



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

YTTRANDE
2016-04-28 Ärendenr:
NV-02506-16

Trafikverket
investeringsprojekt@trafikverket.se

Samråd om val av lokalisering E14/E45 delen Lockne-Optand, Förbifart Brunflo, Östersunds kommun, Jämtlands län

Naturvårdsverket har fått *Samrådshandling Vägplan, val av lokaliseringalternativ 2016-03-14* på remiss gällande E14/E45, delen Lockne-Optand, Förbifart Brunflo.

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.

Skäl

Avgränsning av aspekten klimatpåverkan

Trafikverket har valt att i detta skede avgränsa utredningen genom att utesluta frågan om klimat som utredningsaspekt, då denna aspekt inte har bedömts vara alternativskiljande. Naturvårdsverket anser att avgränsningen bör omarbetas i det fortsatta vägplanarbetet. Trafikverket har sedan april 2015 ett krav på att klimatkalkyler ska göras i alla projekt med kostnad över 50 miljoner kronor¹. Det bör därför finnas ett underlag från klimatkalkylarbetet att redovisa i miljökonsekvensbeskrivningen när

¹ Trafikverkets publikation 2016:043, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser*

det gäller klimatbelastningen från själva infrastrukturen. Vi menar dessutom att det finns behov av att redovisa klimatpåverkan från trafiken i miljökonsekvensbeskrivningen eftersom den prognosticerade trafikökningen motverkar uppsatta klimatmål.

Trafikutvecklingen behöver närmare studeras

Transportsystemet och mobilitet är en av de största utmaningarna för att skapa ett hållbart samhälle. Utvecklingen går idag åt fel håll. Enligt Trafikverkets basprognos 2015 kommer biltransportarbetet att öka med 25 % till år 2030 och godstransporter på väg ökar med 47 % i tonkilometer nationellt. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 behöver verkligheten utvecklas tvärtemot prognosen. Då krävs en minskning av personbilstrafiken med 10-20 % samt att lastbilstrafiken inte ökar alls fram till 2030. Det kommer inte att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel. Behovet av mobilitet och transporter behöver också minska.

Det finns en stor klimatutmaning även i det regionala och lokala perspektivet. I samrådsmaterialet återges Östersunds kommuns miljömål rörande fossilfrihet år 2030. Vidare beskrivs länsstyrelsens uppföljning av miljömålen från 2014 där det anges att transporter år 2012 bidrog med 53 % av utläppen av växthusgaser och att Jämtlands län har den längsta genomsnittliga körsträcka per person och år i Sverige.

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 färd sätt, 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

Naturvårdsverket anser att samrådsunderlaget visar på en otillräcklig analys av trafikutvecklingen trots att frågan behöver prioriteras högt ur klimatsynpunkt. Samrådsunderlaget anger att samtliga utredningsalternativ gynnar både den lokala trafiken och genomfartstrafiken, men det saknas en analys av trafikutvecklingen som tar hänsyn till att vägtrafiken gynnas. Naturvårdsverket efterfrågar en djupare förklaring varför Trafikverket använt samma trafikprognos för alla tre utredningsalternativ såväl som för nollalternativet och det så kallade noll+alternativet³.

Naturvårdsverket anser därmed att Trafikverket noggrannare behöver utreda och presentera vilken påverkan projektet kommer att ha på trafikutvecklingen lokalt och regionalt. I detta utredningsarbete behöver fenomenet inducerad trafik beaktas. Det innebär till exempel att

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 Samrådsunderlaget anger att vägtrafiken (genomfartstrafiken) beräknas öka med cirka 20 % och den tunga trafiken beräknas öka med 30 % för alla alternativ, inklusive nollalternativ.

förbifartens påverkan på restid med buss och bil mellan målpunkter i regionen behöver beräknas och ställas i relation till restid med regional tåg för de sträckor där tågresa är ett alternativ. Överflyttningseffekter mellan trafikslagen behöver studeras och vid behov behöver åtgärdsförslag utvecklas tillsammans med Östersunds kommun och andra berörda aktörer med en målsättning om hållbara transporter lokalt och regionalt.

Beslut om detta yttrande har fattats av sektionschef EvaLinda Sederholm.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit handläggaren Åsa Wisén, föredragande, och miljöjuristen Camilla Lindholm.

För Naturvårdsverket

EvaLinda Sederholm

Åsa Wisén

Kopia till:
Länsstyrelsen i Jämtlands län