

Ärendenummer  
TRV 2021/80012  
Motpartens ärendenummer  
M2021/01219

Dokumentdatum  
2021-10-20

Konfidentialitetsnivå 1

Mottagare  
Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se  
m.naturmiljoenheten@regeringskansliet.se

Kopia till  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webb-och projektstöd

## Svar på remiss gällande SOU 2021:51 ”Skydd av arter - vårt gemensamma ansvar”

### Övergripande synpunkter

Trafikverket är positivt till betänkandet då det generellt kan öka möjligheterna för en förutsägbar prövning av artskyddet. Trafikverket ser dock en stor risk att det inte blir något genomslag för direktivet då betänkandet exkluderat analys och samordning med sektorslagarna.

Trafikverket har länge behövt hantera en svårtolkad relation mellan miljöbalken och sektorslagarna. Detta innebär en kontinuerlig risk för att effektiv miljönytta inte uppnås. Detta leder i sin tur ofta till låsningar och omtag med stora kostnadsökningar i Trafikverkets investeringsverksamhet. Det finns ett behov av ökad förutsägbarhet i artskyddsärenden. Uttalade förslag om landskapsperspektiv och tydligare underlag kring lämpliga åtgärder och skyddsbehov för arter innebär viktiga möjligheter för detta. Men för att underlagen ska fylla sin funktion behövs att Länsstyrelserna ges nödvändiga förutsättningar att utveckla sådana. Trafikverket menar att det är en nyckelfråga för att uppnå förväntade förbättringar avseende tydlighet och förutsägbarhet.

Direktivet för betänkandet utan samtidig översyn av sektorslagarna ger en stor osäkerhet om Trafikverkets verksamhet förenklas av de positiva förändringar som föreslås. Det bör förtydligas hur Trafikverket framöver, i samband med framtagande av väg- och järnvägsplaner, ska samråda med tillsynsmyndighet enligt förslaget för 12:6 samråd enligt Miljöbalken. Trafikverket samråder sedan en ändring i miljöbalken och sektorslagarna 2012, merparten av artskyddsfrågorna inom planprocessen.

Utifrån betänkandet framgår alltså inte hur tillsynsmyndigheten ska pröva artskyddet inom ramen för plansamrådet och därmed också om och hur dispensgrund ska kunna överklagas. Alternativt innebär de nya reglerna en ny parallell samrådsprocess gällande enbart artskydd, detta innebär i så fall en återgång till hur sektorslagarna såg ut före 2012. Trafikverket saknar också verktyg, t.ex. avtalsformer med fastighetsägare eller andra aktörer som krävs för att nyttja förutsägbarheten som betänkandet ger potential för. Avsaknaden av samordning om hur miljölagarna ska hanteras parallellt med sektorslagarna riskerar därför att snarare förstärka rådande otydlighet än att förbättra situationen.

Trafikverket anser att vikten av ett förebyggande arbete, som bör vara grunden i arbetet med artskydd, inte framgår tillräckligt tydligt i betänkandet. För att syftet med artskyddsbestämmelserna ska kunna uppnås måste prövning utgå från skadelindringshierarkin. En hög ambitionsnivå med skyddsåtgärder för sökande borde vägas in vid ett dispensförfarande. Det innebär att ambitionsnivån i skyddsåtgärder ger såväl Trafikverket som den prövande instansen goda möjligheter att ta tydliga och förutsägbara beslut inför och vid t.ex. ett dispensförfarande.

Ärendenummer  
TRV 2021/80012  
Motpartens ärendenummer  
M2021/01219

Dokumentdatum  
2021-10-20

Avvaktan på ett osäkert dispensbeslut ger stora konsekvenser för verksamheten. Trafikverket ser därför helst att möjligheterna till proaktivt arbete stärks genom ökad förutsägbarhet och tydlighet. Om avsikten med betänkandet är att fler dispensprövningar ska komma till stånd, leder detta med stor sannolikhet till att en verksamhetsutövare inte ser nyttan med en hög ambitionsnivå avseende skadelindring då detta inte leder till att en dispens undviks.

Betänkandet identifierar också att fägeldirektivet inte innehåller den dispensgrund "allt överskuggande samhällsintresse" som Sverige tillämpat kopplat till artskyddsförordningen. I praktiken innebär detta att nysträckningar av väg och järnväg riskerar ytterligare ökad otydlighet och minskad förutsägbarhet med långa prövningar.

### Trafikverkets kommentarer på enskilda kapitel och förslag

- Kap. 10.4 Krav på förbättrade underlag innebär att arbetet med att ta fram bristanalys och underlag kommer att vara mycket tidskrävande samtidigt som tidsramen är snäv. Behovet av samordnad och lättillgänglig miljöinformation blir avgörande för resultatet.
- Kap. 11.8.1 Livsmiljöunderlagen har stor potential men kräver att tillräckliga resurser tillhandahålls för att nå sitt syfte. Blir underlagen bristfälliga kommer de få motsatt effekt än vad som avses
- Kap. 12.13 Det är inte tydligt hur Trafikverket ska samråda kring artskyddsfrågor. Resultatet kan bli en ökad otydlighet mellan sektorslagarna och miljöbalken.
- Kap. 12.18 Trafikverket ser gärna och deltar gärna i en utredning kring luftledningarna då det går i linje med vårt befintliga arbete
- Kap. 12.20 Förslaget går i linje med de förslag Trafikverket lämnat till Regeringen via Miljömålsrådet om att få tillgång till avtalsformen Naturvårdsavtal. Ett viktigt delverktyg för att effektivisera arbetet med utveckling av transportinfrastruktur samtidigt som artskyddets intentioner kan uppnås samhällsekonomiskt effektivt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit sakkunnig Johan Rydlöv vid enhet Miljö. Samråd har skett med Stefan Engdahl chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef för avdelningen Transportkvalitet, Malin Kotake chef för enhet Miljö och Christer Härskog, Strategisk Utveckling.

Lena Erixon  
Generaldirektör

**Johan Rydlöv**  
Sakkunnig Landskap

johan.rydlov@trafikverket.se  
Direkt: +46 10-123 18 53  
Mobil: +46 76-7864956

**Ärendenummer**  
TRV 2021/80012  
**Motpartens ärendenummer**  
M2021/01219

**Dokumentdatum**  
2021-10-20

**Trafikverket**

Adress: Box 366 201 23 Malmö  
Besöksadress: Gibraltargatan 7  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/80012, Motpartens ärendenummer M2021/01219, Dokumentdatum 2021-10-20, Dokumenttyp BREV.