytterligare cirka 140 000 personer kan bli utsatta för buller över det ekvivalenta riktvärdet utomhus. Av dessa bedöms det vara 40 000 personer längs statliga vägar och 100 000 personer längs kommunala vägar. Om inga åtgärder genomförs bedöms de totala bulleremissionerna från transportsektorn öka till följd av ökad trafikering och förtätning av de större städernas mer centrala delar.

Det finns inte någon tydlig positiv trend när det gäller partiklar (PM_{10}). Problemet med luftkvalitet finns alltså i tätorter från söder till norr år 2020. När det gäller kvävedioxid tyder prognoser på att delmålet gränsvärden för år 2010 kommer att överskridas i de största städerna och i ett antal andra städer. Även år 2020 kvarstår vissa överskridanden i högt belastade miljöer, men till stor del väntas delmålet uppnås. Vägtrafikens utsläpp av kväveoxider beräknas fortsätta minska trots ett ökat trafikarbete.

De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på biologisk mångfald. Eftersom det finns ett starkt samband mellan trafikmängd och viltolyckor kommer viltolyckorna att öka och därmed även deras betydelse för djurpopulationerna. Det sker en fortsatt minskning av antalet alléer och vägträd, artrika vägkanter, artrika järnvägsmiljöer och andra viktiga miljöer för djur och växter i anslutning till infrastrukturen. Av de arter vilka främst har sina livsmiljöer i det urbana landskapet och i jordbrukslandskapet kommer under planperioden ytterligare ett antal att vara hotade.

Utvecklingen utan plan innebär att kulturresevat och byggnadsminnen påverkas i liten utsträckning, men kulturhistoriska betydelsebärare, som till exempel alléer, kommer att tas bort.

Betydande miljöpåverkan av planen

- Klimat

Koldioxidutsläppen från förslaget till nationell plan för transportsystemet uppskattas totalt resultera i en minskning med ca 0,4 miljoner ton, huvudsakligen från energieffektivisering av drift och underhållsverksamheten. Det motsvarar en minskning på ca 3 procent mot 1990 års nivå (18,8 miljoner ton) och ca 2 procent mot 2006 års nivå (20,8 miljoner ton). Det finns ytterligare möjliga, men ej kvantifierade reduktioner, särskilt inom området för sektorsverksamheten. Potentialen är stor, ca 1 miljon ton koldioxid. Åtgärder inom sektorsverksamheten har långa effektkedjor genom att resultaten beror på utfall från samverkan med andra aktörer. Effekterna från sektorsverksamheten är svårbedömda.

Förslagen på investeringar beräknas minska utsläppen med ca 0,014 miljoner ton netto, eller ca en tiondels procent år 2020.

Minskningen på ca 0,4 miljoner ton koldioxid sker trots en utveckling med växande befolkning, viss ekonomisk utveckling och ökande trafik.

- Hälsa

Arbetet med att minska bullerstörningar sker på flera sätt i planen. Ett är det traditionella som innebär att genom åtgärder som t.ex. fönsterbyte och uppsättande av bullerskärmar minska det buller som når människor. Ett annat sätt som påverkar är åtgärder vid källan t.ex. en tystare beläggning på väg och spårslipning på bana samt åtgärder som leder till en förändring av fordonsanvändningen både på väg och på järnväg.

Genom att vidta åtgärder enligt förslag kommer ca 50 000 personer som idag utsätts för bullernivåer som överskrider riksdagens riktvärden med 10 dBA, att skyddas mot negativa hälsoeffekter på grund av höga trafikbullernivåer i sina bostäder. Åtgärder kommer även att ha vidtagits för att minska bullret vid ca 500 lokaler för vård, skola och barnomsorg. Stor potential att minska antalet bullerutsatta har sektorarbetet med gränsvärden för fordon och däck.

Genom den inriktning av sektorsverksamheten förslaget till plan presenterar, bedöms emissionerna av luftföroreningar minska. Utmed statliga vägar ska inga problem finnas kvar år 2021. Däremot kan problem med exponering återstå kring kommunala vägar, särskilt vid slutna gaturum. Drift- och underhållsverksamheten bidrar också med att minska partikelutsläpp. Investeringar leder huvudsakligen till förbättringar exempelvis genom förbifarter.

