

RAPPORT

OSLO-STOCKHOLM 2.55 AB

Oslo-Stockholm2.55 – analys enligt Agenda 2030

UPPDRAGSNUMMER 12602278



2019-09-11

JÄRNVÄG OCH SAMHÄLLE

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Oslo-Stockholm2.55 – analys enligt Agenda 2030
Bild på framsida: FN:s globala hållbarhetsmål. Agenda 2030-delegationen

Beställare: Oslo-Stockholm2.55 AB
Kontaktperson: Jonas Karlsson, Oslo-Stockholm2.55 AB
Projektgrupp: Åsa Almesjö, PA Consulting AB
David Emanuelsson, Oslo-Stockholm2.55 AB
Martin Sandberg, Trip AB

Uppdragsnummer: 12602278

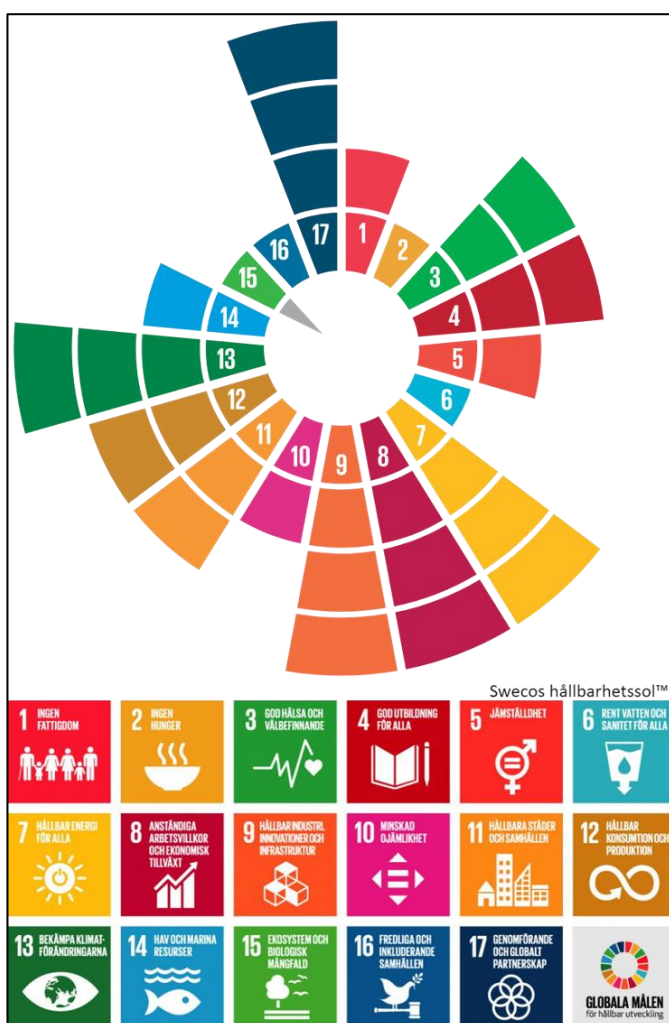
Sweco uppdragsgrupp
Uppdragsledare: Henrik Andersson
Expert Ekonomi: Henrik Andersson
Expert Social bedömning: Christina Granér
Expert Miljö: Sofia Caesar
Ombud: Stefan Bojander

Innehållsförteckning

Sammanfattning och slutsats	5
Inledning	6
1 Ingen fattigdom	7
2 Ingen hunger	8
3 God hälsa och välbefinnande	8
4 God utbildning för alla	9
5 Jämställdhet	9
6 Rent vatten och sanitet för alla	10
7 Hållbar energi för alla	11
8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	11
9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur	12
10 Minskad ojämlikhet	12
11 Hållbara städer och samhällen	13
12 Hållbar konsumtion och produktion	14
13 Bekämpa klimatförändringarna	15
14 Hav och marina resurser	15
15 Ekosystem och biologisk mångfald	15
16 Fredliga och inkluderande samhällen	17
17 Genomförande och globalt partnerskap	17

Sammanfattning och slutsats

Projektet Oslo-Stockholm^{2.55} har bedömts utifrån dess bidrag till FN:s globala hållbarhetsmål. Av de 169 delmålen bedöms 50 vara relevanta för projektet. Den samlade värderingen har illustrerats via verktyget Swecos Hållbarhetssol™ och visas i Figur 1. En neutral påverkan illustreras som enbart lagret med siffran för målet. Positiv påverkan visas genom ytterligare lager i de olika "solstrålarna". Ju större positivt bidrag, desto längre "solstråle". En negativ påverkan på något mål markeras med en grå pil in mot centrum av cirkeln.



