

Förslag till beslut

Hållbarhetsutskottet 17 februari 2021

§2 Yttrande över vägplan Tvärförbindelse Södertörn

Kommunstyrelsen beslutar

Att avslå Södertörnskommunernas gemensamma yttrande

Att som yttrande från Tyresö kommun på vägplan Tvärförbindelse Södertörn, anföra följande:

Bakgrund

En trafiklänk genom Stockholms södra kommuner har diskuterats sedan 1940-talet. 1991 väcktes förslaget om en Södertörnsled inom ramen för Dennispaketet. Vägens halva sträckning från Jordbro till Gladö kvarn byggdes i slutet av 1990-talet. För de resterande delarna saknades finansiering, men Vägverket (som Trafikverket tidigare hette) fick i uppdrag av regeringen att slutföra arbetet med en arbetsplan. Fullt utbyggd skulle Södertörnsleden bli 22 kilometer lång, och tillsammans med Förbifart Stockholm och Norrortsleden bli en del av den yttre tvärleden och binda samman länets norra, västra och södra kommuner. Vägverkets ambition var att Södertörnsleden skulle varit fullt utbyggd år 2016.

De sista etapperna av vägen blev aldrig byggda, då projektet avbröts 28 februari 2013. Ärendet gick ända upp på regeringsnivå, med anledning av ett överklagande. Naturskyddsföreningen kunde överklaga i form av sin medlemsskara, övriga sakägare hade under åren köpts upp av Vägverket. Trafikverket uppgav själva att de inte trodde att vägen skulle klara en rättslig prövning. Faktum var att man lutade sig på gammal lagstiftning och hade inte gjort någon tillåtlighetsprövning, därutöver ifrågasattes myndighetens trafikprognoser.

En intensiv lobbying från partier och politiker har pågått i decennier för att få full finansiering och få vägen på plats - mot regering, länsstyrelsen, Trafikverket, regionen etc. Argumenten har varit att Södertörn måste få del av väginfrastruktur och behandlas lika väl som norrortskommunerna, att vägen är nödvändig för tillväxten på Södertörn, att vägen måste till för Norviks hamns alla lastbilstransporter etc. På senare tid har även klimatargument lyfts, att kollektivtrafik ska gå på vägen och en cykelväg dras parallellt, vilket skulle få ner klimatutsläppen. Det är ren greenwash! Vägen kommer att driva upp utsläppen, både under byggnationen och när vägen är färdigbyggd. Det har också Naturvårdsverket redogjort för i ett flertal remissyttranden.

I sitt remissvar till ett tidigare samråd om Tvärförbindelse Södertörn konstaterar Naturvårdsverket:

“Det kommer inte att räcka med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel för att nå de nationella klimatmålen för transportsektorn. Biltrafikarbetet behöver också minska. Med dagens målsättningar och kunskap om transporteffektiva samhällen är föreslagen utformning av Tvärförbindelse Södertörn olämplig. Projektet är, trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktat på ökad framkomlighet för biltrafik, vilket kommer att ge bilen en ökad konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Något som i sin tur främjar en utglesad stadsbebyggelse med ökad transportefterfrågan och klimat- och miljöpåverkan.

Klimatet

För 10 dagar sedan, 7 februari 2021 kollapsade en glaciär i Himalaya, med 100-200 omkomna i flodvågen som följde. Kollapsen är en konsekvens av klimatförändringarna. Temperaturen i Himalaya har ökat med en grad mellan 2000-2016, jämfört med 1975-2000. Avsmältningen av glaciärerna i Himalaya accelererar och har gått dubbelt så fort efter sekelskiftet. Snötiligången minskar och isarna krymper nu med tio meter om året. De senaste 40 åren har 25 procent av istäcket försvunnit. Den globala uppvärmningen hotar vatten- och livsmedelsförsörjningen för 1,6 miljarder människor som är beroende av glaciärerna i Himalaya. Andra konsekvenser av klimatförändringar är:

- Extremväder – med värmeperioder, stora mängder nederbörd under kort tid
- Högre vattennivåer och med mer mark under vatten och stora problem för fastighetsägare
- Ökade flyktingströmmar i världen (även till Sverige)
- Bränder – se Sverige 2018 (25 000 hektar brann), Australien, Kalifornien
- Sjukdomar – pandemier, hjärt- och kärlsjukdomar, virus
- Minskad biologisk mångfald, artdöd