Åtgärder planeras för att befintliga grund- och ytvattenförekomster som används för dricksvatten ska skyddas från risken att utsläpp av farliga ämnen leder till irreversibla skador.

Planen innebär en positiv påverkan genom satsningar på infrastruktur för cykel samt kollektivtrafikåtgärder. De senare bidrar till ökad fysisk aktivitet genom ökad gång och/eller cykling till anslutningspunkter. Den unika satsningen på cykelvägar utmed det statliga vägnätet förväntas ge betydande positiv påverkan på förutsättningarna för aktiva transporter. Barriäreffekter från investeringsåtgärder som föreslås i förslaget till plan kan ge upphov till försämrade förutsättningar för fysisk aktivitet.

- Landskap

Genomförandet av transportplanen påverkar landskapet på ett komplext sätt. Vägar, järnvägar och trafiken på dem delar upp funktionellt enhetliga natur- och kulturmiljöer som tidigare hängt samman i landskapet i fragment. Det gör det svårare för människor och djur att röra sig fritt i landskapet samtidigt som utvecklingen av transportsystemet skapar ökad tillgänglighet. Fragmenteringen av landskapet genom infrastruktur kan innebära en påverkan på livskvalitet och av sociala, kulturella och ekologiska värden i landskapet. Effekten av satsningarna 2010-2021 läggs till effekten av det befintliga transportssystemet (kumulativ påverkan).

Den erfarenhet som finns idag av planering och byggande av ny transportinfrastruktur tyder på att tillräckliga åtgärder för att minska barriäreffekter för djur hittills inte vidtas vid byggnation av ny infrastruktur i tillräcklig omfattning¹. Genomförandet av åtgärdsplanen medför att barriäreffekter, störningar och mortalitet för djur förväntas minska. De åtgärder som har kunnat inrymmas i planen är i flera delar mindre än de verkliga behoven av miljöåtgärder. Miljöbedömningen förutsätter dock att investeringar anpassas och kompensationsåtgärder genomförs fullt ut. Samtidigt som åtgärdsområden ger ett bidrag.

Infrastrukturens negativa påverkan på kulturarv, forn- och kulturlämningar är fortsatt betydande, både utan genomförande av planen och med genomförande. Planens positiva effekter för kulturmiljön ska inte underskattas, men kan inte uppväga den negativa inverkan. Slutsatsen är att åtgärderna i planen gör det svårt att nå kulturmiljödimensionen i miljö kvalitetsmålen.

Hur miljöbedömningen gjorts

Trafikverket tog under år 2008 fram en metodbeskrivning för miljöbedömning av förslag till nationell plan för transportsystemet och av länstransportplaner. Miljöbedömningen har utgått från vad lagstiftningen säger, denna metodbeskrivning och från Naturvårdsverkets handbok om miljöbedömning. Parallellt med planarbetet har samråd kontinuerligt skett med Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Boverket. Samrådssynpunkter har också hämtats från andra myndigheter, kommuner, organisationer och allmänhet.

¹ Centrum för biologisk mångfald (2008). Rapport från Mångfaldskonferensen 2008, Uppsala 7-9 oktober. Vägar till mångfald. Om en transportinfrastruktur i harmoni med landskapet. CBM:s skriftserie nr 29. Uppsala 2008.

Det har varit en tydligt uttalad ambition i planeringsprocessen att miljöfrågorna skulle integreras i planprocessen. De ingående delprojekten har varit ansvariga för att miljö integrerats i delprojektens arbete samt att en miljöbedömning av de föreslagna åtgärderna genomförts. För att stödja en integrering av miljö i delprojektens arbete och bistå projektledningen inom miljöområdet har delprojektet samordning av miljöbedömning haft ansvar för framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen samt att miljöbalkens krav på miljöbedömning uppfylls.

Skäl till val av alternativ

Trafikverken har i prioriteringsarbetet använt den samhällsekonomiska analysen som ett viktigt beslutsunderlag.