Figur 1. Bedömning av hur projektet Oslo-Stockholm^{2.55} bidrar till FN:s globala hållbarhetsmål, visualiserat i Swecos Hållbarhetssol™

31 av delmålen påverkas positivt. De fem starkaste positiva bidragen gäller delmålet:

- 4.3 Lika tillgång till yrkesutbildning och högre utbildning av god kvalitet

- 7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet
- 8.2 Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering
- 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer
- 13.2 Integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering

För tre av delmålen innebär projektet risker som måste hanteras och lösas i genomförandefasen:

- 6.6 Skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem
- 15.1 Bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten
- 15.3 Stoppa nettoförstörelsen av mark och återställ förstörd mark

För 16 av delmålen finns en förbättringspotential, som handlar om att bolaget i planeringsprocessen, byggskedet och kravställande mot en framtida entreprenör kan driva hållbarhetsaspekterna längre.

Sammantaget bedöms Oslo-Stockholm^{2.55} ge stora positiva effekter för de sociala och ekonomiska dimensionerna av hållbarhet samt klimatpåverkan, medan projektets risker till stor del är kopplade till den lokala miljön och genomförandet av själva byggprojektet.

Inledning

Oslo-Stockholm^{2.55} innebär att restiden med järnväg mellan de båda nordiska huvudstäderna i princip halveras jämfört med i dag. Projektet medför en stor mängd viktiga nyttor, vilka tidigare har belysts i en så kallad nyttoanalys.¹

Denna rapport analyserar projektet Oslo-Stockholm^{2.55} utifrån ett Agenda 2030-perspektiv genom att studera hur projektet bidrar till FN:s globala hållbarhetsmål. På så sätt tar analysen ett bredare perspektiv på hållbarhet än den tidigare nyttoanalysen.

FN:s 17 globala hållbarhetsmål och 169 delmål har blivit ett gemensamt språk för hållbarhet som används världen över. Bland annat ska svenska myndigheter beskriva sitt hållbarhetsarbete med utgångspunkt i de globala målen enligt Agenda 2030.

Hållbarhetsbedömningen består av en systematisk genomgång av samtliga 17 hållbarhetsmål och 169 delmål. I bedömningen deltar experter för ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet tillsammans med företrädare för projektet. Bedömningen summeras och visualiseras i verktyget Swecos HållbarhetsSol™. För varje hållbarhetsmål finns en solstråle, vars längd påverkas av hur projektet Oslo-Stockholm^{2.55} bidrar till hållbarhetsmålet.

¹ Sweco (2017). Oslo-Stockholm Nyttanalys 2040

I visualiseringsverktyget får solstrålarna ett värde som utgörs av ett avrundat medelvärde. Negativa värden får dock alltid genomslag, vilket framgår av målområde nr 15 Ekosystem och biologisk mångfald.

Inledningsvis har Sweco gjort en relevansanalys av de 169 delmålen. Givet det breda syftet med hållbarhetsmålen och den globala ambitionen finns det många delmål som inte är relevanta att beakta för Oslo-Stockholm^{2.55}. 50 delmål bedömdes vara relevanta och har analyserats i en gemensam workshop med medarbetare på bolaget Oslo-Stockholm^{2.55} AB samt experter från Sweco, PA Consulting AB och Trip AB. Den slutliga bedömningen av projektets påverkan på hållbarhetsmålen har gjorts av Sweco.

1 Ingen fattigdom

1.2 Minska fattigdomen med minst 50 procent

Tillgänglighetsförbättringen leder till regionförstoring, vilket ökar möjligheten för boende längs sträckan att nå och kunna få arbete och därmed ökade inkomster. Människors förutsättningar är väldigt olika längs sträckan. Vissa kommuner är mer utsatta än andra. För människorna i dessa kommuner innebär tillgänglighetsförbättringen relativt sett en större förbättring än för de boende i kommuner som redan har en god tillgänglighet. Projektet bidrar till delmålet. (Sverige saknar en officiell definition på fattigdom. SCB definierar ekonomiskt utsatta hushåll som de som inte klarar av de löpande utgifterna eller en plötslig oförutsedd utgift på 15 000 kronor som skall betalas inom en månad.)

