

Lena Odeberg  
Tel: 010-698 10 57  
lena.odeberg  
@naturvardsverket.se

YTTRANDE  
2019-08-16 Ärendenr:  
NV-08245-16

Trafikverket  
[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## Yttrande över vägplan för anläggning av E22 delen förbi Söderköping i Söderköpings kommun, Östergötlands län (TRV 2014/38783)

Naturvårdsverket har givits tillfälle att yttra sig över granskningshandlingarna i rubricerat ärende.

### Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket anser att planförslaget behöver kompletteras med uppgifter om projektets samlade klimatpåverkan för att ge prövningsmyndigheten ett fullgott underlag för att slutföra miljöbedömningen i samband med fastställelseprövningen.

Naturvårdsverket har avgränsat sitt yttrande till att röra frågan om projektets klimatpåverkan då det var dessa frågor som vi främst lyfte i samrådsskedet och där våra synpunkter alltså kvarstår. Övriga frågor om t.ex. buller och luftkvalitet, har vi inte gått in närmare på, men de har förstås ett starkt samband med de frågor om vägtrafikarbetet som vi lyfter.

### Skäl

Naturvårdsverket konstaterar att riksdagen i juni 2017 beslutade om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.<sup>1</sup> Delar av ramverket är reglerat i en klimatlag (2017:720). Det övergripande målet i det klimatpolitiska ramverket är att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Ramverket innehåller även etappmål på vägen mot det långsiktiga målet, bland annat att utsläppen 2030 från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) ska vara minst 70 procent lägre än år 2010. Merparten, 93 procent, av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter kommer från vägtrafiken och det är därför av central betydelse för att de klimatpolitiska målen ska kunna nås att skyndsamt minska vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp.

---

<sup>1</sup> Prop. 2016/17:146, Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.

Transporters klimatpåverkan beror till stor del på trafikarbetets storlek. Föreliggande projekt är främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik, vilket med stor sannolikhet kommer att ge bilen ökade konkurrensfördelar jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Projektet kan förväntas leda till en ökad efterfrågan på bilresor vilket påverkar såväl regionens samlade efterfrågan på biltrafik som dess bidrag till att nå nationella klimatmål.

Det framgår inte av planförslaget om, och i så fall vilka åtgärder som vidtagits för att utforma projektet i syfte att minska den förväntade ökningen av efterfrågan på persontransporter med bil samt i vilken grad projektet bidrar till överflyttning mellan olika trafikslag. Detta är två grundläggande faktorer för att kunna bedöma ett projekts klimatpåverkan och i vilken omfattning projektet rimmar med de nationella klimatmålen.

Då projektet kan förväntas leda till ett ökat vägtrafikarbete i regionen och därigenom motverka de nationella klimatmålen finner Naturvårdsverket det angeläget att underlaget inför fastställelseprövning kompletteras med en beskrivning av åtgärder för att denna effekt inte ska uppstå.

Uppgifter om projektets klimatpåverkan till följd av ökat vägtrafikarbete saknas i planförslaget och tillhörande underlag. Naturvårdsverket har under samrådet efterlyst att projektets klimatpåverkan behöver utredas och beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen, bl.a. med avseende på utveckling av trafikarbetet liksom överflyttningseffekter mellan olika trafikslag (NV yttrande 2016-12-19, dnr NV-08245-16). Naturvårdsverket efterlyser alltså dessa uppgifter och anser att det är av vikt att underlaget kompletteras inför fastställelseprövningen. Naturvårdsverket vill poängtera att miljöbedömningen inte bara innefattar en godkänd miljökonsekvensbeskrivning. Enligt 18 § väglagen ska ett beslut om fastställelse beakta såväl miljökonsekvensbeskrivningen som de uppgifter som framkommit under samråd och i yttranden. Det är alltså först i samband med fastställelsen som miljöbedömningen slutförs. Det är viktigt att prövningsmyndigheten har tillgång till ett tillräckligt underlag avseende projektets samlade klimatpåverkan.

