



### Förslag

Kommunstyrelsen 24 september 2013

§ 6 Svar på remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025

#### Förslag till beslut:

**Att bifoga Miljöpartiets text till förvaltningens svar.**

Miljöpartiet delar förvaltningens yttrande gällande statliga investeringar, satsningar på gång- och cykeltrafik, bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för busstrafik.

Hållbarhetsfrågorna kan inte längre ses som en isolerad fråga, utan är en direkt effekt av hur infrastrukturen planeras. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar kommer att fortsätta att öka.

Läget för klimatet är allvarigare än någonsin. De internationella förhandlingarna har misslyckats och risken är att mänskligheten står inför ett mardrömsscenario med 3-4 graders temperaturhöjning. I det läget är det oerhört viktigt att lokal, regional och nationell politik svarar upp där det internationella samfundet misslyckats. Varje land och varje region och kommun måste ta ansvar för att minska sina egna koldioxidutsläpp.

Koldioxidutsläppen ökar också i Stockholmsregionen. Mellan 2009 och 2010 ökade de med 9,5 procent, enligt samverksorganet Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet (RUS). Nationella planens ansatser att ta hänsyn till klimatmål, liksom att följa fyrstegsprincipen fullt ut är bra. Men dessvärre ser vi inte att dessa ansatser blir gällande när objekten i högre grad bidrar till ökad bilkörning och en fortsatt inriktning på att fullfölja Sveriges genom tiderna dyraste motorvägsbygge Förbifart Stockholm.

Prioriteringen av objekt i den nationella infrastrukturplanen bygger till stor del på samhällsekonomiska kalkyler, där Trafikverket gör den samlade bedömningen att planförslaget bidrar till ekonomisk och social hållbarhet, men har en negativ påverkan på ekologisk hållbarhet. De underliggande kalkylerna behöver en noggrannare analys då underlaget innehåller flera exempel på direkt felaktiga siffror:

Exempel 1: Direkt felaktigt värde för restidsvinster – gör väginvesteringar mer lönsamma

FEL värde har använts för en av vägkalkylerna, vilket gör väginvesteringarna mer lönsamma på papperet. Man har räknat på en restidsvinst på 145 kr/h istället för 121 kr/h. Detta beror, enligt uppgifter, på slarv och att det hela upptäcktes så sent att man inte mäktade med att göra om kalkylerna utifrån det rätta värdet. Denna text i en av underlagsrapporterna beskriver det mer i detalj:

”Tidsvärdet för privata personresor i EVA är felaktigt, det baseras bara på värdet för långväga resor istället för ett sammanvägt värde mellan långa och korta resor, det innebär att EVA har använt ett tidsvärde på 145 kr per timme i stället för 121 kr.”

Exempel 2: Nedvärdering av tidsvinster med tågtrafik jämfört med väg

I den senaste uppdateringen av de värden som ska användas i kalkylerna (ASEK5) beslutades att restidsvinster med tåg ger mindre nytta än tidigare och samtidigt höjdes värdet för restidsnytta på väg. Detta ger att restidsvinster med vägobjekt bedöms som mer lönsamma än tidigare och motsvarande på järnväg tvärtom – vinsterna har blivit lägre.

Exempel 3: Orimligt högt bilinnehav

Man räknar på en ökning av bilinnehavet med 43 procent eller 30 procent relativt 2010. Det är att betrakta som höga siffror, t ex utifrån att färre unga skaffar körkort. Högt bilinnehav ger större flöden på vägtrafik, vilket i sin tur ökar nyttan med väginvesteringar.

Exempel 4: Körkostnaden för låg

Man räknar på orimligt låga drivmedelspriser, vilket också gör att trafiken förväntas öka mer än vad som kan bli fallet i verkligheten. Även det gör vägobjekten mer lönsamma.

Trafikverket har i en tidigare rapport ”Underlag för klimatscenario”, visat att det, trots en fortsatt teknikutveckling, krävs en 20 procent minskning av biltrafiken till år 2030 för att Sveriges (relativt blygsamma) klimatmål ska nås. I storstäderna måste denna minskning vara ännu större. Vi behöver därför satsa kraftigt på de kapacitetsstarka trafikslagen: gång, cykel och kollektivtrafik.

Den stora överflyttning mellan transportslag som krävs, blir inte möjlig om man samtidigt fortsätter att investera i utbyggd vägtrafik. Det krävs också stora ekonomiska resurser för att skapa infrastruktur för de kapacitetsstarka trafikslagen. Därför måste dessa prioriteras när medel ska fördelas. Vi kan alltså inte lägga 61 miljarder kr på två mil motorväg i Stockholmsregionen. Likaså avvaktar vi åtgärdsvalstudien för Tvärförbindelse Södertörn. De ekonomiska medel som frigörs kan användas till betydligt större investeringar i spårbunden trafik, såsom fler spår från Älvsjö söderut, dubbelspår på hela Nynäsbanan, byggande av Spårväg syd.

Stockholmsavtalet är redan ett fossilt paket som inte svarar upp mot klimatutmaningen. Det är inte möjligt att klara klimatmålen med den utveckling som förutspås som en konsekvens av förhandlingens stora investeringar i vägtrafik. Därför måste förhandlingen göras om, trängselskatten utökas och gå till kollektivtrafiken och de medel som är planerade att gå till Förbifart Stockholm ska användas för att bygga en kollektivtrafik som klarar Stockholms kraftiga befolkningstillväxt.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö

Marie Åkesdotter

Peter Bylund