Styrgruppen för åtgärdsplaneringen har formulerat sju prioriteringskriterier med utgångspunkt från regeringens planeringsdirektiv och den senaste transportpolitiska propositionen:

- Uppfyllelse av transportpolitiska mål
- Utgångspunkter i infrastrukturpropositionen
- Prioritet i regionala systemanalyser
- Anpassning till budgetrestriktioner
- Fyrstegsprincipen
- Samhällsekonomisk lönsamhet/ samlad effektbedömning
- Medfinansiering

Detta har i stor utsträckning avgjort vilka åtgärder som prioriterats i förslaget till nationell plan.

Problem vid sammanställningen

Det har funnits flera svårigheter vid sammanställningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Det finns brister i underlaget samt brist på analysmetoder som är användbara för strategiska miljöanalyser. Det har också varit svårigheter med integrering av miljöbedömningsarbetet i planeringsprocessen. Slutligen har det varit behäftat med svårigheter att miljökonsekvensbeskriva planen under planeringsprocessens gång då arbetet varit omfattande och svåröverblickbart och förändringar av planförslaget skett sent i processen.

Åtgärder som planeras för uppföljning

Uppföljning av effekter av genomförandet av planen föreslås bli genomfört genom ett särskilt samarbetsprojekt mellan trafikverken som bildas för detta ändamål. Till gruppen knyts även externa intressenter (Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Statens institut för kommunikationsanalys). Bedömningen är att den ordinarie verksamhetsuppföljningen till stora delar kommer att kunna användas. För att tydliggöra uppföljningen av planen föreslås att den redovisas som ett eget avsnitt i trafikverkens årsredovisning och/eller sektorsrapport.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Innehållsförteckning	8
DEL I Förutsättningar	10
Kapitel 1. Inledning.....	10
1.1. Ställningstagande till behovet av miljöbedömning	10
1.2. Bakgrund	10
1.3. Läsanvisning.....	12
Kapitel 2. Beskrivning av den nationella planen för transportsystemet	13
2.1. Sammanfattning av transportplanens innehåll	13
2.2. Planeringens mål	16
2.3. Arbetet med den nationella transportplanen.....	16
2.4. Samråd och internationellt samråd.....	24
2.5. Relation till andra planer	25
Kapitel 3. Regler och riktlinjer om miljöbedömning	28
3.1. Behovsbedömning.....	28
3.2. Avgränsning	28
3.3. Miljöbalkens krav på innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)	29
3.4. Samråd om planförslag och mkb.....	32
3.5. Uppföljning	32
Kapitel 4. Miljömål och andra miljöhänsyn.....	33
4.1. Miljö som transportpolitiskt mål	33
4.2. Miljökvalitetsmål	34
4.3. Klimatpropositionen.....	38
4.4. Miljökvalitetsnormer och andra miljöhänsyn	39
DEL II Miljöbedömningen.....	42
Kapitel 5. Avgränsning av miljöbedömningen	42
5.1. Process för avgränsning av miljöaspekter och miljökvalitetsmål	42

5.2.	Definitioner och avgränsning av miljöaspekter	44
5.3.	Avgränsning av miljö kvalitetsmål	50
5.4.	Kumulativ påverkan	53
5.5.	Avgränsning av influensområde.....	54
5.6.	Avgränsning i tid.....	54
Kapitel 6.	Nulägesbeskrivning och miljökonsekvenser av dagens transportssystem	56
6.1.	Transportsystemen idag.....	56
6.2.	Nuläge trafikering	58
6.3.	Transportsektorns energianvändning	62
6.4.	Nuläge miljö och miljökonsekvenser av dagens transportsystem.....	66
Kapitel 7.	Miljöns utveckling utan plan.....	107
7.1.	Generella trender och EET-styrmedel.....	108
7.2.	Konsekvenser av miljöns utveckling utan plan för berörda miljöaspekter	115
Kapitel 8.	Miljöpåverkan av planen.....	133
8.1.	Bedömningsgrunder för betydande miljöpåverkan	133
8.2.	Beskrivning av grupper av åtgärdsförslag och inriktning samt bedömning av miljöeffekter 136	
Kapitel 9.	Betydande miljöpåverkan av transportplanen	204
9.1.	Klimat.....	205
9.2.	Hälsa.....	208
9.3.	Landskap	218
9.4.	Transportplanens kumulativa miljöpåverkan	241
9.5.	Transportplanens bidrag till de nationella miljö kvalitetsmålen	243
9.6.	Transportplanen och en långsiktigt hållbar utveckling	247
Kapitel 10.	Uppföljning	252
10.1.	Syfte, ansvar och genomförande	252
10.2.	Uppföljning av planens genomförande	253
Bilaga 1	Översikt - påverkan av diskuterade investeringsobjekt	256

