



Förslag

Ärende 10: Huddinge kommuns remissvar om Tvärförbindelse Södertörn

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens beslut

1. Huddinge kommuns remissvar formuleras med utgångspunkt i Vänsterpartiets synpunkter och yttrande som svar på granskningshandling för väg 259 Tvärförbindelse Södertörn.
2. Huddinge kommun avstår från att delta i Södertörnskommunernas gemensamma yttrande (enligt bilaga 2 bifogat till kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 februari 2021) med utgångspunkt i Vänsterpartiets synpunkter och yttrande.

Yttrande

Vi ställer oss inte bakom remissvaren som finns i tjänsteutlåtandet daterat den 16 februari 2021 (bilagorna 1 och 2). Vi menar att detta projekt är feltänkt från början. Målet är att minska klimatpåverkan från transporter inom Sverige med 70 procent fram till 2030. 2045 ska inrikestransporter nå nollutsläpp. Med ett vägbygge som är ämnat att transportera gods på motorväg mellan djuphamnen i Nynäshamn och Stockholm så kommer vägtransporterna tvärtom att öka. Vänsterpartiet vill istället se en utökad kapacitet för godstransport med tåg längst denna strecka. Spårvägsinfrastrukturen behöver i så fall byggas ut och förlängas. Detta menar vi dock är en mer hållbar lösning på sikt än att cementera fast bilismen i såväl vår egen som närliggande kommuner. Vi vill se fler satsningar på kollektivtrafiklösningar så att det blir ett smidigt alternativ att ta pendeln, bussen och cykeln.

Vi står inför en (global) klimatomställning för att möjliggöra att även framtida generationer ska kunna leva på vår planet under goda förutsättningar och behöver ta riktning för det i de val som vi gör här och nu. Vi behöver därför jobba med mer innovativa, klimatsmarta och miljövänliga lösningar för transporter. Infrastrukturprojektet Tvärförbindelse Södertörn är inte hållbar ur varken ekologiskt, socialt eller ekonomiskt perspektiv. För Huddinges del riskerar vi drastiskt ökade bullernivåer och att halten av skadliga partiklar i luften ökar. Samtidigt påverkas, för Huddinge viktiga, rekreationsområden som

Flemingsbergsskogen. Den planerade vägen kommer att till viss del gå i tunnel vilket är positivt. Dock kommer den att skära genom större sammanhängande naturområden och ta delar av naturreservatet i anspråk. Vidare kommer barriäreffekten som finns i dag att öka för såväl djur som människor. Även kulturmiljön kommer att påverkas negativt. Tvärförbindelsen är också (för skattebetalarna) ett mycket dyrt projekt och saknar också, vad vi vet, än idag finansiering. Att då arbeta vidare med att upphäva detaljplaner, och i de fall det behövs, ta fram nya detaljplaner med de kostnader som det medför kan inte ses som att ta ansvar för ekonomin.

Vi anser inte att värdet av tvärförbindelsen är så högt att de överväger dessa negativa aspekter.

Naturvårdsverkets kritik

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.

Globala och 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, 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

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.

Vi menar avslutningsvis att alla kommuner i Sverige, inklusive Huddinge har ett ansvar för att leva upp till de avtal som slutits med andra länder för att reducera klimatpåverkan. Därför bör Tvärförbindelse Södertörn inte genomföras.

Nujin Alacabek