

Remissyttrande

Handläggare

Marie Hallberg
Havsplaneringsenheten
marie.hallberg@havochvatten.se

Datum 2025-12-16

Dnr 2025-003079

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Ref.diarienummer LI2025/01587
e-post: li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över *Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker i huvudsak Trafikverkets förslag till Transportinfrastrukturplan 2026–2037. Myndigheten vill dock betona vikten av att samtliga infrastrukturinvesteringar och åtgärder inom järnväg, väg och sjöfart genomgår grundliga miljöbedömningar, att miljökvalitetsnormer för vatten och havsmiljö beaktas, att särskild hänsyn tas till marina och limniska ekosystem samt att planens samlade budget för riktade miljöåtgärder ökas.

Vidare vill Havs- och vattenmyndigheten framhålla vikten av att klimatanpassning integreras i planeringen, särskilt med avseende på skydd mot översvämningar, erosion, vattenkvalitet och förändrade vattennivåer. Detta bedöms vara av central betydelse för att säkerställa ett långsiktigt skydd av både infrastruktur och natur- samt vattenmiljöer. Planens genomförande bör följa principen att undvika eller minimera skador på riksintresseområden och vara förenligt med målet om en god havs- och vattenmiljö. HaV förordar ett integrerat arbetssätt där miljö- och transportmål samordnas för att säkerställa långsiktigt hållbar transportinfrastruktur utan påtaglig negativ påverkan på naturresurser, havs- och vattenmiljöer och essentiella ekosystemtjänster.

Myndigheten ser positivt på att Trafikverket i planrevideringen har utvecklat ett systematiskt och transparent tillvägagångssätt för att analysera och prioritera namngivna investeringar utifrån samhällsekonomiska bedömningar.

Myndigheten är kritisk till miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning. Den bedöms avgränsas i sådan omfattning att den bedöms vara otillräcklig och bör därför revideras.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Havs- och vattenmyndigheten är förvaltningsmyndighet för bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag och havsområden samt för genomförandet av EU:s havsmiljödirektiv vars mål är att uppnå god miljöstatus. Myndigheten fastställer miljökvalitetsnormer, följer upp havsmiljön och tar fram åtgärdsprogram och förslag till havsplaner. Myndigheten är även riksintressemyndighet för vattenförsörjning och yrkesfiske samt, tillsammans med Naturvårdsverket, för friluftsliv och naturvård. Därutöver ansvarar myndigheten för uppföljning av miljökvalitetsmålen *Hav i balans samt levande kust och skärgård*, *Levande sjöar och vattendrag* samt *Ingen övergödning*.

Havs- och vattenmyndighetens yttrande över förslag till transportinfrastrukturplan 2026–2037 grundas på myndighetens uppdrag och syftar till att ge vägledning för att säkerställa integrering av miljöhänsyn i planeringen av transportinfrastrukturen med bidrag till att nationella miljökvalitetsmål, däribland *Levande sjöar och vattendrag* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

Myndighetens inställning och synpunkter redovisas inledningsvis som *Generella synpunkter* avseende förslaget till transportinfrastrukturplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Synpunkter som rör myndighetens uppdrag om mål för god miljöstatus, hållbart nyttjande, vattenresurser samt riksintressen behandlas vidare i avsnittet *Specifika synpunkter*.

Generella synpunkter

- Förslag till transportinfrastrukturplan

HaV stödjer Trafikverkets satsningar för en hållbar transportinfrastruktur och understryker vikten av att miljöhänsyn tas med i hela planeringsprocessen. De medel som avsätts för miljöåtgärder och innovationer är välkomna men bör förstärkas med särskilt fokus på klimat, skydd av vatten- och naturmiljöer, kust och hav samt biologisk mångfald.