DEL I Förutsättningar

Kapitel 1. Inledning

1.1. *Ställningstagande till behovet av miljöbedömning*

Åtgärdsplaneringen omfattas, som en del av den nationella transportplaneringen, av miljöbalkens (MB) krav på miljöbedömning². Enligt förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar kan miljöbedömning enbart uteslutas om det är uppenbart att ingen åtgärd som kan genomföras inom planen kan behöva myndighetstillstånd, t.ex. bygglov, eller om sådan kommande prövning inte begränsas genom planens ramar³.

Planansvariges slutsats är att det uppenbarligen kommer att bli fråga om myndighetsprövning av projekt som behandlas i planen, och planens prioriteringar måste anses som en ram – styrning – för projektens lokalisering och utformning. Planen ska därmed tas fram med stöd av en miljöbedömning och resultaten av miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (detta dokument).

1.2. *Bakgrund*

Transportsektorn har i dag stor påverkan på miljön i Sverige. Sektorns andel av de svenska utsläppen av koldioxid är över 30 procent. Transportsektorn är nästan helt beroende av fossila bränslen och har idag stora svårigheter att minska utsläppen och därmed bidra till minskad klimatpåverkan.

Omkring två miljoner människor bedöms vid sin bostad vara exponerade för trafikbullernivåer som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Vid sidan av klimatmålet är buller det område som står längst ifrån långsiktig måluppfyllelse⁴.

Utsläppen av luftföroreningar från trafiken fortsätter att orsaka problem för luftkvaliteten, speciellt i städerna. Användningen av dubbdäck är ett stort problem då det gäller luftkvaliteten i större tätorter där en stor del av trafikarbetet sker på vintervägar utan snö. Många svenska orter har halter av partiklar som överskrider EU:s gränsvärde för acceptabel luftkvalitet.

² Miljöbalken 6 kap 11 §.

³ Förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 4 §

⁴ Buller Underlagsrapport till fördjupad utvärdering av God bebyggd miljö 2007, Boverket 2007

Transportsystemet fortsätter att påverka landskapet trots att åtgärder vidtas och hänsyn tas vid planering. Vid nybyggnation skall hänsyn tas till behovet av passager. Enligt expertbedömning har detta hittills inte skett i tillräcklig omfattning.

Utvecklingen av transportsektorn och därmed bland annat dess miljöprestanda och miljöpåverkan styrs av en rad faktorer, inte minst den allmänna ekonomiska utvecklingen. Utvecklingen styrs också genom mer riktade styrmedel och åtgärder. Ett sätt för regeringen att påverka utvecklingen i transportsektorn är genom den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Åtgärdsplaneringen omfattar de olika trafikverkens satsningar på åtgärdsområden, sektorsåtgärder, drift- och underhållsåtgärder samt nya investeringar i infrastruktur.

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen fick i december år 2008 regeringens uppdrag att genomföra en trafikslagsövergripande åtgärdsplanering för perioden 2010-2021⁵. Trafikverken ska nu för första gången tillsammans presentera ett gemensamt förslag till nationell plan för transportsystemet. Den totala preliminära statliga ramen för transportsystemet för planeringsperioden uppgår till 417 miljarder kronor.

Miljökonsekvensbeskrivningen (mkb) är den rapport miljöbedömning resulterar i, och som ska redovisa miljöeffekten av de åtgärder som föreslås i den nationella transportplanen. Det är inte möjligt att inom ramen för åtgärdsplaneringen påverka alla delar av transportsektorns miljöpåverkan utan viktiga åtgärder för att begränsa miljöpåverkan ligger utanför planens område. Det gäller exempelvis beskattningsfrågor eller utvecklingen av emissionsegenskaper hos fordon.

Transportplanering som en del av arbetet för hållbar utveckling bygger på integrering av miljöhänsyn från planeringens början.

