

Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 2021-02-26

Ärende 13 – Yttrande över remissen ”Granskning vägplan för tvärförbindelse Södertörn”

Tvärförbindelse Södertörn – En katastrof för klimatet

Vänsterpartiet tycker att projektet att bygga motorvägen Tvärförbindelse Södertörn är en katastrof för klimatet som inte kommer att lösa de utmaningar som Södertörn har. Vi ställer oss alltså inte bakom Södertörnkommunernas yttrande och vi delar inte förvaltningens förslag om att ställa sig bakom Södertörnsgemensamma svar.

Det så kallade handlingsfönstret för att ställa om samhället och hålla stand mot kommande klimatförändringar står på glänt. Vi i Södertälje måste ta vårt ansvar i omställningen genom att motverka dagens massbilism och tvärtom göra det enklare för medborgarna att ta pendeln, bussen, cykeln eller gå. Vi måste kraftigt minska bilåkandet och använda oss av många olika verktyg för att lyckas med det.

Trafikverket beviljar förlängd remisstid till de kommuner som efterfrågar det. Om kommunen begär förlängd remisstid så kan vi göra omtag och komma med ett bättre remissvar.

Nationella klimatmål

Sverige har skrivit under Parisavtalet. Riksdagen har antagit ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som innehåller nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Enligt klimatmålen ska Sverige, senast år 2045, inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. När det gäller

utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, så ska de minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det innebär att vi måste ställa om samhället radikalt.

Enligt en **regional koldioxidbudget** som tagits fram av Uppsala universitet och Ramboll för Länsstyrelsens räkning, så måste Stockholms län minska sina koldioxidutsläpp med 16 procent årligen för att Parisavtalet ska efterlevas.

Transporter står för den största andelen utsläpp i Stockholms län. Till skillnad från de nationella målen, där man utgår från utsläppen som sker inom Sverige, omfattar den **regionala koldioxidbudgeten** även invånarnas utrikesresor som flyg och sjöfart. Transporter står för cirka 80 procent av länets totala utsläpp när inrikes och utrikes flygresor räknas in. Totalt kan cirka 90 procent av länets energirelaterade klimatpåverkan kopplas till förbränningsmotorer.

Naturvårdsverkets kritik

Naturvårdsverket har varit starkt kritiska. De konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn främst kommer inriktas på ökad framkomlighet för biltrafik och därmed kommer att ge bilen konkurrensfördel jämfört med kollektiv-, gång- och cykeltrafik vilket motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö.

Naturvårdsverket efterfrågar även en analys av hur projektet påverkar fördelning mellan trafikslagen och hur resandeunderlag påverkas för kollektivtrafiksatsningar på Södertörn såsom Spårväg Syd. De lyfter också fram att det inte räcker med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel för att klara klimatmålen. Biltrafiken måste minska och en mer transportsnål samhällsplanering behövs. Naturvårdsverket pekar på att det kommer bli en mycket kraftig trafiktillväxt med bil om Tvärförbindelsen byggs.

De kritiserar även att de samhällsekonomiska kostnaderna för klimatpåverkan inte finns med i Trafikverkets modell i infrastrukturplanering. Den trafikprognos som utgör underlag för de samhällsekonomiska analyserna är inte förenlig med klimatmål

och kan inte visa hur Tvärförbindelsen kan vara samhällsekonomisk lönsam i ett fossilfritt samhälle.

Trafiken

Transportforskningen är väldigt tydlig med att fler motorvägar riskerar klimatmålen. I flera debattartiklar har forskare de senaste månaderna uppmanat regeringen att ge Trafikverket tydliga uppdrag att dimensionera infrastrukturen för att passa in i en framtid där bilresandet och godstransporter på väg inte kommer att fortsätta öka. Länsstyrelserna uppmanar till att planera för mindre bilkörning. Birgit Nielsen, miljöstrateg på Länsstyrelsen, säger följande till Ekot:

"Det handlar om att få ihop vardagspusslet i städer utan att behöva använda bil och mellan städer handlar det om att planera smartare – att flytta resor från bil till buss och järnväg. Helt enkelt det transportsätt som drar mindre energi och är mer transporteffektivt".

Naturvårdsverket har ännu en gång kritiserat Trafikverket, den här gången kritiserar de Trafikverkets inriktningsunderlag för trafikinfrastrukturen. Det behöver ta större hänsyn till Sveriges klimatmål, luftkvalitetsmål och övriga miljömål, anser Naturvårdsverket.

Joanna Dickinson, klimathandläggare på Naturvårdsverket, säger:

"Det behöver framgå hur man kan planera infrastrukturen så klimatmålen kan nås".

Vänsterpartiet anser att Trafikverket har misslyckats med infrastrukturplaneringen och att man helt åsidosatt klimatmålen i arbetet. Här krävs då omtag.

Norviks hamn

Något som ofta lyfts upp är att Norviks hamn snart blir klar och att det behövs en motorväg för att hantera godset som kommer gå på lastbil. Men man missar helt att det finns alternativ. I en rapport (M4Traffic, 2017-10-18) som framtagits på uppdrag av Stockholms Hamn AB att det går att hantera den förväntade godsvolymen om

man bygger ut dubbelspår och mötesstationer. Ja, till och med utan full utbyggnad så räcker det för att klara av förväntad godstrafik.

IVL Svenska Miljöinstitutet har också lyft olika åtgärder för att minska klimat- och miljöpåverkan från hamnar och efterföljande trafik. De har undersökt hur man kan använda trängselavgifter och en differentierad hamnavgift för att minska klimatpåverkan från vidare trafik efter hamnen.

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske. Deras rapport redovisar fler förslag på olika sätt att främja överflyttning av godstransport från väg till sjöfart och järnväg.

Norviks hamn innebär i nuläget mer gods och om ingenting görs kommer en stor del av godset sannolikt att köras vidare på lastbil. Men det finns många åtgärder man kan genomföra för att främja järnvägstransporter: bygga dubbelspår på Nynäsbanan, bygga till de nödvändiga omlastningscentraler och mötesplatser, införa ekonomiska styrmedel (som differentierade hamnavgifter, riktat stöd) för att få mer gods att gå på järnväg.

Under hela processen så har man inte tittat på de lösningar som finns utan att bygga en motorväg. Men om man har en politisk vilja så finns det mycket vi kan göra.

Vänsterpartiets förslag

Vi anser att Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att återkomma med förslag på hur man kan lösa framkomligheten på Södertörn samtidigt som man lever upp till klimatmålen.

Vänsterpartiet vill satsa på att få över mer gods från väg till järnväg, bygga ut järnvägskapaciteten, främja järnvägstrafik genom ekonomiska styrmedel och regleringar, bygga ut kollektivtrafiken, införa fler kollektivkörfält, införa avgiftsfri kollektivtrafik samt främja gång- och cykeltrafik.

Vi vill inte att miljarder efter miljarder läggs på att bygga en motorväg som gör att vi kommer att missa våra klimatmål. Vi vill istället ta vårt ansvar för att genomföra den så nödvändiga klimatomställning som kommer att rädda planeten.

Skulle vänsterpartiet ha yrkanderätt så skulle vårt förslag till beslut vara:

I första hand:

1. Att ärendet återremitteras för att införa de ovanstående synpunkterna i ett nytt remissvar från kommunen

I andra hand:

1. Avslag till Samhällsbyggnadskontorets förslag till beslut

Sait Yildiz (V)

Ersättare i kommunstyrelsen

