



Yttrande över avgränsning för miljöbedömning av länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län 2014-2025

Bakgrund

Regionförbundet Jönköpings län har upprättat förslag till avgränsning av miljöbedömning av länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län 2014-2025, bilaga. Yttrande över förslaget ska vara regionförbundet tillhanda senast den 3 maj 2013.

Avgränsningen

Förslag till avgränsning av miljöbedömningen redovisas

- ✓ i sak- miljöaspekter som bedöms delas i fokusområdena klimat, hälsa och landskap. En uppdelning av vilka miljöaspekter som behandlas med ett större djup och vilka miljöaspekter som bedöms mera summariskt redovisas i tabell, bilaga. Planens miljöeffekter och miljökonsekvenser kommer att avvägas mot ett nollalternativ. Nollalternativet utgår från en för riket gemensam beskrivning av samhällets troliga utveckling gällande befolkning, ekonomi, bränslepriser med mera.
- ✓ i tid – regionförbundet kommer att använda år 2025 som bedömning på kort sikt och år 2050 som årtal för bedömning av effekter på lång sikt.
- ✓ i rum- avgränsningen omfattar Jönköpings län samt de länsövergripande stråk som planen omfattar i den mån effekt bedöms uppstå utanför länet.

Tjänstemän från Miljö- och byggförvaltningen samt Tekniska kontoret har tagit del av förslaget till avgränsning av miljöbedömningen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen har inget att erinra mot avgränsning för miljöbedömning av länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län 2014-2025

Peter Lundgren

Planerare



Samrådsremiss

Avgränsning till miljöbedömning av länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län 2014-2025

När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (MB 6 kap 11 §).

Avgränsningen av miljöbedömningen innebär att Regionförbundet Jönköpings län i samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner identifierar vilka miljöparametrar och alternativ som är relevanta och rimliga att behandla samt vilken utredning i tid och rum som är relevant och rimlig med hänsyn till effekterna. Innan Regionförbundet beslutar om avgränsning av miljöbedömningen bör ett samråd i form av en remiss genomföras med länets kommuner, Landstinget, Länsstyrelsen, Trafikverket samt Länsstyrelserna i grannlän.

Ordna gärna era synpunkter efter:

- Avgränsningen av miljöbedömningen i sak
- Avgränsningen av miljöbedömningen i tid
- Avgränsningen av miljöbedömningen i rum
- Övriga synpunkter

Remissvaret ska vara Regionförbundet tillhanda senast 3 maj 2013 och skickas till regionforbundet@regionjonkoping.se

Med vänlig hälsning

Regionförbundet Jönköpings län

Rolf Persson
Regiondirektör

Emil Hesse
Sakkunnig kommunikationer



Samrådshandling

Avgränsning för miljöbedömning av länsplan för regional transportinfrastruktur för Jönköpings län 2014-2025

Bakgrund/Behovsbedömning

När en myndighet eller en kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, ska myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (MB 6 kap 11 §).

Regeringen har beslutat att nya planer för transportinfrastruktur ska tas fram för perioden 2014-2025 på nationell och på regional nivå. Följande är ett förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning av länsplan för regional transportinfrastruktur i Jönköpings län för perioden 2014-2025 (Regional transportplan för Jönköpings län).

Regeringen får meddela föreskrifter om vilka slags planer och program som alltid kan antas medföra en betydande miljöpåverkan samt om undantag från kravet på miljöbedömning. I uppdrag om att ta fram förslag till ”nationell transportslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur” har regeringen tydliggjort att ”länsplaneupprättare ska tillämpa 6 kap i miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planeringen så att en hållbar utveckling främjas.” Vid sidan om detta skriver regeringen i direktiven för åtgärdsplaneringen att ”Samlade effektbedömningar av föreslagna åtgärder ska genomföras”. En viktig del är att miljömål och därigenom effektbedömningar/konsekvensanalyser kopplat till miljömålen har beaktats på samma villkor som övriga mål i planeringsprocessen.

Om samråd

Ett inledande samråd om avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska på regional nivå ske med länsstyrelsen samt berörda kommuner som berörs av planen eller programmet (13 §).

Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Jönköpings län för perioden 2014-2025 kommer att remitteras i juni 2013. I samband med remissen för planen kommer också miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till plan att göras tillgänglig för remissinstanser och allmänheten (14 §).