Ett övergripande syfte med miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planeringen så en hållbar utveckling främjas och en hög nivå på skyddet av miljön uppnås⁶. Miljöbedömning ska genomföras i ordinarie planprocedur, så att planeringen beaktar miljöförhållanden.

Arbetet med åtgärdsplanering har ägt rum i delprojekt för sektorsåtgärder, drift, underhåll och bärighet, investeringar samt åtgärdsområden. Miljöbedömning av planen har dels följt denna uppdelning och dels skett för planen samlat.

Under arbete med miljöbedömning har synpunkter samlats in från myndigheter och allmänhet. Samråd med myndigheter om vilka miljöfrågor som är centrala för denna planering, dvs. en avgränsning av mkb har påbörjats under år 2008 i samband med att trafikverken arbetade fram gemensamma riktlinjer för arbetet med miljöbedömning. Arbetet med samråd och avgränsning har fortsatt successivt parallellt med att planeringsprocessen fortlöpt.

Ett första utkast till miljökonsekvensbeskrivning offentliggjordes under perioden 22 april – 15 maj 2009. Synpunkter från myndigheter och organisationer har beaktats i den reviderade mkb:n. En

⁵ Regeringens direktiv finns att ladda ner på regeringens hemsida www.regeringen.se. En direktlänk till regeringens information om åtgärdsplaneringen där direktivet finns utlagt är; <http://www.regeringen.se/sb/d/11181/a/117134>

⁶ Miljöbalken 6 kap 11 § 2 st samt inledningen av direktivet om miljöbedömning av planer och program

beskrivning av hur miljöaspekter integrerats, hur arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen och samrådssynpunkter beaktats ska redovisas i en *särskild sammanställning* till besluten om planen samt offentliggöras. Den särskilda sammanställningen ska även omfatta skälen till att planen antagits istället för alternativ som varit föremål för överväganden samt åtgärder för uppföljning och övervakning av planen.

1.3. Läsanvisning

I miljöbedömningen ingår ett antal moment som dokumenteras i denna miljökonsekvensbeskrivning. Nedan redovisas kortfattat i vilket kapitel i de viktigaste momenten återfinns.

- Huvuddragen i den nationella transportplanen beskrivs i kapitel 2.
- En kortfattad beskrivning av de regler och riktlinjer som styr miljöbedömningen redovisas i kapitel 3. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till trafikverkens metodbeskrivning⁷ eller till en handbok framtagen av Naturvårdsverket⁸.
- I kapitel 4 redovisas bland annat miljömål som planen ska bidra till.
- Beskrivningen av det egentliga miljöbedömningsarbetet inleds i kapitel 5. Här beskrivs hur avgränsning av relevanta miljöparametrar och alternativ har skett⁹.
- I kapitel 6 beskrivs dagens transportsystem och vilken miljöpåverkan detta transportsystem ger upphov till i dagsläget.
- Hur dagens påverkan skulle förändras om den nationella transportplanen inte genomförs redovisas i kapitel 7. Detta är därmed den utveckling som effekterna av planen ska jämföras med.
- I kapitel 8 beskrivs de åtgärder som föreslås för de olika anslagsområdena samt miljöeffekterna av dessa.
- I kapitel 9 redovisas betydande miljöpåverkan av den nationella transportplanen i ett helhetsperspektiv. Effekterna på miljömålen analyseras.
- Kapitel 10 beskriver hur uppföljning av den betydande miljöpåverkan som uppstår till följd av planen ska följas upp.

⁷ Metodbeskrivningen går att ladda ner från projektets hemsida på <http://banportalen.banverket.se>. Gå in under fliken "Järnvägen i Samhället". På vänster sida hittar du en länk till "Dokument" där metodbeskrivningen ligger. En direktlänk till dokumentet är: <http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=1609&epslanguage=SV&subject=356>

⁸ Naturvårdsverkets handbok "Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program, Handbok 2009:1" går att ladda ner på Naturvårdsverkets hemsida www.naturvardsverket.se. En direktlänk till dokumentet är <http://www.naturvardsverket.se/sv/Nedre-meny/Webbokhandeln/ISBN/0100/978-91-620-0159-9/>

⁹ Miljöbalken 6 kap 13 § 1 st.