Bedömning: 0

1.4 Lika rätt till egendom, grundläggande tjänster, teknologi och ekonomiska resurser

Kollektivtrafik är en grundläggande tjänst som alla, oavsett socioekonomiska förutsättningar, ska ha tillgång till. Projektet skapar förutsättningar för att utveckla en bra regional tågtrafik vilket gynnar befolkningen och ökar tillgängligheten till tjänster som endast finns i de större städerna eller på andra platser i stråket.

Bedömning: 1

1.5 Bygg motståndskraft mot ekonomiska, sociala och miljökatastrofer

Projektet bidrar till en robust kollektivtrafik. Det är bland annat viktigt att kollektivtrafiken upprätthålls vid ekonomiska kriser för att minska risken för ökat utanförskap för dem som exempelvis inte har möjlighet att ta bil. Projektet bidrar till större arbetsmarknader, och dessa är mer robusta och mindre känsliga för konjunkturkriser. Plötsliga klimatförändringar kan ge plötsliga politiska beslut, som exempelvis kan påverka biltrafiken. En fungerande kollektivtrafik erbjuder då ett alternativ.

Bedömning: 1

2 Ingen hunger

2.3 Fördubbla småskaliga livsmedelsproducenters produktivitet och intäkter

Projektet påverkar delmålet negativt genom ianspråktagande av jordbruksmark, men effekten är begränsad. Oslo-Stockholm går mestadels genom skogsbruksmark och till mindre del genom jordbruksmark. Påverkan sker även genom breddning av Värmlandsbanan och Mäljarbanan, där det finns jordbrukslandskap vid befintliga banor. Omläggning av vägar på grund av nya passager med järnvägen är exempel på följdförändringar också kan ta jordbruksmark i anspråk. De negativa effekterna kan mildras genom en medvetenhet i planeringsskedet.

Bedömning: 0

3 God hälsa och välbefinnande

3.4 Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa

Det finns en positiv koppling mellan ökad tillgänglighet och minskade ohälsotal. Det hänger samman med att en större arbetsmarknad ökar möjligheterna för människor att komma in på arbetsmarknaden, att få jobb och inte stå utanför systemet. Detta främjar både fysisk och psykisk hälsa. Projektet bidrar till delmålet och ambitionen att hela Sverige ska leva. Den som åker kollektivt rör sig dessutom mer än den som kör bil.

Bedömning: 2

3.6 Minska antalet dödsfall och skador i vägtrafiken

Projektet bidrar till delmålet genom att den skapar förutsättningar för en överflyttning av transporter från bil till tåg, vilket ger minskat antal trafikolyckor. Det har även viss effekt på hälsofarliga utsläpp av avgaser och partiklar.

Bedömning: 2

3.8 Tillgängliggör sjukvård för alla

Vården är inte rättvist fördelad över landet. Projektet bidrar till delmålet genom att kollektivtrafiken ökar möjlighet för boende i stråket att nå vård som saknas på hemorten.

Bedömning: 1

3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar

Projektet bidrar till delmålet genom minskade luftföroreningar på grund av överflyttningen av transporter från lastbil och bil. En överflyttning från flygtrafik Oslo-Stockholm förväntas också. Under anläggningsskedet genereras klimatpåverkande utsläpp och i viss mån försurande och övergödande utsläpp från transporter av material, massor och maskiner.

Genomtänkta materialval och planering av masshantering och transporter kan bidra till att minska energianvändning och utsläpp under anläggningskedet.

Bedömning: 2

4 God utbildning för alla

4.1 Avgiftsfri och likvärdig grundskole- och gymnasieutbildning av god kvalitet

Projektet skapar en viss positiv effekt för gymnasieelever, som kan nå fler gymnasieutbildningar. Infrastrukturförbättringen ger positiva effekter på restiden, och därmed bättre tillgänglighet till utbudet av utbildningar som är väl anpassade för elevernas intressen och förutsättningar.