Trafikverkets plan inkluderar insatser för att minska utsläpp och främja en övergång till hållbara transporter. Att upprätthålla och utveckla den nationella transportinfrastrukturen samt underlätta övergången mot fossilfria transporter, inklusive investeringar för överflyttning mellan trafikslag och ett mer klimat- och transporteffektivt trafikarbete är nödvändigt. Planförslaget innefattar bland annat investeringar i sjöfartsrelaterade åtgärder såsom muddringsverksamhet för kapacitetsåtgärder vid farleder Luleå hamn, Göteborgs hamn och Södertälje-Landsort, kapacitetåtgärd vid bro Hjulsta samt uppgradering av slussarna i Södertälje och Trollhättan. HaV stödjer detta men betonar behovet av effektiv samordning för att potentiella miljöeffekter beaktas och insatser särskilt riktas för områden där natur-, vatten- och kustområden samt djur- och växtliv riskerar negativ påverkan (se även specifika synpunkter nedan).

I Trafikverkets förslag till plan har anslaget för trimning och riktade miljöåtgärder ökat från 50 till 70 miljarder kronor, varav cirka 16,3 miljarder öronmärkta för riktade miljöåtgärder, motsvarande cirka 1,4 procent av totalbudgeten. Ökningen är positiv, särskilt avseende åtgärder kring vattenkvalitet, naturskydd och åtgärder för att undanröjande av vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer. HaV bedömer dock budgetökningen på 14,5 procent som otillräcklig och anser att den minst bör matcha den totala budgetökningen.

Förslag till ökad budget för riktade miljöåtgärder är motiverad av flera faktorer:

- Stort behov att snabbare hantera den befintliga infrastrukturens 'miljöskuld', eftersom åtgärdstakten i vissa delar är otillräcklig. Som exempel bedöms miljö kvalitetsmålet om en giffri miljö inte kunna nås till 2050 i nuvarande takt. Noterat är att kunskaperna om förorenade områdens miljöpåverkan till viss del begränsade på grund av resurser och prioritering. Fördröjning kan leda till fördröjning av åtgärder samt kvarstående effekter på miljö och hälsa.
- Otillräckliga insatser mot påverkan på skyddade områden och barriäreffekter för akvatiska arter i förhållande till identifierade behov.
- Behov av beredskapsresurser för att hantera den kumulativa miljöpåverkan från sammanfallande infrastruktursatsningar som ökad konnektivitet kan ge upphov till.
- Resurser för att hantera negativa effekter på skyddade områden vid fysiska intrång, samt för potentiell påverkan på vatten- och kust-/havsmiljö som är otillräckligt beaktad i den aktuella bedömningen,
- Betydande osäkerhet kring omfattningen av framtida klimatrelaterade effekter, såsom ökad förekomst av skyfall, åska och översvämningar, med direkta och indirekta konsekvenser för infrastruktur, vattenkvalitet och folkhälsa.

HaV anser att budgeten för riktade miljöåtgärder, inklusive risk- och klimatrelaterade behov, bör minst följa den totala budgetökningen och helst öka ännu mer. I Trafikverkets miljökonsekvensbedömning används ett alternativ som föreslår en ytterligare 15-procentig ökning vilket bedöms ge större miljönytta och ett mer proaktivt och strategiskt arbetssätt, vilket myndigheten förespråkar. Trots detta alternativ kvarstår dock konfliktsträckor med oacceptabel risk för vatten, förorenade områden och dricksvattenpåverkande anläggningar, vilket ytterligare motiverar ökade medel för miljöåtgärder. Det totala behovet noterat i Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning är uppskattat till cirka 23,5 miljarder kronor, motsvarande ungefär 2 procent av totalbudgeten.

Vid Trafikverkets slutliga bedömning av planförslagets samlade effekter gör Trafikverket bedömningen att det vore samhällsekonomiskt motiverat att ytterligare öka anslagen till trimning- och miljöåtgärder. HaV ser positivt på detta och välkomnar en höjd ambitionsnivå särskilt när det gäller åtgärder för vattenmiljöer, förorenade områden samt särskilda satsningar för de investeringsprojekt och ny sträckning som bedöms ha negativa effekter på skyddade områden, enligt Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning.

Myndigheten ser positivt på förslaget på ökade medel för klimatanpassning av transportinfrastruktur och prioriteringarna inom forsknings- och innovationsområdet för ett robust och hållbart transportsystem med minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan, ökad effektivitet med optimering av resurser och processer samt för ett mer inkluderande transportsystem i alla delar av landet.

