

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-10-22
Besvaras senast
2015-11-12

Till klimat- och miljöminister Åsa Romson (MP)

2015/16:94 Tvärförbindelse Södertörn

Under ett flertal år har den så kallade Södertörnsleden varit ett prioriterat projekt som Trafikverket ansvarat för att det ska genomföras så snart som möjligt. Tyvärr överklagades projektet och på grund av juridiska teknikaliteter måste Trafikverket nu göra om planeringen och projektet riskerar att bli avsevärt mycket dyrare.

Tvärförbindelse Södertörn som är efterföljaren till Södertörnsleden är i sin sträckning oerhört angelägen för att hela Stockholmsregionen, men främst de södra delarna, ska kunna fortsätta att utvecklas. Som en förlängning på Förbifart Stockholm kommer Tvärförbindelse Södertörn att binda samman de tre transportstråk som går söderut från Stockholm i form av E4/E20 parallellt med tunnelbanans röda linje, stambanan parallellt med Huddingevägen och Nynäsbanan parallellt med Nynäsvägen. Denna sorts tvärförbindelser skapar nödvändiga nya resvägar och stärker arbetet med att skapa en flerkärnig region.

När den nya hamnen i Nynäshamn kommit till stånd och tusentals ton gods ska transporteras vidare ut i landet kommer Södertörn inte att klara trycket om Tvärförbindelse Södertörn inte är på plats. Att köra genom den överfulla Södra länken är inte ett alternativ under många tider på dygnet och kvar finns alternativet att åka genom villaområden i Huddinge eller längs krokiga och underdimensionerade vägar genom Grödinge och Vårsta.

Södertörn är en expansiv del av Stockholms län som måste få fortsätta att växa de kommande åren. För att bostadsbyggandet ska kunna ta fart och hänga med i regionens utveckling, som drivs av en god tillväxt och inflyttning till länet, måste Tvärförbindelse Södertörn komma på plats. Utan den begränsas växtkraften på Södertörn och i Stockholmsregionen som är Sveriges ekonomiska draglok.

Det är vida känt att ministern har ett negativt synsätt på utbyggnad av vägnätet med bevekelsegrunder att det är negativt för miljön och klimatet. Tidigare har ministern agerat i regeringen för att stoppa vägprojektet Förbifart Stockholm mot bakgrund av de miljökonsekvenser som hon beräknat bli konsekvensen av bygget. Eftersom Tvärförbindelse Södertörn är fortsättningen på den yttre tvärförbindelse som Förbifart Stockholm är början på är det alltså inte orimligt att anta att ministern har en liknande uppfattning i denna fråga och kommer att agera på ett liknande sätt. En regering tillämpar kollektivt beslutsfattande vilket

möjliggör för ministern att i praktiken sätta stopp för det som hon inte accepterar.

Mot bakgrund av ovanstående blir mina frågor till klimat- och miljöminister Åsa Romson därför:

1. Gör klimat- och miljöministern bedömningen att projektet Tvärförbindelse Södertörn kommer att ha negativ eller positiv påverkan på klimatet och miljön?
2. Vad avser klimat- och miljöministern att vidta för åtgärder för att stoppa projektet Tvärförbindelse Södertörn mot bakgrund av ministrarnas motstånd gentemot andra vägprojekt med liknande syfte?
3. Har klimat- och miljöministern vidtagit eller avser ministern att vidta några åtgärder i syfte att säkerställa att projektet Tvärförbindelse Södertörn stoppas i Regeringskansliet mot bakgrund av de eventuellt negativa konsekvenserna för klimat och miljö?

.....

Erik Ottoson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Anders Norin