



Särskilt yttrande

Kommunstyrelsen 2019-08-26

§162 Södertörns utvecklingsprogram 2035

Vänsterpartiet är positiva till samverkan mellan Södertörnskommunerna. Implementeringen av samordnad varudistribution är ett bra exempel på stor nytta man kan få vid samverkan.

Vi vill understryka vikten av hållbarhet vid infrastruktursatsningar. Under målet "Stark infrastruktur är en förutsättning för hållbar utveckling" så kan vi läsa tre delmål:

1. Utifrån framkomlighet och minskad klimatpåverkan från resor och transporter
2. Genom att prioriterade infrastrukturprojekt genomförs
3. Baserat på en robust teknisk försörjning

Vi vill återigen påminna om att infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn är en katastrof för klimatet, något som Naturvårdsverket och Naturskyddsföreningen har lyft flera gånger. Detta verkar de flesta kommunstyrelseordförande från flera Södertörnskommuner ha missat eftersom de har uttalat ett stöd för motorvägen Tvärförbindelse Södertörn som ett viktigt infrastrukturprojekt.

Det finns andra viktiga infrastrukturprojekt, som dubbelspår på hela Nynäsbanan och byggandet av Spårväg Syd. De är viktiga projekt som kommer innebära bättre framkomlighet och minskad klimatpåverkan. Sådana projekt går helt i linje med alla delmål.

Tvärförbindelse Södertörn bryter däremot mot delmål 1. Eftersom det finns tre delmål som vi utgår alla ska uppfyllas så bör rimligen Tvärförbindelse Södertörn underkännas som ett prioriterat infrastrukturprojekt med minskad klimatpåverkan.

Tvärförbindelse Södertörn går på tvärs mot klimatmålen

Vänsterpartiet motsätter sig byggandet av miljöboven Tvärförbindelse Södertörn.

Sverige har skrivit under Parisavtalet och siktar mot att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom luftfart, med minst 70 procent till 2030. Det innebär att vi måste ställa om samhället radikalt. Transporter står idag för drygt 60 % av utsläppen i Stockholms län och utsläppen från vägtrafiken måste minska snabbare än de gör idag. Att då satsa på att bygga motorvägar är ett stort steg i helt fel riktning.

Vi i Vänsterpartiet är emot byggandet av tvärförbindelse Södertörn eftersom vi anser att investeringen bör göras där de gör störst nytta för regionen, för oss som bor här och för omställningen till ett hållbart samhälle.

Naturvårdsverket har varit väldigt kritiska när de yttrat sig i Trafikverkets samråd gällande Tvärförbindelse Södertörn. 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 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 också 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 också att de samhällsekonomiska kostnaderna för klimatpåverkan inte finns med på något sätt i Trafikverkets modell i infrastrukturplanering. Den trafikprognos som utgör underlag för de samhällsekonomiska analyserna är inte förenlig med klimatmål och det är inte att se huruvida Tvärförbindelsen kan vara samhällsekonomisk lönsam i ett fossilfritt samhälle.

Naturskyddsföreningen är också kritiska mot vägbygget. De lyfter mycket av den kritiken Naturvårdsverket lyft: Tvärförbindelse Södertörn gynnar främst ökad framkomlighet för bil och kommer ge bilen konkurrensfördelar jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och trafikprognoserna (vilket säger ökad trafik) är inte ens förenligt med Trafikverkets egna tolkning av klimatmålen. De stöder förslaget på en ny cykelväg men inte i den nuvarande form som föreslås. De ser också större behov av kollektivtrafik mellan Haninge-Flemmingsberg-Masmo men att det kan lösas genom förbättring av befintliga vägar. Påtalade olycksrisker på befintlig väg 259 kan byggas bort med mindre omfattande ombyggnadsåtgärder på denna väg. Om åtgärder sätts in för minskad privatbilism (vilket behövs) kommer det finnas utrymme för mer kollektivtrafik och godstrafik på det vägar som finns idag.

Kommunfullmäktige i Haninge antog 2017-10-09 ett nytt klimat- och miljöpolitiska program. Nedan följer några av de mål som ingår i programmet:

- Kommunens resor och transporter är fossilfria år 2025. I Haninge är alla resor och transporter fossilfria år 2030.
- År 2025 har andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökat till 55 procent av färdmedelsfördelningen.
Indikator: Färdmedelsfördelning i Haninge enligt resvaneundersökningen (RVU) Stockholm.
- År 2022 har växthusgasutsläppen från transporter minskat jämfört med 2014.
Indikator: Växthusgasutsläpp från transporter jämfört med 2014 (förändring i procent)

Vägen framåt för att klara våra klimatmål är så klart en samhällelig planering för mer transportsnålhet, samordnade resor och transporter, mer persontrafik och gods på räls, mer kollektivtrafik och stora satsningar på cykel- och gångtrafik. Och att det ska vara billigare och enklare att resa och transportera gods klimatsmart.