Myndigheten ser även positivt på att Trafikverket i planrevideringen har utvecklat ett systematiskt och transparent tillvägagångssätt för att analysera och prioritera namngivna investeringar utifrån samhällsekonomisk lönsamhet. Det är särskilt välkommet att bedömningar även innefattar både prissatta och icke-prissatta miljöaspekter.

- Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till transportinfrastrukturplan

Till förslaget till transportinfrastrukturplan lämnas ett omfattande antal underlagsdokument inklusive en miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen ger en övergripande och samlande bild av nuläge, effekter och måluppfyllnad. Bedömningen saknar dock vissa aspekter,

eller är så avgränsad i sin omfattning, att myndigheten anser att den är otillräcklig och därför bör revideras.

- Klimatpåverkan - trafiken

Myndigheten konstaterar att resursfördelningen för vidmakthållande, i relation till identifierade behov och tidsperiod, uppvisar skillnader mellan väg- och järnvägssektorerna. Underhållsbehovet för järnvägen bedöms inte kunna tillgodoses inom planperioden utan först omkring år 2050. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att planen bedöms bidra positivt till klimatmålen, om än i begränsad omfattning och främst genom satsningar på järnvägsinfrastruktur. Samtidigt konstateras att statliga infrastruktursatsningar i sin helhet har begränsad påverkan på utsläppen från inrikes transporter. Det anges även att ökat vidmakthållande av vägar kan stärka vägtrafikens funktionalitet och attraktivitet, vilket kan riskera att öka trafiken och därmed utsläppen. Bärighetssatsningen kan ge vissa klimatomåssiga fördelar genom effektivare godstransporter, men ökad tillgänglighet på väg kan även riskera att leda till överflyttning av transporter från järnväg och sjöfart till lastbil.

Myndigheten konstaterar att miljökonsekvensbeskrivningen endast i begränsad utsträckning belyser de ömsesidiga sambanden och den inbördes påverkan mellan väg- och järnvägssatsningar ur ett klimatperspektiv. Myndigheten bedömer att dessa aspekter bör ges ökad tyngd i den fortsatta planeringen samt i kommande miljö- och effektbedömningar. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett centralt beslutsunderlag för beredning och fastställande och tar även sin utgångspunkt i de svenska miljömålen. Den samlade bedömningen syftar även till att ge en samlad bild av planförslagets betydelse för utvecklingen i transportsystemet och miljön, i förhållande till idag och till relevanta mål.

- Klimatpåverkan - infrastrukturen och resurseffektiviteten

Såväl nyinvesteringar, byggande som vidmakthållande av infrastruktur medför användning av naturresurser. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att det generellt är mer resurseffektivt att underhålla befintlig infrastruktur än att bygga nytt. Myndigheten anser att detta utgör ett viktigt konstaterande. Nybyggnation kan generellt betraktas som mindre resurseffektiv till följd av ytterligare markanspråk samt kan innebära påverkan på natur- och vattenmiljöer.

Vidare framgår i bedömningen infrastrukturens klimatpåverkan vid genomförande av hela planförslaget. Även om vissa osäkerheter föreligger bedömer Trafikverket att satsningar på vidmakthållande kan bidra till ökad resurseffektivitet i infrastrukturhållningen och därigenom ha potential att stärka målpåfyllelsen.

HaV är kritisk till att bedömningen av infrastrukturhållningens klimatpåverkan och resursanvändning enbart omfattar statlig väg och järnväg. Denna begränsning är problematisk eftersom bedömning av övriga trafikslag utelämnas på grund av bristande verktyg, trots deras betydande miljöpåverkan. HaV anser att hamnprojekt, farledsmuddringar och slussbyggen bör omfattas, eftersom dessa åtgärder medför betydande koldioxidutsläpp och annan miljöpåverkan. Myndigheten efterlyser därför utveckling av verktyg för kvantitativa bedömningar av samtliga transportslag. En heltäckande analys är nödvändig för att säkerställa en korrekt och heltäckande bild av infrastrukturhållningens totala klimatpåverkan.

