

Yttrande gällande Nationell plan för transportinfrastruktur

Sveriges Hembygdsförbunds (SHF) ändamål är att vårda och synliggöra hembygdens kultur och miljö så att de blir en naturlig grund för ett gott liv. Sveriges Hembygdsförbund företräder hela hembygdsrörelsen som utgör landets största kulturmiljöorganisation. Som ett viktigt led i vår verksamhet har vi tagit fram ett program för ”Hållbara landskap”. Vårt arbete med landskapet bidrar till en hållbar samhällsutveckling och goda livsmiljöer. Vi vill se en hållbar utveckling som utgår från lokalsamhället, en gemensam helhetssyn kring landskapets värden samt att sociala och kulturella värden får större betydelse i beslut som påverkar landskapet. Programmet bidrar till uppfyllandet av syftena i den Europeiska landskapskonventionen (ELC) och tar fasta på fyra av Sveriges miljö kvalitetsmål som täcker in hela kulturlandskapet, vilket är vårt bidrag till arbetet med miljömålen.

Miljö kvalitetsmålen

SHF har tagit del av *Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033* som remitteras tillsammans med planförslaget, där det står att riksdagen har beslutat om ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Hänsynsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning bl.a. ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås. I arbetet med att utarbeta miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) står att planförslaget har tagit hänsyn till miljö kvalitetsmålen och att det i planförslaget och dess underlagsrapporter beskrivs hur miljö hänsyn tagits. SHF delar inte den bedömningen när det gäller generationsmålet eller de miljö kvalitetsmål som inbegriper kulturlandskapsperspektiv, se nedan.

Landskapet som helhet

MKB kommer fram till att Trafikverkets bedömning är att omfattningen av brister i landskapsanpassning är än större än vad som tidigare varit känt. Man menar att riktade åtgärder för ökad landskapsanpassning av befintlig infrastruktur genomförs där bristerna är stora men att åtgärdstakten inte motsvarar det växande behovet. Bedömningen är att det finns risk för fortsatt försämring av upplevelsen av landskapet eftersom det varit svårt att bedöma effekter av planförslaget. Det beror på att underlaget inte ger någon samlad kunskap om värdering av arkitektoniska och gestaltningsmässiga insatser samt att värden som påverkas är svåra att mäta även om investeringar som regel har ambitioner höja dessa värden. Man befarar att det blir en fortsatt fragmentering av landskap, vilket är negativt för upplevelsen av landskapet och förståelsen av historiska samband. Nya och förstärkta barriärer genom investeringsprojekt

såsom bl.a. mitträckesseparering och bullerskydd riskerar skapa såväl visuella som funktionella barriärer som påverkar upplevelsen av landskapet negativt. Eftersatt underhåll av trafikmiljöer leder också till försämrade upplevelser av trafikmiljöer och landskapet. Det har heller inte avsatts resurser för att tillskapa upplevelsevärden utmed våra vägar och järnvägar.

SHF anser är trafikplanen inte lagt tillräckligt stor vikt vid helhetsperspektivet på landskapet och att större ansträngningar behöver göras vid analysen för att inte ytterligare fragmentisering sker i landskapet och minskad läsbarhet av de historiska sammanhangen.

Investeringar och vidmakthållande

Av MKB framkommer det att investeringar i ny sträckning generellt alltid innebär någon form av negativ inverkan på landskapet även om landskapsanpassningsåtgärder vidtas. Planförslagets samtliga namngivna investeringar riskerar att negativt påverka skyddade områden eller andra viktiga värden för natur- och kulturmiljö i varierande grad. De tre etapperna av nya stambanor är av en sådan omfattning och karaktär att stor negativ inverkan inte går att undvika.

SHF anser att det som framläggs i MKB rörande natur- och kulturmiljöerna och landskapets påverkan av investeringar och stambanor är allvarligt. Fungerande järnvägstransporter är ett intresse för hela landet men bör vägas mot andra intressen. Om järnvägen får företräde framför kulturmiljöer bör kompensationsåtgärder övervägas, t ex bekostande av flytt av anläggningar, på samma vis som kompensationsåtgärder används gällande värdefull natur.