Bedömning: 1

4.3 Lika tillgång till yrkesutbildning och högre utbildning av god kvalitet

Kortare restider innebär ökad tillgänglighet till högre utbildningar. Örebro universitet har många studenter från Stockholm. Studenterna vill ha god tillgänglighet för att kunna resa till hemorten. Karlstads universitets största problem är dålig tillgänglighet. Det livslånga lärandet underlättas också. I stråket Oslo-Stockholm finns väldigt många lärosäten, men i delar av stråket finns en dålig studietradition. Samverkan och utbyten mellan lärosäten underlättas och kvaliteten på den högre utbildningen kan då höjas, exempel är Kalmar och Växjö där två campus och bra förbindelser med Öresundståg har bidragit till ett fungerande Linnéuniversitet. Likaså underlättas samverkan med privata och offentliga verksamheter i ett större område, vilket stärker kopplingen till arbetsmarknadens behov och underlättar gemensamma utvecklingsprojekt. Vidare bidrar projektet till ökad regional attraktivitet och en större arbetsmarknad, vilket gynnar lärosätenas kompetensförsörjning.

Bedömning: 3

4.5 Utrota diskriminering i utbildning

Sverige har en omvänd problematik; här är det kvinnorna som utbildar sig i större utsträckning än männen. Delmålet har relevans även för segregationen i samhället. Projektet bedöms ha en viss positiv påverkan på delmålet.

Bedömning: 1

5 Jämställdhet

5.2 Utrota våld mot och utnyttjande av kvinnor och flickor

Ny och utvecklad infrastruktur kan skapa förutsättningar för en tryggare miljö. Fler resande i kollektivtrafiken ger ökad trygghet eftersom fler människor rör sig i systemet och kan se, ingripa och hjälpa till. Delmålet är relevant men bidraget är svårt att bedöma.

Bedömning: 0

5.4 Värdesätt obetalt omsorgsarbete och främja delat ansvar i hushållet

Utvecklad och mer robust kollektivtrafik påverkar jämställdheten och fördelningen av det obetalda omsorgs- och hushållsarbetet. Kvinnors möjlighet att arbeta heltid förbättras. Mäns möjligheter att välja bort bilen ökar. Delmålet bedöms relevant men bidraget är svårt att bedöma.

Bedömning: 0

5.5 Säkerställ fullt deltagande för kvinnor i ledarskap och beslutsfattande

Utbyggd och mer robust kollektivtrafik ger kvinnor fler alternativ och ökade möjligheter att delta i det politiska, ekonomiska och offentliga livet. De kan lättare hitta och axla ledande roller och positioner när regionen växer, samtidigt som de minskar risken att behöva kompromissa med andra värden.

Bedömning: 1

6 Rent vatten och sanitet för alla

6.1 Säkert dricksvatten för alla

Delmålet motverkas inte av projektet. I kommande planeringsskede ska hänsyn tas till förekommande yt- och grundvattenförekomster som är, eller kommer att vara, av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Åtgärder kan behöva vidtas i anläggnings- och/eller driftskede för att säkerställa att projektet inte negativt påverkar förekomsternas kvalitet eller kvantitet. Exempelvis kan tunnel i berg ge upphov till sänkta grundvattennivåer vilket kan påverka bergborrade brunnar.

Bedömning: 0

6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening samt öka återanvändning

Delmålet bedöms vara relevant eftersom projektet leder till en överföring av transporter från tåg och flyg, till järnväg. Därmed minskar luftföroreningar som har en negativ effekt på vattenkvaliteten (försurning, övergödning). Effekten bedöms vara relativt begränsad i förhållande till andra utmaningar rörande vattenkvaliteten.

Bedömning: 0

6.6 Skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem

Delmålet är relevant. Hänsyn ska tas till vattenrelaterade ekosystem under planläggningen och vid byggnation av nya sträckningar kan vattenfrågorna vara prioriterade för att på det sättet höja projektets hållbarhetsstatus. Exempel på åtgärder som bidrar positivt till delmålet omfattar anläggning av fördröjningsmagasin, som ökar våtmarksarealen, och omläggning av trummor och broar i vattendrag som i dagsläget utgör vandringshinder, för att stärka vattenrelaterade ekosystem.