- Avgränsning vatten och miljö kvalitetsnormer

Myndigheten är kritisk till avgränsningen av vattenmiljöer, där havsmiljö och kustvattenförekomster hanteras i begränsad omfattning samt påverkan från sjöfart och hamnverksamhet inte fullt ut beaktas.

Miljökvalitetsnormerna för havsmiljö omfattar även kustområden och har relevans för transportinfrastruktur både direkt och indirekt. Detta genom exempelvis fysisk påverkan, muddringsverksamhet, förorenande ämnen, undervattenbuller samt föroreningar av vatten och indirekt från luft- och vattenburna partiklar orsakade av väg- och däckslitage.

Vid bedömning av påverkan på vattenmiljöer inom avrinningsområden behöver både kustvatten och havsvatten beaktas, eftersom dessa ofta utgör de slutliga mottagarområdena för föroreningar och närsaltsläckage från landbaserade källor. Detta är nödvändigt för att säkerställa att insatser och åtgärder ger önskad miljönytta uppströms såväl som nedströms till kust- och havsmiljö. Detta i enlighet med regeringens preciseringar av *God miljöstatus*, samt *God ekologisk och kemisk status* för miljökvalitetsmål *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

Myndigheten anser därför att miljöbedömningen av effekter på vatten, inklusive bedömning jord - förorenade områden, är ofullständig och bör revideras. Det är även rimligt att inkludera osäkerheter vad gäller bedömning vatten, på samma sätt som för skyddade områden. Detta med hänsyn till att större investeringar ännu inte är exakt lokaliserade, att vissa investeringar fortfarande befinner sig på utrednings- eller förberedelsestadiet, samt att påverkan på kust- och havsmiljö hittills har hanterats otillräckligt (se även specifika synpunkter nedan).

Myndigheten instämmer med de medskick som framförs i miljökonsekvensbeskrivningen, såsom behovet av kompletterande styrning, intensifierade åtgärder och styrmedel, samt att kostnadsbesparingar och strävan efter samhällsekonomisk effektivitet inte får medföra en sänkt ambitionsnivå inom miljöområdet. Myndigheten instämmer även med bedömningen om behov av fortsatt utveckling av metodiken för att hantera bland annat icke-prissatta effekter, särskilt vad gäller miljöeffekter. Utveckling av analysverktyg är även noterat i uppdragsdirektivet och är ett centralt verktyg för att möjliggöra en långsiktigt hållbar transportinfrastruktur i Sverige.

Specifika synpunkter

Utifrån myndighetens ansvarsområden lämnas följande specifika synpunkter.

- Havs- och vattenmiljö, miljökvalitetsnormer och planering.
 - o Mål-ledd bedömning, miljökvalitetsnormer och miljöstatus

Myndigheten anser att miljökonsekvensbeskrivningen av förslaget till transportinfrastrukturplan är bristfällig med hänsyn till de avgränsningar som innebär att kustvatten och havsvatten, samt sjöfart och hamnverksamhet har hanterats begränsat. Myndigheten anser därför på att miljökonsekvensbedömning och dess avgränsningar bör revideras så att MKB:n även beaktar kust- och havsvatten, havsmiljökvalitetsnormer enligt havsmiljöförordningen, samt att sjöfart och hamnverksamhet tydligare inkluderas i bedömningen. Detta för att synliggöra, åtgärda och bidra till att uppnå de lagstadgade mål om god miljöstatus enligt havsmiljödirektivet och regeringens preciseringar för miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

Havsmiljödirektivet är implementerat i svensk lagstiftning genom 5 kap. miljöbalken, havsmiljöförordningen (2010:1341) samt genom föreskrifter från Havs- och vattenmyndigheten.

Direktivet omfattar det geografiska området från kustlinjen till och med den ekonomiska zonen. Målet med havsmiljödirektivet är att uppnå och upprätthålla god miljöstatus i EU:s havsområden.