I MKB uppges att åtgärder inom vidmakthållande och riktade miljöåtgärder är av större betydelse för planförslagets totala effekter och bidrag till måluppfyllelse, än investeringarna. Planförslagets budgeterade medel för landskap är dock en mindre del av det identifierade åtgärdsbehovet. När det gäller vidmakthållande bedöms regeringens ökade satsning även komma landskapsanpassningen till nytta men att medlen dock är lägre än Trafikverkets uppskattade behov för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet. Detsamma uppges även gälla för landskapsområdet, både för väg och järnväg. Följden blir ett fortsatt eftersatt underhåll av funktioner och värden kopplat till natur- och kulturmiljö vilket kommer att förstärka den negativa tillståndsutvecklingen.

SHF bedömer det som viktigt att man avsätter de resurser som krävs så att situationen inte förvärras när det gäller vidmakthållande både för väg och järnväg samt de värden som är kopplade till natur- och kulturmiljöer.

Natur- och kulturmiljö

I MKB bedöms den negativa påverkan på naturmiljö långsamt komma att minska Gällande naturmiljön, som är ett resultat av infrastrukturens bristande landskapsanpassning. Vid år 2040 bedöms landskapsanpassningen ändå generellt sett vara något sämre än idag, vilket uppges bero på att planförslagets positiva effekter inte fullt ut kan motverka negativa effekter av t ex



invasiva arters utbredning samt ett eftersatt underhåll. Vidare står i MKB att artrika infrastrukturmiljöer riskerar att fortsatta försämrans, vilket beror på eftersatt skötsel och ökad utbredning av invasiva arter. Naturvärden som exempelvis artrika vägkanter, alléer och faunapassager riskerar att få en försämrad standard i slutet av planperioden till följd av eftersatt underhåll.

SHF arbetar med miljömålet *Rika odlingslandskap* och värnar de biologiska värdena kopplade till kulturpräglad natur, varför vi ser det som bekymmersamt att eftersatt underhåll gör att artrikedomen minskar och invasiva arter breder ut sig.

I MKB står att planförslaget innebär exploatering av landskapet riskerar att leda till strukturella förändringar av kulturlandskapet. Det menar att detta kan mildras genom fortsatt planering och genomförande med hänsyn till gestaltning. MKB kommer dock fram till att det är svårt att ersätta förlusterna av kulturvärden. Inriktningen är därför att förvalta och tillgängliggöra värden men att det finns en osäkerhet kring ambitionsnivå i fortsatt planering och genomförande av planförslaget, därmed risk för att kulturmiljövärden får sämre status eller försvinner helt.

SHF bedömer även detta som allvarlig och att Trafikverket inte arbetar i tillräckligt stor utsträckning mot de nationella målen för kulturmiljöarbetet. Där ett av målen syftar till *en helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen*.

Sveriges hembygdsförbunds synpunkter på planen

Sveriges hembygdsförbund anser att Trafikverket inte tillräckligt beaktat de synpunkter som framförts i MKB. Vi ser det som allvarligt och oroväckande att myndigheten inte tagit mer hänsyn till helhetsperspektivet på landskapet samt natur- och kulturvärdena i den nya nationella planen för transportinfrastruktur. Planen borde utformats så att de negativa effekterna på landskapet som helhet samt kultur- och naturmiljön blivit mindre än vad som nu framkommit i beskrivningen i MKB. Om inte tillräckligt med resurser kan avsättas för att minska negativ påverkan på dessa värden och för att kunna uppfylla miljö kvalitetsmålen bedömer SHF att det är bättre att minska ambitionsnivån på antalet planerade nya sträckor. Genom att prioritera kvaliteten på befintliga sträckor och investera i färre nya, bör det finnas större möjlighet att fler intressen och värden kan tas till vara.

SHF vill även framhålla vikten av att när delar av planen genomförs samråda med lokalbefolkningen på ett tidigt stadium och på ett pedagogiskt vis, så att allmänheten i enlighet med ELC kan komma till tals gällande förändringar i det landskap som är deras hembygd och livsmiljö.



För Sveriges hembygdsförbund

Jan Nordwall
Generalsekreterare

Helena Rosenberg
Kulturmiljöstrateg