



### Särskilt yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 12 december 2016

#### § 158 Yttrande på remiss: Ny Länsplan för transportinfrastrukturen 2019-2029

De senaste tio åren har inte bara temperaturen nått toppnoteringar. Isavsmältningen går fortare, havsnivån stiger och rekord har slagits i extrema väderfenomen, störtregn, stormar och väderrelaterade naturkatastrofer. Även om vi skulle lyckas begränsa medeltemperaturökningen till 1,5 grader vid slutet av det här århundradet, kan klimatförändringarna fortsätta i många tusen år därefter och haven fortsätta att stiga.

Nya motorvägar och breddningar av vägar genererar ny trafik. Man pratar om inducerad trafik (nygenererad trafik). Detta kan liknas vid ekonomisk teori, när tillgången på en vara/tjänst ökar, så ökar efterfrågan. Nya resmönster uppstår, då det blir snabbare att ta bilen (även om resvägen är längre) och många som inte rest tidigare, ser att den nya vägen löser olika (uppkomna) behov. Nya motorvägar inte bara föder ny trafik, de konkurrerar ut kollektivtrafik och leder till ett ökat bilberoende.

Naturvårdsverket har framfört kritik mot Trafikverket, att de inte tagit med frågan om inducerad trafik och bedömningar av effekter det kan få på ökad trängsel och koldioxidutsläpp. Trafikverket saknar kalkyler för klimatpåverkan från trafiken på färdig väg trots att detta är den absoluta merparten av utsläpp jämfört med själva byggandet av vägen och underhållet av den.

Även Riksrevisionen (Skr.n2012/13:3) har i en granskningsrapport (Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen? RiR 2012:7) riktat skarp kritik mot de modeller som används för att bedöma lönsamhet av en väg. Ju mer biltrafiken ökar, desto lönsammare antas vägen bli. Riksrevisionen har lämnat flera rekommendationer till regeringen, bl.a. att i infrastrukturplanen tydliggöra sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp mot bakgrund av tillgänglig kunskap.

Tvärförbindelse Södertörn är nu i skedet att välja lokalisering av tre alternativa vägkorridorer. I processen har regler, riktlinjer och klimatmål som Sverige som nation har att agera utifrån förbisetts, likaså lokala och regionala miljö- och klimatmål. Detta är ett grundläggande problem! För Miljöpartiet i Tyresö är det helt omöjligt att fortsätta bygga för ökad bilism när Sverige istället måste minska biltransporterna.

Vi förordar alternativ till denna motorväg:

- utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och cykel som möter framtidens behov av minskade utsläpp
  - snabbussar, bättre turtäthet och fler linjer
  - pendeltåg som går i tid
  - prioritering av Spårväg Syd. Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd konkurrerar om resandeunderlag och därmed om ekonomiska resurser.

- separerade, säkra och sammanhängande cykelbanor - för framkomlighet och folkhälsa
- bebyggelse i kollektivtrafikhärla lägen – gäller både bostäder och arbetsplatser (är transporteffektivt och minskar bilberoendet)
- mobilitetsåtgärder som
  - samåkning och bilpooler med differentierade trängselavgifter (utifrån tid och plats)
  - varierade arbets- och skoltider, flexitid och distansarbete
- infrastruktur för förnybart och hållbart
  - biobränslen och laddstolpar
  - främjande av elcyklar och elmopeder
- Mycket angeläget är att åtgärda brister på befintliga vägar i närtid
- Utbyggnad av Nynäsbanan krävs för godstransporter från Norvik. En regional plan för godstrafik behöver utarbetas med utgångspunkt att godstrafik på väg inte ska öka.

Befintliga värden i Södertörns natur- och kulturmiljöer ska skyddas och värnas! Flemingsbergsskogen är ett unikt sammanhängande skogsområde (urskog) som klassats som ett riksintresse för det rörliga friluftslivet. Flemingsbergsskogen är ett av de största sammanhängande väglösa skogsområdena i Stockholms län.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö

Marie Åkesdotter, ledamot

Peter Bylund, ersättare