Miljökvalitetsnormer är viktiga verktyg för att minska belastningar och säkerställa att den övergripande miljökvalitetsnormen och målet god miljöstatus, enligt 17 § havsmiljöförordningen, uppnås och bibehålls. Miljökvalitetsnormer och indikatorer framgår av Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter (HVMFS 2012:18, bilaga 3). HaV betonar vikten av att samtliga investeringar och underhållsåtgärder inom infrastrukturen är förenliga med gällande miljökvalitetsnormer för vatten och havsmiljö enligt miljöbalken. Särskilda hänsyn bör tas till områden där statusen för vattenförekomster är otillfredsställande så att åtgärder inte motverkar möjligheterna att uppnå god ekologisk och kemisk status.

Svenska sjöar, vattendrag och kustvatten uppnår i stor utsträckning inte målen för god kemisk-, eller ekologisk status respektive god miljöstatus enligt EU:s ramdirektiv för vatten eller EU:s havsmiljödirektiv. Varken Östersjön eller Västerhavet uppnår god miljöstatus för farliga ämnen, främst på grund av överskridna gränsvärden för kvicksilver, PBDE, kadmium, bly, tributyltenn, PAH:er, koppar, zink och arsenik. Trafikverket bör därför beakta rådande status och fastställda mål i sina bedömningar.

- Transportinfrastrukturell verksamhet inklusive sjöfart

Transport- och infrastrukturrelaterade aktiviteter, inklusive sjöfart- och hamnverksamhet, väg- och tågtransporter, samt ökat transportarbete till havs, kan påverka havsmiljön både direkt och indirekt och därmed försvåra uppfyllelsen av miljökvalitetsnormer. Förorenade områden, markexploatering och fysisk påverkan kan direkt och indirekt påverka kust- och havsvatten. Detta sker genom kringliggande vattenmiljöer, avrinningsområden, där föroreningar och närsaltsläckage från landbaserade källor transporteras till kusten med påverkan på kust- och havsvatten, ekologiska funktioner, djur och växter.

Myndigheten noterar den prognostiserade ökningen av partikelutsläpp, enligt basprognosen en ökning med 35 procent, från däck- och vägsnitage. I Trafikverkets miljöbedömning bedöms detta relaterat till luftutsläpp och hälsa. Myndigheten vill understryka att detta även utgör en miljörisk för vatten- och havsmiljön. Partiklar från vägsnitage innehåller bland annat tungmetaller och mikroplaster, vilka kan försämra vattenkvaliteten och hota vattenlevande organismer samt ekosystemens funktion. Vägtrafiken är en betydande källa till mikroplastutsläpp i Sverige. Myndigheten betonar vikten av stärkt samverkan mellan relevanta aktörer för att säkerställa långsiktiga och ekologiskt hållbara lösningar i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer.

- Sjöfart och hamnverksamhet

Sjöfart bidrar till miljöpåverkan i våra havsområden och möjlighet att uppnå målen om god miljöstatus och god ekologisk status. Förutom utsläpp av luftemissioner medför sjöfart också utsläpp till vatten och påverkan på vattenmiljön i form av övergödning, farliga ämnen, spridning av främmande arter och undervattensbuller. Med ambitioner att öka andelen transporter till sjöss är det viktigt att man också arbetar för att motverka att dessa belastningar inte ökar i den akvatiska miljön, t.ex. genom krav på miljövänliga båtbottnfärger, vattensmorda propelleraxlar för att undvika spill av propellerhylsoljor och att fartygen är designade för att minska genererat undervattensbuller.

Vid genomförandet av de planerade investeringarna i sjöfartrelaterade åtgärder är det viktigt att dessa genomförs med minimerad påverkan på den akvatiska miljön, t.ex. vid muddringsarbeten samt planering av hamninfrastruktur och bullerminimerande åtgärder. Upprätthållandet av väl fungerande farleder för sjöfarten innebär ett behov av muddringar med regelbundna mellanrum. Vid muddringar uppkommer ett överskott av sediment som till vissa delar ofta är förorenat och som behöver omhändertas på ett sätt som är miljömässigt hållbart

Planen omfattar satsningar på sjöfart, farleder och hamnar för att förbättra tillgänglighet och kapacitet, samt att underlätta överföring av gods från landtransporter till sjöfart, i linje med regeringens ambition att öka transportsystemets hållbarhet. HaV menar att för att uppnå detta mål är det viktigt att ambitionen inte bara är att öka andelen godstransporter till sjöss, utan även att säkerställa att de genomförs på ett klimat- och miljöfördelaktigt sätt.

