



RESERVATION

Miljö- och samhällsbyggnadsutskottet 18 oktober 2017

§135 Svar på remiss om Länsplan för regional transportinfrastruktur, Stockholms län 2018-2029

Miljöpartiet yrkar delvis bifall till förvaltningens förslag till beslut, med följande ändringar:

- Stadsbyggnadsförvaltningens skrivelse listar under rubriken "För kommunen är det speciellt viktigt att", ett antal prioriterade projekt. Listan bifalles med undantag för den sista punkten, Tvärförbindelse Södertörn, som avslås.
- Södertörnskommunernas gemensamma skrivelse bifalles med undantag för det som föreslås gällande projektet Tvärförbindelse Södertörn, vilket avslås.

Att därutöver anföra:

I juni 2017 antog riksdagen ett klimatpolitiskt ramverk. Klimatlagen och nya klimatmål ska ge Sverige en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Klimatlagen träder i kraft 1 januari 2018. Bakom överenskommelsen står Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna, samt i vissa delar även Vänsterpartiet.

Att minska utsläppen från transportsystemet är en av de svåraste utmaningarna vi står inför, i arbetet med att nå klimatmålen. Underlagen inför de nya målen och klimatlagen är tydliga: Ny teknik kommer inte räcka för att ställa om trafiken, utan det krävs också en avsevärd minskning av motortrafiken, och de största minskningarna måste ske i storstadsregionerna. Detta kräver i sin tur en omställning av hela vår planering av transportsystemet.

Tvärförbindelse Södertörn är därmed ett motorvägsprojekt som hör gårdagen till. I en modern storstadsregion bygger vi ett transportsystem som både klarar tillgänglighet och mobilitet, utan de lokala och globala miljöproblem som ökad biltrafik medför. Det handlar om att ställa om så att mer gods kan gå på järnväg, mer lokal handel, nya arbetsformer som medför mer flexibilitet i arbetet vad gäller tid och plats. Samt självklart större satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik.

På Södertörn behöver Spårväg Syd byggas för att ge kapacitetsstark kollektivtrafik till hela södra länshalvan. Stombussnätet måste förstärkas kraftigt, samt utbyggnad av järnvägen mot Nynäshamn som ger ökad kapacitet för både gods och passagerare.

18 B am

Naturvårdsverket skriver i sitt samrådsyttrande för Tvärförbindelse Södertörn 2017-01-27, ärendenr: NV-03101-16):

”Naturvårdsverket konstaterar att Tvärförbindelse Södertörn trots förbättringar för kollektivtrafik och cykel, främst inriktas på ökad framkomlighet för biltrafik och därmed kommer att ge bilen konkurrensfördel jämfört med kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Detta motverkar omställningen till ett långsiktigt hållbart urbant transportsystem såväl som regionala och nationella mål för klimat och miljö.”

Vidare:

”Skäl och utveckling av Naturvårdsverkets ställningstagande

Tvärförbindelse Södertörns betydelse för trafikutvecklingen En enig miljömålsberedning har aviserat ett förslag om ett klimatpolitiskt ramverk och ett mål för minskning av transportsektorns växthusgasutsläpp med minst 70 procent mellan åren 2010-2030.1 Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Hur transportsystemet utvecklas är av central betydelse för möjligheten att nå Sveriges målsättningar på klimatområdet. Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och i Stockholms län för drygt 60 procent av växthusgasutsläppen, utanför utsläppshandeln. För att klara klimatmålen räcker det inte med effektivare fordon och ökad andel förnybara drivmedel. Minskat trafikarbete med bil, genom en inriktning mot mer transportsnål samhällsplanering, behövs också.

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. 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 samrådsunderlaget 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.”

Miljöpartiets synpunkter på det södertörns gemensamma remissvaret:

På sidan 5 listas hur väl de olika infrastrukturprojekt ska bidra till Södertörns kommunernas prioriteringsgrunder. Bedömningarna väcker en hel del frågor. Varför anses till exempel inte Spårväg syd strukturerade kollektivtrafiksatsningar och cykelsatsningar, bidra till mål 4 om bättre framkomlighet för gods? Ju fler persontransporter som sker med kapacitetsstark kollektivtrafik och cykel, desto större blir utrymmet för godstransporter i vägnätet.

TR B am

På vilket sätt bidrar Tvärförbindelse Södertörn till bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel? Det borde vara ganska självklart att utökad kapacitet för biltrafiken, inte förbättrar cykelmöjligheterna.

På sidan 6 görs motsvarande genomgång av projekten utifrån regeringens direktiv om prioriterade utmaningar. Även dessa bedömningar väcker frågor;

b. Bostäder – skapar förutsättningar för ökat bostadsbyggande:

För Tvärförbindelse Södertörn finns inga utpekade nya bostadsområden eller något bostadsåtagande. Den s.k. Sverigeförhandlingen gäller Spårväg syd och inkluderar ej Tvärförbindelse Södertörn. Sverigeförhandlingen innebär ett åtagande om bostadsbyggande i bland annat Huddinge kommun som motprestation för att få Spårväg syd på plats. *Spårväg Syd är ett fristående objekt* och det är gravt vilseledande att sammankoppla Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn.

e. Digitaliseringen – ta hänsyn till digitaliseringens möjligheter:

Hur tar Tvärförbindelse Södertörn hänsyn till digitaliseringens möjligheter? Dagens möjligheter att arbeta från hemmet, eller ombord på kollektivtrafiken minskar ju tvärtom behovet av nya motorvägar.

f. Ett inkluderande samhälle – Bidrar till social hållbarhet:

Större infrastruktur så som Tvärförbindelse Södertörn tar omfattande mark i anspråk, ger irreversibla ingrepp i naturmiljön och skapar stora barriäreffekter. De som gynnas av motorvägarna är de som har bättre ekonomiska förutsättningar och har tillgång till bil. En förutsättning för social hållbarhet är stärkt kollektivtrafik. Tvärförbindelse Södertörn byggs inte för lokal kollektivtrafik. Att social hållbarhet ökar med ett större utbud av arbetsplatser är inte en sanning (se Kista och Järva).

Från Miljöpartiet vill vi uppmana Trafikverket att istället för dagens planeringsprocess, använda sig av så kallad backcasting. Det handlar om att utgå från att vi i framtiden har uppfyllt klimatmål och mål om social hållbarhet, för att därefter föreslå vilken utveckling som krävs för att nå dit. Med en sådan process så skulle vi få helt andra prioriteringar i transportplaneringen, där gång, cykel och kollektivtrafik får huvudrollen.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter, ledamot

Peter Bylund, ersättare

