

Motion till riksdagen 2011/12:T276

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Förbifart Stockholm och regionens kollektivtrafik

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planerna på Förbifart Stockholm bör avbrytas som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att omförhandla avtalet med bl.a. Stockholms läns landsting och Stockholms stad om medfinansiering av väg- och spår-satsningar m.fl. satsningar i Stockholmsregionen så att intäkterna från trängselskatten tillfaller kollektivtrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm, 2,3 miljarder kronor under budgetperioden 2012—2014, bör överföras till Stockholmsregionen för kollektivtrafiksatsningar.

Motivering

Klimatfrågan är fortfarande i högsta grad aktuell, och kommer att vara en av de mest brännande frågor som politiker i alla världens hörn kommer att behöva förhålla sig till de närmaste åren.

Misslyckandet vid COP 15-mötet i Köpenhamn och den svala uppföljningen i Cancún i Mexiko lämnade många frågor till eftervärlden att lösa. Dagligen hör vi om översvämningar i Sverige och många andra länder, kraftigare stormar, smältande isar på Arktis, lossnande isberg på Antarktis och krympande glaciärer i Sverige. Från Amazonas beskrivs att värmeböljor skapar skogsbränder i regnskogarna så att avskogningen ökar i tempo trots minskad avverkning. Och invånarna i Karibiska övärlden ser sin värld sakta gå under med stigande vattennivåer.

Fel! Okänt namn på

Från experter världen över, inklusive IPCC, FN:s expertpanel för klimatfrågor, kommer signaler om att FN:s tvågradersmål inte är tillräckligt. Om inte uppvärmningen av jordens temperatur stannar vid 1,5 grad, riskerar flera väsentliga ekosystem att haverera.

När denna verklighet finns framför oss, kan vi som politiskt äger ansvaret inte nöja oss med att passivt konstatera att kollektivtrafikens andelar minskar i förhållande till bilismen. Byggandet av Förbifart Stockholm, Sveriges dyraste motorväg för 30 miljarder kronor, kommer att leda till fortsatta minskningar av kollektivtrafikandelar samt dessutom till ökade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Förbifarten väntas ge upphov till 145 000 nya bilresor per dygn måndag–fredag. Trafikverket skriver i sina underlag att trängseln endast kommer att minska de första åren efter Förbifartens invigning. Därefter kommer trängseln åter att öka.

De gigantiska trafikplatserna som är tänkt att byggas i anslutning till de sexfiliga tunnelnedfarterna (12 vägbanor i bredd samt på- och avfartsramper) bidrar till stora barriäreffekter. Två av dem placeras dessutom i några av länets socioekonomiskt svagaste områden; Skärholmen och Hjulsta. Trafikplatserna bidrar till ökad lokaltrafik i dessa områden, med därtill ökande trängsel, buller och luftföroreningar. Barriäreffekterna försvårar för cyklister och gångtrafikanter. Förbifart Stockholm bidrar därmed till ökad segregation.

Barriärerna bidrar också till att skära av naturreservat, Hansta i norr och Gömmaren i söder. FN:s organ Unesco har uttalat att världsarvet Drottningholm på Lovön är hotat av en tredje trafikplats kopplat till Förbifart Stockholm.

I motorvägstunneln anges att höga halter av skadliga partiklar kommer att uppstå på grund av biltrafiken. Riskerna för arbetsmiljöskador för bussförare är stor och resenärer med överkänslighet kan drabbas av astma. Kollektivtrafiken ges inte tillräckligt med utrymme och hållplatserna ligger inte i anslutning till bostäder och arbetsplatser.

Förbifart Stockholm bidrar till minskad jämställdhet och minskad jämlikhet. Planeringen av den två mil långa motorvägstunneln utgår från ett manligt resmönster baserat på samhällsstruktur från 1950-talet.

Färre ungdomar har körkort idag, alltfler reser kollektivt. Kollektivtrafiken har inte planerats in som en grundpelare i Förbifarten utan kommit in i efterhand. Kollektivtrafiken ges inte tillräckligt med utrymme och hållplatserna ligger inte i anslutning till bostäder och arbetsplatser. Därmed missgynnas den generation som i högre grad reser klimatsmart och som med gällande avtal är bakbundna att bekosta en äldre generations räntekostnader fram till minst 2040.

Miljöpartiet anser att planerna på Förbifart Stockholm bör avbrytas som en följd av målsättningen att finna långsiktiga hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Trängselavgifterna bör gå till kollektivtrafiken

Allt överskott från trängselavgifterna i Stockholm används idag till vägprojekt, huvudsakligen ”Förbifart Stockholm”. Detta bryter mot den folkomröstning som gjordes inför trängselskattens införande där en grundläggande förutsättning var att lägga pengarna på både kollektivtrafik och väg.

Behovet av utbyggd kollektivtrafik i Stockholm är enormt. Redan idag råder stora kapacitetsproblem och varje år flyttar 30 000 människor till regionen. Planerna på fler bussar, spårvägar och tunnelbanelinjer är många, men pengar saknas. Det gäller till exempel fyrspar mellan Tomtebodan och Kalhäll, Spårväg syd, fortsatt utbyggnad av Nynäsbanan, ytterligare spårvägsutbyggnader med mera.

Miljöpartiet anser att överskottet från trängselavgifterna ska gå till dessa nödvändiga kollektivtrafiksatsningar genom ett riktat bidrag till regionens kollektivtrafiksatsningar. Detta innebär även att avtalet, avsiktsförklaringen, mellan Staten med bland annat Stockholms läns landsting och Stockholms stad om bland annat Förbifarten bör omförhandlas. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholm den 2 oktober 2011

Stina Bergström (MP)

Mats Pertoft (MP)

Lise Nordin (MP)

Maria Ferm (MP)

Annika Lillemets (MP)

Esabelle Dingizian (MP)