Myndigheten ser positivt på att Trafikverkets färjor avser att successivt övergå till eldrift för att uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045. Satsningar på elektrifiering av sjötransporter och infrastruktur i hamn för att erbjuda möjlighet till laddning och fartygs anslutning till elnätet vid lastnings- och lossningsoperationer, kan även kunna bidra positivt för den lokala luft- och vattenmiljön.

Upplysningsvis vill HaV informera om de av regeringen beslutade havsplanerna (2022) samt förslaget 2025 till ändrade havsplaner, med utökade områden för havsbaserad vindkraft och fossilfri elproduktion, som vägledande underlag inför framtida inrättande och utvidgning av allmänna farleder och hamnar som ansluter till planering inom havsplanerna. Myndigheten noterar även planförslag och de budgeterade medlen för isbrytningsverksamhet, och vill i detta sammanhang uppmärksamma de utmaningar som havsbaserad vindkraft kan medföra för verksamheten och vintersjöfarten.

- Riksintresse anläggningar för vattenförsörjning och skydd av dricksvattenresurser
- Att planförslaget innefattar åtgärder för brister kopplade till vatten genom riktade insatser, förbättrad skötsel av befintliga vattenskyddsåtgärder och vattenmiljöanpassningar ser myndigheten positivt på. HaV ser att förstärkt skydd för vattenresurser och riksintressen för dricksvatten är av yttersta vikt.

Infrastrukturprojekt bör undvika att påverka tillrinningsområden för nuvarande och framtida dricksvattentäkter samt inkludera åtgärder för att förebygga och hantera eventuella föroreningar som kan uppstå vid exempelvis olyckor på väg eller järnväg. Åtgärder ska noga utredas för risker som föroreningar eller störningar i grundvatten och vattentäkter, med förebyggande planer för att säkerställa vattenkvalitet och säkerhet.

Områden som bedömts vara av nationell betydelse för dricksvattenförsörjning utgör riksintresse enligt miljöbalken. Bedömningen görs i enlighet med miljöbalkens krav om att sådana områden ska skyddas mot åtgärder som kan ha betydande negativ inverkan, exempelvis förorening eller försämring av vattenkvaliteten, störning av grundvattenströmning eller påverkan på tillflöden. I detta sammanhang är även klimatanpassning och riskhantering avseende ett förändrat klimat högst relevant. Bedömningen är platsspecifik och tar hänsyn till förändringens art, omfattning och möjliga alternativ för att minimera eller undvika skada.

- Riksintresse Friluftsliv

Områden för riksintresse friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken har utpekats för att de har särskilt goda förutsättningar för människors vistelse, upplevelser och friluftsaktiviteter i natur- och kulturlandskap. HaV framhåller vikten av att bevara områdenas tillgänglighet, landskapsbild, tystnad och andra kvaliteter som är viktiga för friluftsliv. Projekt som påtagligt skadar dessa värden strider mot riksintresset och bör omprövas, omplaceras alternativt åtgärdas.

Myndigheten noterar att ett antal investeringar antas ske i anslutning till eller i närliggande områden med riksintresseanspråk för friluftsliv. Det framgår dock inte klart hur detta intresse har beaktats i planförslaget eller i den genomförda konsekvensbedömningen. Myndigheten anser att riksintresset för friluftsliv tydligare bör behandlas i den fortsatta planeringen, exempelvis genom att redovisa möjliga påverkans effekter på tillgänglighet, upplevelsevärden och rekreativa kvaliteter inom berörda områden. Detta i enlighet med regeringens preciseringar angående friluftsliv för miljö kvalitetsmålen för *Levande sjöar och vattendrag* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

- Riksintresse Naturvård, samt restaurering

Att planförslaget bedöms bidra till landskapsanpassningar och stärkt biologisk mångfald genom riktade miljöåtgärder ser myndigheten mycket positivt på. Samtidigt noteras att investeringar i ny sträckning bedöms ofrånkomligen innebära negativa effekter i form av intrång och störningar i skyddade områden och miljöer med höga värden. Myndigheten noterar att det i nuläget till stor del saknas verktyg för att kompensera förlust av naturvärden och vill därför betona vikten av stärkt samverkan mellan relevanta aktörer för att hantera ofrånkomliga negativa effekter samt utveckla metoder och verktyg för att bevara befintliga skyddade områden, samt eventuella kompensatoriska åtgärder där så är nödvändigt, i syfte att säkerställa långsiktiga och hållbara lösningar.