Koldioxidhalten

Feb. 12, 2021 417.31 ppm

Feb. 13, 2020 413.81 ppm

1 Year Change 3,50 ppm (0.85%)

Varje söndag mäts och redovisas koldioxidhalten i luften på Mauna Loa Hawaii. 12 februari 2021 uppmättes 417,3 ppm, vilket kan jämföras med 413,8 ppm ett år tidigare. Det är en ökning med 3,50 ppm och 0,85% på ett år. Året dessförinnan var ökningen 2,3 ppm. 2013 passerades 400 ppm för första gången i mänsklighetens historia.
<https://www.co2.earth/daily-co2>

Dagens koldioxidhalt i atmosfären är exceptionellt hög och har inte varit på den nivån på minst 800 000 år, troligen miljontals år. Vi närmar oss nivåerna för 15 miljoner sedan, när det var 3-4 grader varmare och där havsnivån var 20 meter högre.

Under de senaste 170 åren har mänskliga aktiviteter ökat koncentrationen av koldioxid i atmosfären med 47 procent över förindustriella nivåer (från 1850). Under detta år kommer världen kunna nå koldioxidnivåer över 50 procent högre jämfört med nivåerna före industrialismen. Redan har den globala genomsnittliga havsnivån stigit ca 21–24 centimeter sedan 1880 och ca en tredjedel har skett de senaste två-tre decennierna.

Vad gör världens länder?

Parisavtalet. 2015 slöts ett historiskt avtal i Paris där alla världens länder kom överens om att gemensamt begränsa den globala temperaturökningen och bekämpa klimatkrisen. Parisavtalet slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under två grader och att man ska sträva efter att begränsa den till 1,5 grader, detta främst genom att minska utsläppen av växthusgaser. En annan del av avtalet handlar om att öka förmågan att anpassa sig till negativa effekter, och att hantera de skador och förluster som uppstår till följd av klimatförändringarna. Alla världens länder har förbundit sig att genomföra åtgärder som bidrar till att målen i Parisavtalet uppnås. Åtagandena som länderna gör ska skärpas successivt och stämmas av globalt var femte år genom en global översyn. En grundtanke är att de länder som har bäst förutsättningar ska gå före.

Vad gör Sverige?

Klimatlagen. Samtliga partier i Sveriges riksdag, förutom Sverigedemokraterna, antog 2017 det klimatpolitiska ramverket. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Syftet med ramverket är att genomföra den omställning som krävs för att Sverige ska nå klimatmålen och bidra till Parisavtalets temperaturmål. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp till atmosfären, jämfört med 1990 års nivåer. Transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med år 2010.

Det är en mycket tuff utmaning att nå målet för transportsektorn. Trafikverkets egna analyser visar att biodrivmedel och elektrifiering inte räcker för att nå dessa mål, dvs trafikarbetet måste också minska. I storstadsregionerna handlar det om en genomsnittlig minskning på 14%, och i tätorterna hela 30%.

Om Trafikverket avser att bidra till att klimatmålen nås, så ska också planeringen utgå från detta! Idag utgår planeringen på prognoser om en fortsatt ökad vägtrafik. Vid val av åtgärder och investeringar borde alltså projekt som styr mot måluppfyllelse prioriteras och åtgärder syfta till att skapa förutsättningar för den önskvärda utvecklingen! Utifrån detta finns det även anledning att ifrågasätta trovärdigheten för de prognoser som gjorts och därmed också projektets samhällsekonomiska lönsamhet.

För att Parisavtalet ska efterlevas behöver Stockholms län minska sina koldioxidutsläpp med 16 procent årligen. Det visar en framtagna koldioxidbudget för länet. För att synliggöra vad det innebär för Stockholms läns del har siffrorna i den nationella budgeten brutits ned och fördelats utifrån regionens invånare och historiska utsläpp.

I Stockholms län står transporter för den största andelen utsläpp.

“– Det här innebär en takt av utsläppsminskningar som aldrig tidigare har genomförts i länet. Detta behöver vi göra i Stockholms län tillsammans med alla andra regioner i Sverige och i världen. Vi har en chans att stabilisera den globala uppvärmningen till under två grader. Men för att klara det är de kommande åren mycket avgörande, säger Anna-Lena Lövkvist Andersen, klimat- och energistrateg på Länsstyrelsen Stockholm.”