Allmänt

Sedan 2005 finns formella krav enligt EU-direktiv och Miljöbalken på miljökonsekvensbeskrivning – miljöbedömning – vid utformande och fastställelse av planer och program med betydande miljöpåverkan. I det fall en myndighet upprättar en plan ska en miljöbedömning genomföras om planen antas medföra en betydande miljöpåverkan. Lagkraven vid en miljö-



Samrådshandling

bedömning styrs av Miljöbalken 6 kap. Miljöbedömningens övergripande syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas (MB 11 § 2 st). Miljöbedömningen ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen.

Inom ramen för en miljöbedömning enligt 11 § ska myndigheten eller kommunen, i det här fallet planupprättaren Regionförbundet Jönköpings län, upprätta en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas (12 §).

Enligt Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd¹ ska miljöbedömningsprocessen ske i följande steg:

- Avgränsning av miljöbedömningen
- Samråd om avgränsningar
- Utarbeta en miljökonsekvensbeskrivning
- Överväga resultaten från miljökonsekvensbeskrivningen och samrådet i beslutsprocessen
- Anta planen eller programmet
- Redovisa hur man kommit fram till valet av alternativ

Avgränsningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse. Uppgifterna i slutrapporten, som fortsättningsvis kallas för miljökonsekvensbeskrivning, ska vara rimliga med hänsyn till;

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Den avgränsning som presenteras nedan kommer att påverkas av det fortsatta planeringsarbetet. Därför kan innehållet i miljöbedömningen komma att utökas ytterligare.

Målbilder för ett miljömässigt hållbart transportsystem

År 2010 beslutade riksdagen om en ny miljömålsstruktur i Sverige innehållande generationsmål, miljö kvalitetsmål och etappmål. Generationsmålet visar vilka värden som ska skyddas och den samhällsorientering som krävs för att det önskade miljö tillståndet ska nås.

¹ Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program. Handbok 2009:1, Naturvårdsverket



REGIONFÖRBUNDET
JÖNKÖPINGS LÄN

Datum
2013-04-02

Antal sidor
3(7)

Samrådshandling

Generationsmålet

Generationsmålet är den övergripande målbilden för den svenska miljöpolitiken som fastslår att det övergripande målet är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Nationella miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det nationella miljömålssystemet består av 16 miljö kvalitetsmål. Till varje miljö kvalitetsmål finns ett antal preciseringar för vad som avses, med tillhörande målnivåer.

Nationella energi- och klimatpolitiska mål

I propositionerna 2008/09:162 och 2008/09:163 fastställdes nya energi- och klimatpolitiska mål för Sverige fram till år 2020 med utgångspunkt i EU:s 2020-strategi.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta delas in i två jämbördiga mål. Ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa, samt att ingen dödas eller skadas allvarligt.

Regionala miljömål

Jönköpings län berörs bara av 14 av de 16 nationella målen eftersom det vare sig finns fjäll eller hav i länet.

Miljömålssystemet har genomgått ett antal förändringar de senaste åren. Detta har lett till att uppdateringen av länets regionala mål har förskjutits. Därför gäller fortfarande de gamla målen, även i de fall målåret har passerats. Om nya regionala mål träder i kraft under arbetet med länsplaner kommer dessa att om möjligt att beaktas.



Samrådshandling

Planens innehåll och detaljeringsgrad

De befintliga ekonomiska ramarna för perioden 2010-2021 tillsammans med de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022-2025 ska vara utgångspunkt för planeringen för respektive län. För det fall länsplaneupprättarna i samråd med Trafikverket bedömer att objekt i nuvarande plan inte hinner färdigställas före utgången av 2021, ska de medel som preliminärt anslås för perioden 2022-2025 utnyttjas för färdigställandet.

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga före regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Vilket innefattar följande områden:
 - byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikantens behov vid regionalt kollektivt resande,
 - byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
 - åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
 - byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
 - investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställs för 2004-2015 så länge det finns anslagna medel för ändamålet.



Samrådshandling

Förslag till avgränsning

Trafikverket har utvecklat ett förslag till bedömningsgrunder som stöd för att göra miljöbedömningen av långsiktiga transportplaner mer förebyggande och strategisk².

Bedömningsgrunderna föreslås vara kopplade till de miljöaspekter som räknas upp i miljöbalkens 6 kapitel § 12. Samt de rimlighetsaspekter som har fastställts enligt Miljöbalken 6 kapitel § 13. Förslag på avgränsning av miljöbedömningen redovisas i tre dimensioner: avgränsning i sak, avgränsning i tid och avgränsning i rum.