Bedömning: 0

7 Hållbar energi för alla

7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet

Projektet bidrar starkt till delmålet uppfyllnad, i och med att en stor överflyttning från flyg, bil och lastbil sker. Tågtrafiken är mycket mer energieffektivt än övriga transportslag.

Bedömning: 3

8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt

Det finns en tydlig koppling mellan regionförstoring, produktivitet och ekonomisk tillväxt. Förbättrade kollektiva transporter stärker regioner som ligger långt från storstadsregionerna. Förbättrade pendlingsmöjligheter ger ökade möjligheter att kompetensförsörja verksamheter och företag i svaga orter.

Bedömning: 3

8.2 Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering

Den förbättrade tillgängligheten bidrar till att skapa större möjlighet för både diversifiering och specialisering. Utbildningsnivån tenderar att vara högre i större regioner samtidigt som branschbredden ökar och därmed ger fler gränssytor mellan näringsgrenar där innovationer kan uppstå. Företagens möjlighet att både rekrytera personal och kompetensförsörja verksamheten genom exempelvis underleverantörer förbättras. Forskningen visar tydligt att tillgänglighetsförbättringar ger störst produktivitetsvinster för kunskapsintensiva tjänsteföretag och även offentliga verksamheter.

Bedömning: 3

8.3 Främja politik för nya arbetstillfällen och ökad företagsamhet

Järnvägen är ett verktyg för regionförstoring, som i sin tur främjar i princip samtliga faktorer som har betydelse för ett produktivt och innovativt arbetsliv. Bidraget till delmålet är tydligt.

Bedömning: 2

8.4 Förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion

Hållbara transporter ett exempel på att sambandet mellan tillväxt och miljöförstoring kan brytas. Hållbara transporter är projektets bas varför bidraget till delmålet är stort.

Bedömning: 3

8.5 Full sysselsättning och anständiga arbetsvillkor med lika lön för alla

Projektet innebär förutsättningar för en kraftig regional tillväxt i stråket, med nya bostäder och nya arbetstillfällen. Projektet bedöms ge ett stort bidrag till delmålet.

Bedömning: 3

8.9 Främja gynnsam och hållbar turism

Den gränsöverskridande handeln och turismen mellan Sverige och Norge är omfattande. En mycket hög andel av turismnäringens klimatbelastning kommer från transporter, samtidigt som turismen ger ett stort ekonomiskt värde i relation till klimatbelastningen jämfört med många andra näringar. Ökad tillgänglighet med robust och hållbar kollektivtrafik minskar klimatpåverkan från denna verksamhet, samtidigt som det kan gynna en lokal kultur och lokala produkter (handel).

Bedömning: 2

9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

Det finns en betydande kapacitetsbrist på banan i dag, särskilt längs den enkelspåriga Värmlandsbanan saknas förutsättningar för en överflyttning från bil och lastbil till tåg. Projektet innebär mycket stora förbättringar i det avseendet. Vidare innebär projektet gränsöverskridande infrastruktur såväl mellan länder som mellan regioner och regionförstoringen främjar ekonomisk utveckling.

Bedömning: 3

9.4 Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet

Projektets stora bidrag till delmålet är uppenbar, eftersom projektets bas är att rusta upp ett hållbart och energieffektivt transportsystem.

Bedömning: 3

10 Minskad ojämlikhet

10.1 Minska inkomstklyftorna

Projektet bidrar till delmålet, eftersom ökad tillgänglighet möjliggör för svaga grupper att komma ut på arbetsmarknaden. Det är dock oklart om projektet påverkar dem med de allra lägsta inkomsterna. Det behövs även ett synsätt som omfattar ett hela resanperspektiv, beaktande av biljettpriser och andra åtgärder som kan förbättra de svagaste gruppernas mobilitet.

Bedömning: 1

10.2 Främja social, ekonomisk och politisk inkludering

Projektet bidrar till delmålet eftersom tillgänglighetsförbättringen teoretiskt omfattar alla människor. Kollektivtrafikens arenor betraktas som överbyggande mötesplatser, där människor med olika bakgrunder och förutsättningar möts i vardagen. Alla människor ska kunna bli mer inkluderade, men det behövs fler och andra typer av åtgärder för att öka integrationen i samhället. Kollektivtrafiken är en del.