*“– Koldioxidbudgeten är ett viktigt underlag för länets beslutsfattare och aktörer att förhålla sig till när de tar beslut om samhällets utveckling. **Ett aktivt arbete med att minska utsläppen av växthusgaser har betydelse för regionens framtid. Om vi inte lyckas begränsa utsläppen kommer de klimatförändringar som redan pågår bli ännu större med stora konsekvenser på vårt samhälle. Ledarskap behövs nu på alla nivåer i samhället, säger Samuel Karlström, klimatanpassningssamordnare på Länsstyrelsen Stockholm.**”*

Ansvarsutkrävande

Parisavtal, Agenda 2030, Klimatlag, klimatfärdplan, Cirkulär ekonomi etc. Det håller inte längre att ta fram väl genomarbetade dokument och skriva under avtal! Nu handlar det om att gå från ord till handling. Nu krävs politiskt ledarskap.

Sverige är en del av världen, likaså Stockholmsregionen och Södertörnskommunerna. Det finns inte utrymme för att bygga nya motorvägar kring Stockholm! Vi har ytterst begränsat tidsutrymme för att kunna klara klimatet och hålla temperaturen kring 1,5-2 graders ökning. Tidsfönstret är mindre än 10 år. Vi måste fokusera på att begränsa utsläppen och ta ansvar för klimatet nu! Först när vi klarat klimatet, så kan behovet av nya motorvägar utredas. Har vi klarat oss utan Södertörnsleden/Tvärförbindelse Södertörn sedan 1940-talet, så kan vi kanske klara oss några år till.

Det krävs ett omtag för transportinfrastrukturplaneringen i Stockholms län! Om den målstyrda planeringen som Södertörnskommunerna säger sig önska, ska bli verklighet så måste man börja med att på ett seriöst sätt tillämpa fyrstegsprincipen. Det krävs backcasting-analyser som utgår från en framtida situation, där vi har uppnått klimatmålen, och utifrån det ser vilka handlingsalternativ som är möjliga.

Transportflöden måste effektiviseras genom ekonomiska styrmedel, och en överflyttning från väg till räls. Framtida transportsystem kan komma att automatiseras och elektrifieras vilket minskar peak-problematik och gör att infrastrukturen kan nyttjas mer effektivt. Mycket pekar också på en ökning av distansarbetet, vilket också minskar problemet med att transportsystemen överbelastas vid vissa tidpunkter. Med en cirkulär ekonomi, minskas behovet av ständigt nya produkter och transporter av dessa.

För Tyresös del finns specifika utmaningar för transportsystemet. I kommunens trafikstrategi, Tyresö styr mot hållbara transporter, är målet baserat på nationella och regionala mål, att biltrafikens andel av resandet ska gå från dagens 50% till 29% år 2030. Beläget på en halvö, utan någon spårförbindelse, så är Tyresö idag helt beroende av en fungerande busstrafik. Busstrafiken måste få kraftfulla förbättringar, men kan ändå på sikt komma att bli otillräckligt. Det är därför helt nödvändigt att den regionala planeringen för Stockholms län också tar sikte på mer kapacitetsstark kollektivtrafik till Tyresö under kommande planperiod. Ett kraftigt förbättrad cykelinfrastruktur är ytterligare en viktig pusselbit för att vi ska nå målen i trafikstrategin.

I det fall att biltrafiken från Tyresö inte minskar, riskerar framkomligheten att försämrats ytterligare på Nynäsvägen, Örbyleden, Södra länken, Klarastrandsleden, Essingeleden m fl. Än mer allvarligt är att utsläppen inte minskar i den takt som är nödvändigt för att klara klimatmålen och Parisavtalet. Tiden rinner ifrån oss, snart har vi inte längre möjlighet att sänka utsläppen och stoppa klimatförändringarna. Utsläppen från transporter står för den största delen av de utsläpp som sker i Stockholmsregionen, och dessa utsläpp minskar inte. Genom att använda våra gemensamma resurser till att bygga nya motorvägar kring Stockholm, minskas också möjligheten att bygga ett hållbart transportsystem.

Marie Åkesdotter, ordförande i Hållbarhetsutskottet (MP)