Avgränsning i sak

Fokusområden och miljöaspekter

Trafikverket föreslår att de miljöaspekter som ska bedömmas delas in i tre fokusområden: Klimat, Hälsa och Landskap. Vilka miljöaspekter som läggs inom respektive fokusområde framgår av figuren nedan.

Fokusområden	Miljöaspekter		
Klimat	Klimatfaktorer	Människors hälsa	Befolkning
	Luft	Vatten	Mark
Hälsa	Materiella tillgångar	Landskap	Biologisk mångfald
	Växtliv	Djurliv	Bebyggelse
Landskap	Forn- och kulturlämningar	Annat kulturarv	

Färgmarkerad text indikerar samband mellan miljöaspekter.

Med hänvisning till bedömningen vad som är rimligt enligt Miljöbalken föreslår Regionförbundet en uppdelning av miljöaspekter som ska behandlas med ett större djup och miljöaspekter som behandlas mer summariskt, se tabell nedan. Denna uppdelning stöds av Trafikverkets metodunderlag. Även de miljöaspekter som ska behandlas mer summariskt ska dock ingå i miljöbedömningen.

² Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet
Publikationsnummer: 2011:134, Trafikverket



Samrådshandling

Miljöaspekt	Bedömning med mer djup	Summarisk bedömning
Klimatfaktorer	X	
Befolkning		X
Människors hälsa	X	
Luft	X	
Vatten		X
Mark		X
Materiella tillgångar		X
Landskap	X	
Biologisk mångfald		X
Växtliv		X
Djurliv		X
Bebyggelse	X	
Forn-och kulturlämningar		X
Annat kulturarv		X

Alternativhantering

Miljöbedömningen ska hantera rimliga alternativ till åtgärdsförslagen. Med rimliga alternativ avses olika vägval som är möjliga med hänsyn till planens syfte och geografiska avgränsning. Med alternativ avses inte flera olika förslag på planen som helhet, utan alternativa lösningar inom ramen för samma plan. Alternativen kan vara av två olika huvudtyper: den ena typen är olika lösningar för att uppnå den önskade funktionen eller bristen, medan den andra typen är nollalternativet som ska ge en referenspunkt för att utvärdera planens effekter.

Regionförbundet Jönköpings län avser att ta fram ett nollalternativ mot vilket planens miljöeffekter och miljökonsekvenser ska avvägas mot. Nollalternativet utgår från en för riket gemensam beskrivning av samhällets troliga utveckling om inga ytterligare genomförs eller ändras. Det innebär alltså inte en bedömning med nuläget, utan bygger på prognoser och antaganden för befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser med mera. Det som kommer att användas som referenspunkt i miljöbedömningsprocessen är de förändringar av transportsystemets miljöpåverkan med utvecklingen enligt nollalternativet.

Avgränsning i tid

Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: "... effekter på kort, medellång och lång sikt." Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt.

Trafikverket kommer i miljöbedömningen av den nationella planen att endast bedöma åtgärder på kort sikt, som är planens slutår. Skälet är brist på data för bedömning av åtgärder efter år 2025 föreligger.



REGIONFÖRBUNDET
JÖNKÖPINGS LÄN

Datum
2013-04-02

Antal sidor
7(7)

Samrådshandling

För att skapa en enhetlighet mellan den nationella planen och de regionala planerna kommer Regionförbundet att använda år 2025 som årtal för bedömningen på kort sikt. Bedömningen av långsiktiga effekter ska dock inte negligeras, då många av de åtgärder som vidtas fram till 2025 kommer att vara avgörande för om Sverige kan uppnå de långsiktiga miljöpolitiska ambitionerna, exempelvis nollutsläpp av växthusgaser år 2050. Miljöbedömningen av läns-transportplanen kommer därför att använda år 2050 som årtal för bedömningen av effekter på långsikt. Denna bedömning kommer att vara av resonerande karaktär. Med hänvisning till bristande bedömningsunderlag. Miljöbedömningen avgränsas också till att inte inkludera bedömning på medellång sikt.

Avgränsning i rum

Regionförbundet anser att bedömningen av betydande miljöpåverkan som läns-transportplanen kan medföra bör utgå från det område och de stråk som planen omfattar. Detta innebär att avgränsningen omfattar Jönköpings län samt de länsgränsöverskridande stråk som planen omfattar i den mån effekter bedöms uppstå utan för länet. Miljöbedömningen kommer även i den mån det är relevant att omfatta betydande miljöpåverkan i andra länder som planens åtgärdsförslag kan ge upphov till.