Riksintressen för naturvård har utgångspunkt i de värden och kvaliteter som motiverar områdets utpekande som riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vid planering och genomförande ska skydd av naturvårdsområden beaktas. HaV betonar att åtgärder som riskerar påtaglig skada på biologisk mångfald eller naturmiljöer inom riksintresseområden för naturvård inte bör tillåtas. Särskild uppmärksamhet ska ges till ekologiska funktioner, fiskvandring och värdefulla vattenmiljöer. Exempelvis bör ekologiska passager och åtgärder för fiskvandring alltid utredas vid nybyggnad och ombyggnad av väg- och järnvägsbroar över vatten.

Upplysningsvis vill HaV informera om aktuellt regeringsuppdrag om *Förslag till nationell restaureringsplan och författningsändringar till följd av EU-förordning om restaurering av natur*, vilket möjligen kan påverka transportinfrastrukturplanens genomförande och effektbedömning (Naturvårdsverket, regleringsbrev 2024-09-26, KN2024/01861).

- Riksintresse Yrkesfiske

Myndigheten noterar att ett antal investeringar verkar ske i anslutning till eller i närliggande områden med riksintresseanspråk för yrkesfisket, såsom i områden runt Mälaren och Södertälje. Riksintressen för yrkesfiske ska tydligt beaktas vid såväl planering som genomförande av projekt. Viktiga fångst-, lek- och uppväxtområden samt hamnar av betydelse för yrkesfisket ska skyddas från åtgärder som försvårar näringens bedrivande. Områden som är utpekade som riksintresse

för yrkesfiske omfattar centrala fångstområden, viktiga lek- och uppväxtområden för kommersiellt betydelsefulla arter, samt nödvändig infrastruktur såsom hamnar. Påverkan på riksintressen för yrkesfiske bedöms genom att utvärdera om föreslagna åtgärder påtagligt kan försvåra näringens bedrivande enligt miljöbalken 3 kap. 5 §. Vid prövning av planer eller projekt analyseras särskilt om åtgärder leder till försämrad tillgång på fiskeplatser, förlorade lek- eller uppväxtmiljöer, hinder för nödvändig infrastruktur eller försämrad möjlighet till landning och service av fiskefartyg.

- Genomförande

Planens genomförande bör följa principen att undvika eller minimera påtaglig skada på riksintresseområden, samt vara förenlig med mål om en god havs- och vattenmiljö. HaV vill understryka behovet av en tät dialog mellan Trafikverket och relevanta myndigheter under hela planperioden, samt kontinuerlig kunskapshöjning kring effekter av infrastruktur på havs- och vattenmiljö, riksintressen för dricksvattenskydd, friluftsliv och naturvård, samt yrkesfisket. HaV förordar ett integrerat arbetssätt där miljö- och transportmål samordnas för att säkerställa långsiktigt hållbara transporter utan negativ påverkan på havs-, vatten- och naturmiljöer. En nära dialog mellan Trafikverket, HaV och andra myndigheter krävs för att säkerställa detta, samt för gemensamma insatser för miljöövervakning och kunskapshöjning.

Havs- och vattenmyndighetens inställning och yttranden avser övergripande principer och policyfrågor och omfattar inte bedömningar av enskilda investeringar eller åtgärder. Dessa förväntas istället provas inom ramen för aktuella lag- och regelstyrda utrednings- och tillståndprocesser.

Beslut om detta yttrande har fattats av Generaldirektören Anna Ledin efter föredragning av avdelningschefen Mats Svensson. I den slutliga handläggningen av ärendet harenhetschefen Per Olsson, utredaren Marie Hallberg, samt verksjuristen Fredrik T Lindgren medverkat.

Anna Ledin

Mats Svensson

Kopia till:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se