Bedömning: 1

11 Hållbara städer och samhällen

11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad

Ökad tillgänglighet ger ökat bostadsbyggande och kan höja värdet på befintliga fastigheter.

Bedömning: 2

11.2 Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla

Hållbara, robusta, tillgängliga och kollektiva transporter är projektets bas varför bidraget till delmålet är stort. Det är viktigt att säkerställa en utformning som ger ökad tillgänglighet för utsatta grupper (funktionsvariationer, barn, äldre, ej svensktalande). Likaså bör tågtrafiken få en god koppling till omgivande regional och lokal busstrafik. Generellt finns det stora behov av att anpassa kollektivtrafiken för en ökad tillgänglighet och användbarhet för alla människor.

Bedömning: 3

11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering

Projektet bidrar positivt till delmålet eftersom det verkar för en hållbar urbanisering med spårbunden infrastruktur, vilket leder till en förtätning runt stationsområden. Det är angeläget att verka för ett aktivt deltagande i den hållbara planeringen, exempelvis i planeringsskedet genom samrådsprocessen.

Bedömning: 2

11.6 Minska städernas miljöpåverkan

Projektet bidrar positivt till delmålet då det förbättrar människors möjligheter att leva och verka utan att vara beroende av bil. Projektet har potential att reducera miljöbelastningen från resande i flera stora städer i stråket.

Bedömning: 2

11.7 Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla

Projektet bidrar positivt till viss del då det kan frigöra ytor från biltrafiksystemet som kan omvandlas till grönområden. Projektet tar samtidigt mark i anspråk vilket kan vara grönområden. Det finns en förbättringspotential som handlar om att studera och analysera de grönområden som berörs i byggskedet och utreda kompensatoriska åtgärder och ökad tillgänglighet om det bedöms nödvändigt. grönområden som berörs i byggskedet och utreda kompensatoriska åtgärder och ökad tillgänglighet om det bedöms nödvändigt.

Bedömning: 0

12 Hållbar konsumtion och produktion

12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser

Projektet kan bidra till delmålet om ett effektivt nyttjande av naturresurser exempelvis genom produktionsplanering och genom att använda material med låg klimatbelastning och lång livslängd samt genom återanvändning av material/massor. Denna potential hänger dock samman med planering och genomförande av byggnation och underhåll. Samtidigt är tågtrafik energieffektivt, vilket dock har bedömts i andra mål.

Bedömning: 0

12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall

Projektet kan bidra till delmålet genom att i möjligaste mån använda produkter och material med så liten påverkan på hälsa och miljö som möjligt (produktvalsprincipen). I anläggnings- och driftskedet minimeras risk för förorenings-spridning genom inarbetade rutiner kring kemikalieanvändning och riskberedskap.

Bedömning: 0

12.5 Minska mängden avfall markant

Projektet kan bidra till delmålet genom exempelvis kravställning på framtida entreprenör avseende avfallshantering och graden av återvinning och återbruk av material och materiel i byggskedet.

Bedömning: 0

12.7 Främja hållbara metoder för offentlig upphandling

Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 har aktivt bidragit till målet genom att studera innovativa genomförandeformer, inklusive RFI (Request for Information) bland internationella potentiella intressenter.

Bedömning: 2

12.8 Öka allmänhetens kunskap om hållbara livsstilar

I satsningen och marknadsföringen av Oslo-Stockholm kan hållbarhetsargument användas för att stimulera överflyttningen från bil och flyg till tåg och på så sätt öka resenärernas medvetenhet om transporternas klimatpåverkan. Projektets realisering ger framför allt människor ökade möjligheter att verkligen resa hållbart.

Bedömning: 1

13 Bekämpa klimatförändringarna

13.2 Integrera åtgärder mot klimatförändringar i politik och planering

Oslo-Stockholm^{2.55} är en kraftfull klimatåtgärd och kan reducera Sveriges klimatrelaterade utsläpp minska med cirka en (1) procent, vilket är mycket för en enskild åtgärd.

Bedömning: 3

14 Hav och marina resurser

14.1 Minska föroreningarna i haven

Utsläpp från förbränningsmotorer leder till övergödning och försurning. Projektet bidrar positivt till delmålet eftersom det leder till en överflyttning från bil och flyg till tåg. Svårt att bedöma storleken på det positiva bidraget.

