



Wisén, Åsa
Tel: 010-698 11 09
asa.wisen@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2016-12-19 Ärendenr:
NV-08245-16

Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Samråd E22 Förbifart Söderköping (TRV 2014/38783)

Naturvårdsverket har mottagit samrådsinbjudan från Trafikverket gällande vägplan för E22 Förbifart Söderköping. Utifrån samrådsunderlaget framgår att miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas efter genomfört samråd. Naturvårdsverket har avgränsat sitt samrådsyttrande till att ge medskick till kommande utredningsarbetet när det gäller klimatpåverkan.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Påverkan på klimat bör vara en aspekt som utreds och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikutvecklingen med respektive utan förbifart behöver närmare utredas och redovisas i vägplanen. Fenomenet inducerad trafik bör beaktas vid utredning av trafikutvecklingen. Överflyttningseffekter mellan trafikslag behöver studeras och vid behov bör Trafikverket tillsammans med berörda aktörer utveckla åtgärdsförslag med en målsättning om hållbara transporter lokalt och regionalt.

Skäl

I december år 2015 slöts ett globalt rättsligt bindande klimatavtal som slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under 2 grader och helst begränsas till 1,5 grader. En enig miljömålsberedning har aviserat ett förslag om ett klimatpolitiskt ramverk och ett mål för minskning av transportsektorns växthusgasutsläpp med minst 70 procent mellan åren 2010-2030.¹ Senast år

¹ 2016. En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47

2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Hur transportsystemet utvecklas är av central betydelse för möjligheten att nå Sveriges målsättningar på klimatområdet. För att klara klimatmålen räcker det inte med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel. Minskat trafikarbete med bil behövs också, genom överflyttning till mindre miljöbelastande trafikslag och genom en inriktning mot mer transportsnål samhällsplanering.

Samtidigt leder utbyggd kapacitet i väginfrastrukturen, enligt omfattande forskning, till inducerad trafik på kort och lång sikt. På kort sikt genom omfördelning av rutt och tidpunkt för bilresor. På lång sikt genom val av destinationer längre bort för arbets- och inköpsresor etc., val av bostad på längre avstånd från arbetsplats och andra målpunkter, överflyttning av resor till bil från alternativa färdvägar, samt inte minst genom de signaler om färdmedelsval som investeringar ger till resenärer och transportköpare. 10 % minskad restid ökar trafikarbetet med mellan 3 % och upp till hela 110 % på lång sikt.²

Trafikutvecklingen behöver närmare studeras

I samrådsunderlaget framgår att vägplaneförslaget bedöms leda till bättre framkomlighet både för genomfartstrafik och för lokaltrafik. I de trafikuppgifter som presenteras är det oklart om fenomenet inducerad trafik har beaktats.

Naturvårdsverket anser att Trafikverket i det fortsatta vägplane- och MKB-arbetet noggrant behöver utreda och presentera vilken påverkan projektet kommer att ha på trafikutvecklingen lokalt och regionalt. I detta utredningsarbete behöver fenomenet inducerad trafik beaktas. Överflyttningseffekter mellan trafikslagen behöver studeras och vid behov behöver åtgärdsförslag utvecklas tillsammans med Söderköpings kommun och andra berörda aktörer med en målsättning om hållbara transporter lokalt och regionalt.

Klimatpåverkan behöver ingå i miljökonsekvensbeskrivningen

Trafikverket har sedan april 2015 ett krav på att klimatkalkyler ska göras i alla projekt med kostnad över 50 miljoner kronor³. Det bör därför finnas ett underlag från klimatkalkylarbetet att redovisa i miljökonsekvensbeskrivningen när det gäller klimatbelastningen från själva infrastrukturen. Naturvårdsverket menar dessutom att det finns behov av att redovisa klimatpåverkan från trafiken i miljökonsekvensbeskrivningen. Vi anser inte att det är tillräckligt att enbart redovisa ökade koldioxidutsläpp som en kostnadspost i den samhällsekonomiska beräkningen, vilket är den hantering som presenteras i

² Att hantera inducerad efterfrågan på trafik, 2009, Lena Smidfelt Rosqvist, Trivector Traffic Anders Hagson, Chalmers samt information på Trafikverkets webb om utvecklingsprojektet *Vägar och klimat – inducerad trafik och dess konsekvenser*

³ Trafikverkets publikation 2016:043, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser*

samrådsunderlaget. Detta eftersom ökade klimatutsläpp motverkar uppsatta klimatmål.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Anders Johnson.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande.

För Naturvårdsverket

Anders Johnson

Åsa Wisén