

Kommunstyrelsen 12 januari 2021

§9 Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen

Kommunstyrelsen beslutar

Att avslå Södertörns kommunernas gemensamma yttrande

Att som yttrande från Tyresö kommun på remissen Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, anföra följande:

Samtliga partier i Sveriges riksdag, förutom SD, har antagit det klimatpolitiska ramverket. Enligt detta ska Sveriges utsläpp vara netto-noll senast år 2045 med ett delmål om att transportsektorns klimatpåverkan ska minska med 70 procent till 2030, jämfört med år 2010. Det är en mycket tuff utmaning att nå målet för transportsektorn. Det finns en bred samsyn om att detta mål inte är möjligt att nå med nuvarande inriktning på transportinfrastrukturplaneringen. Det är därmed hög tid att planera och investera i ett hållbart transportsystem!

För Tyresös del finns specifika utmaningar för transportsystemet. I kommunens trafikstrategi, Tyresö styr mot hållbara transporter, så 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, och utan någon spårförbindelse till kommunen, 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 nationella mål och Parisavtalet. Tiden rinner ifrån oss, snart har vi inte längre möjlighet att nå målen. Utsläppen från transporter står för den största delen av de utsläpp som sker i Stockholmsregionen, och dessa utsläppen minskar inte. Genom att använda våra gemensamma resurser till att bygga nya motorvägar kring Stockholm, minskar vi också möjligheten att bygga ett hållbart transportsystem.

Generellt måste vi gå från en planering som baserar sig på prognoser om ökat resande, till en planering som utgår från att vi måste nå miljö- och klimatmålen.

I Södertörnskommunernas yttrande beskrivs detta på följande vis:

“Trafikverket använder sig av basprognoser för att beskriva den framtida trafikutvecklingen. Det är en framskrivning av dagens trafik givet faktorer som bland annat ekonomisk tillväxt. Syftet med basprognoserna är inte att ”beskriva en önskvärd framtid eller en ideal klimatpolitik, utan utgöra en referensutveckling för bland annat infrastrukturplanering.” Södertörnskommunerna anser att nästa planomgång snarare bör styras utifrån en målstyrd planering, just i syfte att klara miljömålen.

Genom att slå fast vilka mål vi vill nå blir det tydligt vilken inriktning som behövs. Om man grundar sig på en prognostiserad trafikutveckling baserad på historisk utveckling och sedan väljer åtgärder för att möta upp densamma kommer vi inte att nå klimatmålen. I så fall förutsätter det att man använder resultatet av basprognoserna för att välja de åtgärder som skapar en önskvärd utveckling givet politisk inriktning, exempelvis klimatmålen och det klimatpolitiska ramverket. Om klimatmålen ska nås behöver en målstyrd planering följa, där åtgärder väljs för att nå målet och nivån på åtgärderna grundas i vad basprognoserna visar. På så vis motverkas den negativa spiralen.”

Trots detta så väljer man i samma gemensamma yttrande att lyfta fram Tvärförbindelse Södertörn, tidigare kallat Södertörnsleden, som ett av sina två viktigaste krav. Det här går naturligtvis inte ihop! En lång rad myndigheter och organisationer har tydligt visat på att Tvärförbindelse Södertörn går stick i stäv med målet om att minska transportsektorns klimatpåverkan. Naturvårdsverket skriver i sitt samrådsyttrande från 2019:

“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.”

Nu krävs ett omtag för transportinfrastrukturplaneringen i Stockholms län. Om den målstyrda planering, som Södertörnskommunerna säger sig önska, ska bli verklighet så måste man börja med att på allvar tillämpa fyrstegsprincipen. Det krävs backcasting-analyser som utgår från en framtida situation där vi har uppnått klimatmålen, och utifrån det se på 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.

Marie Åkesdotter (MP)