Bedömning: 1

15 Ekosystem och biologisk mångfald

15.1 Bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och i sötvatten

Delmålet är relevant med tanke på passagen genom skogsbruksmark, intrång och barriäreffekter som projektet genererar. Här finns en förbättringspotential genom förebyggande åtgärder såsom kloka passageplaner och passagemöjligheter för vilt. Den negativa påverkan som projektet skapar minskar genom att en stor del av sträckan planeras gå i tunnel. Delen Arvika-Kil är ca tio mil lång, varav sex mil ska gå i tunnel.

Bedömning: -1

15.2 Främja hållbart skogsbruk, stoppa avskogningen och återställ utarmade skogar

Hållbart brukande har tolkats till att omfatta även transport av timmer. Projektet innebär att stora mängder timmer på sikt kan transporteras på järnväg. I dag saknas kapacitet på exempelvis Värmlandsbanan för ökade timmertransporter. Samtidigt innebär projektet en avverkning av skog, som dock är måttlig och relativt oproblematiskt i regionen.

Bedömning: 0

15.3 Stoppa ökenspridning och återställ förstörd mark

Projektet innebär en nettoförstöring av mark genom intrång och fragmentering. Det är därför angeläget att eftersträva lösningar som innebär att intrånget blir så litet som möjligt och som minimerar fragmentering och barriäreffekter som försvårar markanvändning.

Bedömning: -1

15.4 Bevara bergsekosystem

Ett varmare klimat kan påverka bergsekosystem när temperaturzonerna flyttas uppåt. Eftersom projektet minskar klimatpåverkan (överflyttning av transporter) har delmålet relevans, men påverkan är liten och långsam.

Bedömning: 0

15.5 Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer

Delmålet är relevant. Hänsyn ska tas till förekommande naturvärden vid lokalisering av järnvägen och ekologisk kompensation kan tillämpas för att kompensera för intrång i höga naturvärden. Genom att identifiera viltstråk och spridningskorridorer för växter som djur kan barriäreffekter åtgärdas och minimeras. Projektet kan agera proaktivt genom att bygga en anläggning som gynnar biologisk mångfald, exempelvis med dammar och passagemöjligheter vid vattendrag samt motverka spridningen av invasiva arter i järnvägsinfrastrukturen. Det finns även möjlighet att förbättra den biologiska mångfalden i befintliga järnvägsmiljöer, men dessa är inte nödvändiga för att förverkliga projektet. Den biologiska mångfalden påverkas negativt av den pågående klimatförändringen. Här bidrar projektet positivt genom överflyttningen av transporter till spår.

Bedömning: 0

15.8 Förhindra invasiva främmande arter i land- och vattnekosystem

Projektet kan genom medvetenhet och kravställande mot entreprenören bidra positivt till delmålet genom att inte återanvända jord där det konstaterats invasiva arter, exempelvis lupin.

Bedömning: 0

15.9 Integrera ekosystem och biologisk mångfald i nationell och lokal förvaltning

Delmålet är relevant och rymmer en förbättringspotential. Den biologiska mångfaldens värde kan stärkas genom att i planeringsprocessen sätta tydliga värden på ekosystemtjänster och biologisk mångfald.

Bedömning: 0

16 Fredliga och inkluderande samhällen

16.7 Säkerställ ett lyhört, inkluderande och representativt beslutsfattande

Delmålet är relevant och rymmer en förbättringspotential. Det handlar om vilken framtoning som bolaget vill ha i genomförandet av projektet; om man vill vara offensiv i samrådsprocessen och gå längre och djupare än vad lagen kräver.

Bedömning: 0

17 Genomförande och globalt partnerskap

17.14 Stärk politisk samstämmighet för hållbar utveckling

Projektet innebär en effektiv åtgärd i riktning mot en hållbar utveckling.

Bedömning: 3

17.17 Uppmuntra effektiva partnerskap

Projektet bidrar positivt till delmålet genom de mycket aktiva diskussioner som förs om både finansiering av projektet och som erbjuder alternativa genomförandelösningar än gängse modeller. Det är ett tydligt exempel på en offentlig-privat samverkan med högre grad av privat inslag än som tidigare tillämpats i Sverige.

Bedömning: 3