I "PM Trafik E22 Förbi Söderköping inkl. Väg 210 Skärgårdslänken" redovisar Trafikverket visserligen trafiksiffror för stråket, men på ett sätt som försvårar jämförelse mellan situationen före respektive efter utbyggnad. Även situationen efter utbyggnad behöver redovisas med aggregerade siffror, istället för som nu uppdelat rondell för rondell, för att kunna möjliggöra en jämförelse.

I samrådsredogörelsen skriver Trafikverket att förbifartens påverkan på vägtrafikarbetet inte har analyserats närmare. Motiveringen som ges är att det är okänt vilka utbyggnadsplaner kopplade till förbifarten som kommunen har. Naturvårdsverket är medvetna om att det kan vara komplicerat att bedöma ett vägprojekts totala klimatpåverkan. Detta betraktar Naturvårdsverket inte som något giltigt skäl att avstå från att göra och redovisa antaganden för att visa på möjlig påverkan. Kunskapen är synnerligen god i såväl nationell som internationell litteratur om effektsamband mellan utbyggd vägkapacitet å ena sidan och ökad efterfrågan på biltrafikarbete genom förändrad markanvändning och kortare restider å andra sidan. Ett angreppssätt är att anta ett par olika

scenarier för utbyggnadsplaner kopplade till projektet, inklusive ett "worst case" med utbyggnad av externa etableringar i anslutning till vägdragningen, som grund för att bedöma effekter för trafikarbete och klimatpåverkan.

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms planförslagets konsekvenser för klimatet i ett sammanhang ändå som "liten" och i nästa mening som "sammantaget som måttlig". Naturvårdsverket finner det oklart vad dessa bedömningar grundas på eftersom det sägs att underlag om hur vägtrafikarbetet kommer att utvecklas, och hur detta i sin tur påverkar klimatpåverkande utsläpp, inte har tagits fram. Motiven till bedömningarna behöver redovisas.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår inte hur vägtrafikarbetet kommer att utvecklas till följd av den utbyggda vägen, hur färdmedelsfördelningen kommer att påverkas, eller vilken miljöpåverkan avseende klimatpåverkande utsläpp som detta kommer att medföra. Summariskt konstateras att "Utsläppen av klimatpåverkande gaser från trafiken på den färdiga vägen kommer att öka. Detta går inte att påverka genom vägbygget utan måste lösas på nationell nivå och EU-nivå". Detta resonemang bygger på en missuppfattning. Tvärtom föreligger kända och vetenskapligt belagda effektsamband mellan planering av transportsystemet, utbyggd vägkapacitet och hur sådan utformas å ena sidan, och ökad efterfrågan på person- och godstransporter med bil och lastbil på både kort och lång sikt (så kallad inducerad trafik) å den andra. Dessa effektsamband är särskilt tydliga i samband med stora vägprojekt.

Mot denna bakgrund delar Naturvårdsverket inte länsstyrelsens bedömning att "konsekvenserna av projektet kommer att bli tillräckligt väl belysta" (Länsstyrelsen i Östergötlands län, Beslut 2018-09-24, dnr 343-10157-18). Naturvårdsverket anser att underlaget inför fastställelseprövning behöver kompletteras med analyser av hur förbifarten kommer påverka vägtrafikarbetet, hur det i sin tur kommer påverka möjligheten att uppnå klimatmålen samt vilka åtgärder som vidtagits för att minska projektets negativa klimatpåverkan och bidra till överflyttning mellan trafikslag.

---

Beslut om yttrande har fattats av enhetschefen Christian Haglund.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Lena Odeberg, föredragande och handläggarna Åsa Wisén och Joanna Dickinson.

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför nammunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Christian Haglund

Lena Odeberg

Kopia till:  
Länsstyrelsen i Östergötlands län