



## RESERVATION

Kommunstyrelsen 23 oktober 2012

### **§161 Remiss från Länsstyrelsen om regional inriktning för transportinfrastrukturen i Stockholms län**

Miljöpartiet lade ett förslag på kommunstyrelsens sammanträde som svar på remissen från Länsstyrelsen i Stockholm. Majoriteten avstyrkte förslaget och därmed reserverar vi oss. I Länsstyrelsens remiss saknas hållbara lösningar på regionens transportproblem. Det rimliga är avföra ohållbara projekt, att sätta målen i fokus och ge Stockholmsregionens transportsystem en modern, mänsklig och miljöanpassad utformning.

#### **Bakgrund**

Den långsiktiga transportplaneringen som Remissversionen av "Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län" är en del av, utgår från Riksdagens transportpolitiska mål. Målen omfattar tillgänglighet som inkluderar jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. I tillgänglighet tas fasta på att transportsektorn ska svara lika mot män och kvinnors resbehov och man ska kunna nå önskade målpunkter med hög kvalitet. Målet om miljö syftar till att transportsektorn ska bidra till att nå de av Riksdagen beslutade 16 miljö kvalitetsmålen, där klimatmålet betonas starkt. Trafiksäkerheten grundar sig på Nollvisionen. En förbättrad hälsa tar i huvudsak utgångspunkt i miljö kvalitetsnormerna och riktvärden för buller.

Det regionala trafikplaneringsutrymmet för åtgärdsval är dock låst genom Stockholmsöverenskommelsen från 2007, som avsåg att skapa en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt. RUF 2010 konkretiserar åtgärdsvalen ytterligare genom sju planeringsmål. Båda dokumenten angav som mål att sänka utsläppen från vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent fram till 2030. Målet har dock inte genomförats i transportplaneringen.

Remissversionen av Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län anger att målet för transportsystemet är att erbjuda en tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad,
- Tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling,
- Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Remissens prognoser pekar på att de transportpolitiska målen inte kommer nås. För flertalet av målen går utvecklingen till och med i motsatt riktning. Klimatutmaningen som betonas i såväl de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen, RUF 2010, Stockholmsöverenskommelsen, samt i den regionala inriktningen, går i fel riktning!

*ML* *ML*

Det är nödvändigt att minska utsläppen om vi ska klara klimatmålen och motverka klimatförändringarna. Stockholmsöverenskommelsen utgick ifrån vetenskapliga studier och vad som krävs för att klara max 2 graders global temperaturhöjning. Trots detta valde man redan 2007 och väljer nu 2012 att förbise åtagandet och fortsätter att planera för ett ohållbart transportsystem!

Den kraftiga vägtrafikökningen på 50 procent, dvs nästan 1 miljon resor om dagen, gör det omöjligt att nå delmålet om 30 procents utsläppsminskning. En minskning som är nödvändig om vi ska klara tvågradersmålet. Än mindre kan vi nå det nödvändiga klimatmålet – att minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid med 80 procent.

Planeringen av länets transportinfrastruktur står vid ett vägval, där Stockholmsöverenskommelsen innebär ett tydligt avsteg från målet att klara klimatutmaningen. Efter Stockholmsöverenskommelsen och RUFSS 2010 har Trafikverkets kapacitetsutredning och Riksrevisionens granskning av transportsektorns arbete med klimatmålen presenterats. Båda visar att även med en förväntad teknikutveckling, måste vägtrafiken i transportsektorn kraftigt minskas för att nå klimatmålen.

Det är omöjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet om man tar klimatmålen på allvar. Klimatmålen uttrycks särskilt av regeringen och riksdagen, inte minst genom de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen. Även regionen genom RUFSS 2010, Stockholmsöverenskommelsen samt i innevarande inriktningsplanering.

Remissen för inriktningen av transportsystemets utveckling visar tydligt att ökad vägtrafik och köer leder till allvarliga miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Prognosen visar på en trafikökning i bland annat Stockholms innerstad som inte är i linje med Stockholms framkomlighetsstrategi. Inriktningen stämmer därmed inte heller överens med målet om god hälsa. Vi saknar inriktningens effekter på trafiksäkerheten och jämställdheten i planerna. Dessa ingår som en del av de transportpolitiska målen och bör också finnas med i den regionala inriktningen för transportsystemet.

Tillgängligheten (mätt som framkomligheten i vägnätet år 2030) försämras enligt prognoserna. Samtliga infartsleder som matar in till Förbifart Stockholm och tvärresor i regioncentrum utmärker sig särskilt. Södra och Norra länken får så allvarliga problem att det leder till säkerhetsproblem och avstängningsproblematik. Sett enbart ur tillgänglighetsperspektivet är Förbifart Stockholm med tunnelförläggning oförsvarbart. Förbifart Stockholm leder dessutom till en glesare stadsstruktur som går helt emot ambitionerna om en tätare och mer energieffektiv stad.

I ett växande Stockholm är det viktigt att fler reser yt- och energieffektivt. Om fler ska samsas på en begränsad yta, står ökad vägtrafik direkt emot en växande och fungerande region. Fler vägar genererar mer vägtrafik i trafiksystemet, där trängsel och negativa effekter på miljö och hälsa förstärks. Målet om att öka andelen kollektivtrafikresor med 5 procentenheter uppnås inte. Andelen kollektivtrafikresor minskar istället. Hela 350 000 resor om dagen flyttas från tänkt kollektivtrafik till bil. Ökande trängsel i vägsystemet riskerar dessutom att skapa problem för bussresandet.

I remissen beskrivs ett antal sträckor av regionens spårtrafik som högt belastade. Till exempel bedöms sträckan Hammarbyhöjden – Skärmarbrink vara högt belastad år 2030, men inte till stationen Gullmarsplan på samma linje.

Inte heller förväntas till exempel sträckan Gullmarsplan – Medborgarplatsen vara högt belastad år 2030, trots att den är det redan år 2012. Åtgärder saknas. Liknande frågor finns på flera sträckor. Systemet är inte heller uppgraderat med investeringarna Citybanan, förlängningen av Tvärbanan eller en förlängd tunnelbana till Nacka.

Regional cykeltrafik omnämns inte, trots att antalet cyklister ökar i regionen och då cykel är ett viktigt transportslag för en hållbar utveckling av länets transporter. Det regionala cykelprojektet Satsa II borde ges en stor betydelse i den regionala inriktningen för transportsystemets utveckling i Stockholms län.

Fyrstegsprincipen omnämns inte trots att den har en stor betydelse för val av åtgärder och möjligheten att styra transportsystemet mot kostnadseffektiva, miljövänliga och energieffektiva transporter. Under rubriken framtida satsningsområden går det att se tendenser till fyrstegsprincipens bärande tanke, men dessa kommer in i ett skede då huvuddelen av transportsystemets utveckling redan är fastlagd. Möjligheten att påverka utvecklingen genom fyrstegsprincipen minskar därmed avsevärt.

Stockholmsöverenskommelsen är avsedd att skapa en samlad trafiklösning för miljö och tillväxt men leder till motsatsen. Av den anledningen är det inte möjligt att genomföra Stockholmsöverenskommelsen i sin helhet. Stockholms län behöver ett trafiksystem som bygger på minskat resbehov, kraftigt ökad andel kollektivtrafik och cykel, investeringar som stärker infrastrukturen mot miljövänligare fordon, samt effektiva styrmedel för att minska trängsel och andra negativa konsekvenser av transportsystemet.

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter

