



Särskilt yttrande

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 20 februari 2017

§22 Svar på remiss Haninge stad stadsutvecklingsplan samrådshandling

Tvärförbindelse Södertörn är en direkt förlängning av Förbifart Stockholm och innebär en fördubblad vägsträcka. Motorvägen ska bl.a. dras genom Flemingsbergsskogens värdefulla natur- och kulturmiljöer, ett av de största sammanhängande väglösa skogsområdena i Stockholms län, klassat som ett riksintresse för det rörliga friluftslivet. I det fall vägen byggs i tunnlar, blir ingreppen betydligt mindre i naturmiljön och löser till viss del bullerproblematiken. Detta är positivt! Emellertid uppmuntrar snabba tunnlar och genare vägar till fler bil- och godstransporter. Nya motorvägar inte bara föder ny trafik, de konkurrerar ut kollektivtrafik och leder till ett ökat bilberoende.

Samhällsplaneringen måste utgå från att miljö och klimatmål ska nås

Regeringen har i februari 2017 föreslagit ett klimatpolitiskt ramverk, med ett långsiktigt mål om att Sverige senast år 2045 inte ska ha något nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Trafikverket har hittills inte redovisat Tvärförbindelse Södertörns totala klimatpåverkan, endast klimatpåverkan från byggande av väg och underhåll av vägen, vilket bedöms till 10 procent. Trafikverket utgår från en trafikprognos, där trafiken i regionen förväntas ökas med 2 procent årligen, vilket ger drygt 30 procent ökning fram till år 2030. För att nå de nationella klimatmålen måste biltrafiken istället minska i storstadsregionerna med 30 procent till år 2030, räknat på nivåer från 2010 (enligt Trafikverkets klimatscenario).

Naturvårdsverket anser att Trafikverket ska utreda Tvärförbindelse Södertörns påverkan på trafikutvecklingen lokalt och regionalt samt hur utvecklingen förhåller sig till lokala och regionala miljömål, samt vad den innebär för tillgängligheten på sikt. Fenomenet med inducerad trafik behöver beaktas. Läs tidigare samrådsyttrande:

"Transportsystemet och mobilitet är en av de största utmaningarna för att skapa ett hållbart samhälle. Utvecklingen går idag åt fel håll. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 krävs en minskning av personbilstrafiken 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. Samtidigt skapar ökad vägkapacitet ny trafik. Detta fenomen kallas inducerad trafik och är sedan länge känt och erkänt av internationell forskning."

Naturvårdsverket skriver i sitt senaste yttrande (170127):

"De investeringar i transportinfrastruktur som görs måste främja en transportsnål utveckling, inte motverka den. Naturvårdsverket konstaterar dock att samrådsunderlaget visar på mycket kraftig trafiktillväxt med bil med utbyggd motortrafikled inom projektet Tvärförbindelse Södertörn. I Glömstadalen antas trafikflödet exempelvis öka från dagens cirka 20 000 fordon per dygn till cirka 90 000 fordon per dygn, vilket är mer än en fördubbling av nollalternativets cirka 41 000 fordon per dygn."

Handwritten initials and signature: "au" and "J B".

Det är en trafikutveckling som är oförenlig med en utveckling som kan bidra till miljö kvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö. Naturvårdsverket menar att samråds-underlaget brister i att problematisera detta.

Naturvårdsverket konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn kommer att öka bilens konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, även med god framkomlighet för stombuss mellan regionkärnorna: I den samlade effektbedömningen framgår att tillgängligheten ökar "främst för de som använder bil", "tvärförbindelsen gynnar främst bilresor", "tvärförbindelsen ökar bilens konkurrensfördel". Det innebär att andelen resande med bil kommer att öka på bekostnad av andelen resande med mer hållbara färd sätt – kollektivtrafik, gång-, och cykeltrafik. Detta går stick i stäv mot såväl nationella och regionala mål för hållbar utveckling av transportsystemet."

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.

"Riksrevisionen konstaterar att lönsamheten för många objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen. Eftersom regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp blir rapporteringen till riksdagen inte transparent, konsistent, eller rättvisande utifrån klimatmålen."

Trafikverket använder kalkyler för att beräkna samhällsekonomisk nytta som bygger på 30 procents trafikökning till 2030. Dessa lönsamhetskalkyler är ytterligt känsliga för trafikåtgärder som istället skulle minska trafiken och klimatutsläppen. Redan vid nolltillväxt i vägtrafikflödet balanserar kalkylerna på gränsen till lönsamhet. Vid en trafikminskning (vilket krävs för att uppnå klimatmålen) blir kalkylen kraftigt negativ och vägen olönsam. Klimatförändringar finns inte med som en kostnad i lönsamhetskalkylerna. Enbart koldioxidavgifter och klimatpåverkan från själva bygget och underhållet av vägen (c:a 10 procent av den totala klimatpåverkan) tas med på minussidan.

Vi bifogar Naturvårdsverkets samrådsyttrande, 2017-01-27 Ärendenr: NV-03101-16.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö


Marie Åkesdotter, ledamot

Peter Bylund, ersättare