Givet den kritiken som Naturvårdsverket lyfter fram så är sannolikheten väldigt stor att Tvärförbindelsen innebär att vi kommer att missa de klimatmål vi satt upp i Haninge. Det blir tydligare än någonsin att på den eviga tillväxtens altare så kan allt offras, även vårt klimat.

Enligt en trafikutredning som M4Traffic gjort på uppdrag av Stockholms Hamn AB under 2017 så skulle dubbelspår mellan Tungelsta och Hemfosa samt en mötesstation i Segersång innebära tillräcklig kapacitet att transportera det förväntade godset till Norviks hamn under lågtrafik. Med ytterligare utbyggnader skulle full flexibilitet kunna ges och ännu mer gods skulle kunna transporteras. Det finns också möjlighet att transportera gods på sjövägen mot t.ex. Södertälje, Norrköping, Västerås och Gävle. Men så länge det är helt marknadsstyrt hur godset transporteras bort från Norviks hamn så kommer det fortfarande finnas en fördel för lastbilar. Därför behövs också politiska styrmedel som uppmuntrar och underlättar gods på räls och sjöväg framför lastbil. Men om vi har politiska ambitioner om att nå våra klimatmål och undvika mer tung trafik på vägarna så finns det möjligheter så länge det finns en politisk vilja.

Hur Trafikverket har hanterat cykeltrafiken är också under all kritik. Det är som att man kommit på sista timmen att "just ja, vi ska ju ha en cykelväg också". Krister Isaksson, expert på cykelinfrastruktur, redogör i ett blogginlägg på bicycling.se hur Trafikverket gång på gång bryter mot de rekommendationer och standarder om cykelinfrastruktur, inte minst gällande den regionala cykelplanen. Det är stora omvägar för cykelvägen, tvära svängar och farlig utformning. Det verkar som att planeringen av cykelvägen utgått från att det måste kosta så lite som möjligt, dra den där det råkar finnas plats över och att det gör inte så mycket om det blir jobbare för cyklister eller att det blir färre som väljer cykeln.

Vilken prioritering vi väljer är också en fråga om rättvisa och jämlikhet. Satsningar på utbyggd kollektivtrafik kommer helt enkelt fler människor till del, och utbyggda spår för godstrafik minskar dessutom både avgaser och växthusgasutsläpp. Vid pendling till och från jobbet är det huvudsakligen välavlönade och män som åker bil medan kvinnor och fattiga reser kollektivt. Att

satsa på en billigare kollektivtrafik skulle gynna kvinnor och låginkomsttagare. En helt avgiftsfri kollektivtrafik skulle gynna alla bortsett från de allra rikaste. I ett större perspektiv slår klimatförändringarna allra hårdast mot de som bidragit minst till situationen. Det är fattiga människor i andra länder som drabbas värst. Även ur ett nationellt perspektiv är det de ekonomiskt svaga grupperna som får det svårast att anpassa sig till de ändrade förhållanden vi står inför.

I stället för att satsa på en motorväg som ökar bilismen och försvårar våra möjligheter att nå uppsatta miljömål så vill vi i Vänsterpartiet därför bygga ut och förstärka kollektivtrafik och järnväg. Vi behöver aktivt styra godsflödena från väg mot järnväg och regional sjöfart. Vi vill möjliggöra att majoriteten av gods till den nya hamnen i Norvik kan transporteras på räls. Vi vill satsa på dubbelspår till Nynäshamn snarast vilket skulle möjliggöra utökad godstrafik och pendeltrafik. Vi vill att kombiterminalen i Årsta för omlastning från tåg till lastbil kompletteras med fler terminaler för att ge tillräcklig kapacitet. Vi behöver också mer samordnade varutransporter för att göra det enklare och mer attraktivt att köra gods via spår. Vi anser även att Spårväg Syd självklart bör tidigareläggas och förlängas hela vägen till Haninge. Vi vill underlätta och uppmuntra för bussresenärer genom att införa fler kollektivkörfält.

Vi står alltså inför en historisk utmaning att minska våra utsläpp, med miljömål som antagits av både riksdag och regering. Då duger det inte att komma med gårdagens lösningar. Våra investeringar måste ske där vi får störst långsiktig effekt för det samhälle vi vill se.

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 genomföra en rödgrön klimatomställning som räddar planeten och ökar jämlikheten.

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.



Samuel Skånberg (V)