



## Vänsterpartiet Haninges synpunkter gällande ärendenummer TRV 2017/27, vägplan för anläggning av väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

**Haninge 2021-03-10**

Vänsterpartiet tycker inte att motorvägen Tvärförbindelse Södertörn ska byggas. Projektet är en katastrof för klimatet som inte kommer att lösa de utmaningar som Södertörn har.

Vi måste motverka massbilismen och göra det lättare och enklare att ta pendeln, bussen, cykeln eller gå. Vi måste kraftigt minska bilåkandet och använda oss av många olika verktyg för att lyckas med det.

### 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.

Vänsterpartiet anser att alla infrastrukturprojekt måste utgå ifrån klimatmålen och ha med i beräkningarna vad som krävs för att vi ska nå målen.

### Haninge klimatmål

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)

Utvecklingen 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. Att motorvägen inte kommer att gynna kollektivtrafik-, cykel- och gångtrafik framgår tydligt från Naturvårdsverkets kritik.

Vänsterpartiet anser att Tvärförbindelse Södertörn kommer att försvåra för även Haninge kommun att nå sina klimatmål.

## 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.

Vänsterpartiet anser att Naturvårdsverkets kritik måste tas på allvar och att planerna görs om så att klimatmålen är styrande och att infrastrukturprojekt som görs inte ska gynna bilismen på bekostad av hållbara resealternativ.

## Naturen

Naturskyddsföreningen i Huddinge har tidigare skrivit remissvar om hur naturen och den biologiska mångfalden skulle påverkas i Huddinge. Men även Haninge kommer att påverkas.

Kommunstyrelseförvaltningen i Haninge tar upp flera aspekter som vi håller med om där motorvägen riskerar negativa konsekvenser för Haninges natur:

- Svaga gröna samband riskerar försvagas ännu mer
- Påverkan på Rudans naturreservat
- Ökade bullernivåer och bullerspridning
- Belysning som är en störning till nackdel för den biologiska mångfalden
- Klimatanpassning, avrinningsvägar och översvämningrisk riskerar försämrans
- Dagvattenhanteringen riskerar försämrans

Vänsterpartiet anser att den negativa påverkan på natur och biologisk mångfald inte är acceptabel.

## 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. säger 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 åsidosatt klimatmålen i arbetet. Det krävs omtag där man använder trafikprognoser som går i linje med den utveckling som krävs för att vi ska nå klimatmålen.

## 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 det man helt missar är att det finns alternativ! I en rapport (M4Traffic, 2017-10-18) som framtagits på uppdrag av Stockholms Hamn AB så visar man tydligt 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 bland annat 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. I deras rapport redovisar de förslag på olika stöd för att främja överflyttning av godstransport från väg till sjöfart och järnväg, bland annat en "ekobonus".

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.

Vänsterpartiet anser att fyrstegsprincipen måste gälla. Man måste göra omtag för att se vilka alternativa satsningar man kan göra för att hantera godstransport via järnväg. Man måste också utreda vilka ekonomiska styrmedel och andra verktyg som kan användas för att föra över mer gods till järnvägsspår.

## Jämlikhet

Det är låginkomsttagare och de som är mest utsatta som kommer att påverkas mest negativt av klimatförändringarna. Av den anledningen är det viktigt att infrastrukturprojekt går i linje med klimatmålen så att klimatförändringarnas omfattning och påverkan begränsas.

Ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv så borde Trafikverket satsa på infrastruktur för kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik då kvinnor och låginkomsttagare nyttjar det i större utsträckning.

Buller och luftföroreningar tenderar också att slå ojämnt. Så var det med Förbifart Stockholm och så ser det ut att bli även här. I Masmo och Fittja kommer befolkningen att påverkas.

Dagens ETC skriver att projektet ha måttliga till stora negativa konsekvenser för människors hälsa. De lyfter att av alla luftföroreningar i stadsluft har partiklarna starkast koppling till negativa hälsoeffekter. Långtidsexponering för låga halter orsakar hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer. Partiklar har särskilt stora negativa effekter på barns hälsa. De orsakar bland annat astma och försämrad lungutveckling hos barn. Dessa sjukdomar är redan vanligare i de områden som kommer att drabbas hårdast av utsläpp från den nya tvärförbindelsen än i rikare områden.

Vänsterpartiet anser att Trafikverket bättre bör väga in jämlikhetsperspektivet i sina infrastrukturprojekt, vilket har missats i detta projekt.

## Vänsterpartiets förslag

Vi anser att Trafikverket ska ta fram 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, att bygga ut järnvägskapaciteten, att det införs ekonomiska styrmedel och regleringar för att främja järnvägstrafik, att bygga ut kollektivtrafiken, att införa fler kollektivkörfält, trafiksäkra befintliga vägar, att införa avgiftsfri kollektivtrafik och 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.

/Vänsterpartiet Haninge  
Haninge, 2021-03-10

Vänsterpartiet Haninge har ansökt om och fått förlängd tid för synpunkter till 10 mars.