

Motion till riksdagen 2012/13:T508

av Åsa Romson m.fl. (MP)

Klimatsmarta transporter i stället för Förbifart Stockholm och Österleden

Sammanfattning

Att begränsa den globala klimatförändringen är en av Miljöpartiet de grönas viktigaste politiska uppgifter. Det finns stora möjligheter att skapa ett klimatsmart transportsystem i Stockholmsregionen. Vi anser att transportsystemet i Stockholm bör utredas av Trafikverket, i ett transportslagsövergripande perspektiv, för att söka lösningar som leder till att klimat- och miljömål nås. I samband med detta bör planerna på motorvägarna Förbifart Stockholm och Österleden avbrytas. För oss är det självklart att en tunnelbana till Nacka ska ha en sträckning som prioriterar kollektivtrafikresenärernas behov.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur trafiksystemet i Stockholmsregionen bör utvecklas för att nå klimat- och miljömål.
2. Riksdagen begär att regeringen överlåter makten att bestämma hur intäkterna från trängselskatten ska användas till regional nivå.¹
3. Riksdagen begär att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm för att möjliggöra klimatsmarta transporter i Stockholmsregionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den tunnelbana till Nacka som regeringen nu ska utreda ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avbryta planerna på en östlig motorvägsförbindelse i Stockholm, den s.k. Österleden, i enlighet med slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket.

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkande 2 hänvisat till SkU.

Klimatfrågan – vår tids största utmaning

Den pågående klimatförändringen gör att planetens framtid står på spel. Den påverkar enskilda människors liv, den globala ekonomin och till och med överlevnaden för vissa nationer. Bristen på verkningsfull klimatpolitik gör att utsläppen av växthusgaser fortsätter att öka. Det råder ett enormt gap mellan naturvetarnas rapporter om de faktiska förändringar av klimatet som sker och kommer att ske och de åtgärder politiker beslutar om. Politiska ledningar för länder ursäktar sin egen inaktivitet med andras brist på ansvarstagande.

Att begränsa den globala klimatförändringen är en av Miljöpartiets viktigaste politiska uppgifter. Sverige har tidigare spelat en avgörande roll i den internationella klimatpolitiken, både genom att gå före som det goda exemplet och att bedriva ett ansvarsfullt förhandlingsarbete inom FN och andra sammanhang. Sverige kan spela den rollen igen och det behövs mer än någonsin.

Ett vägval i transportpolitiken

Inom kort lägger regeringen en ny infrastrukturproposition för perioden 2014–2025. Det är en plan som kommer att ha stor påverkan på vårt klimat och vårt transportsystem i femtio, hundra år framöver. Det är just infrastrukturinvesteringarnas långa livslängd och strukturerande effekt som gör att de är så oerhört viktiga. Ett felsteg ger inte bara konsekvenser i några år, utan i generationer framöver. Och när en motorväg väl är byggd ligger den där. Då är betänketiden över.

Som underlag till regeringens infrastrukturproposition ligger Trafikverkets kapacitetsutredning. Där presenterar Trafikverket ett klimatpaket, med konkreta åtgärder som gör det möjligt att minska fossilberoende inom vägtransportsektorn med 80 procent till 2030. En förutsättning för att nå målet är att biltrafiken minskar med en femtedel och att ökningen av lastbilstrafiken hejdas till 2030 på nationell nivå. För Stockholmsregionen kan man behöva minska biltrafiken med en fjärdedel. Teknikutveckling är en annan viktig faktor, till exempel i fråga om energieffektivisering av fordon och övergång till förnybara drivmedel. Vad som är helt uppenbart är att enbart teknisk utveckling inte är tillräcklig. Det behövs också transportsnål transportplanering och överflyttning till klimatsmarta transportslag. Detta är slutsatser som återkommer i ett flertal rapporter från Trafikverket, Riksrevisionen och i den så kallade EET-strategin.

Trafikverket är tydligt med att en omprioritering till förmån för järnväg och kollektivtrafik krävs för att nå klimatmålen. Vi anser att en sådan omprioritering leder till en självklar slutsats om Förbifart Stockholm. Det är kontraproduktivt att lägga närmare trettio miljarder kronor på en motorväg som

kommer att öka klimatpåverkan, istället för att lägga pengarna på klimatsmarta kollektivtrafiksatsningar.

I Klimatpaketet pekar Trafikverket ut specifika vägobjekt (som inte redan ligger i befintlig plan 2010–2021) som inte bör byggas med hänsyn till klimatet.¹ Ett av dem är Österleden. En motorväg som, liksom Förbifart Stockholm, diskuterats i decennier och som är en gammalmodig lösning där bilisters rörlighet ligger i fokus istället för kollektivtrafikresenärernas behov.

Klimatpaketet borde även omfatta den befintliga planen 2010–2021. Den har kritiserats hårt av bland annat Naturvårdsverket och KTH för att inte leda till att klimatmålen nås. Att lägga hundratals miljarder av skattemedel på investeringar som inte leder oss närmare transportsystemets klimatutmaning är irrationellt och slösaktigt.

Med Trafikverkets klimatpaket finns ett tydligt vägval i transportpolitiken – regeringen kan välja åtgärder som gör att den når sitt eget mål om en fossiloberoende fordonsflotta. I och med regeringens besked om att satsa på Österleden blir dess oförmåga att ta klimatansvar tydlig.

Förbifartens klimatpåverkan

En investering i en ny motorväg är också en investering i ökad klimatpåverkan. Med större vägkapacitet och snabbare restider blir det allt mer attraktivt att ta bilen och kollektivtrafikens konkurrenskraft minskar. Slutsatser från många storstadsregioner runtom i världen är att investeringar i nya ringleder är en återvändsgränd.

I vägutredningen från 2005 beräknas koldioxidutsläppen öka med 140 000 ton i och med bygget av Förbifart Stockholm, jämfört med ett nollalternativ som innebär en ökning på 440 000 ton.² Nyare beräkningar från Trafikverket visar att utsläppen blir i stort sett oförändrade, med en liten minskning jämfört med nollalternativet. Helt klart är att Förbifart Stockholm *inte* leder till minskade utsläpp av klimatpåverkande utsläpp jämfört med i dag. Det är en icke-lösning som leder till att bilberoendet ökar och andelen resande med kollektivtrafik minskar i regionen. På Förbifart Stockholm beräknas cirka 200 000 personer resa i bil per dygn. Med satsningar på kollektivtrafiken kan fler än 500 000 personer resa per dygn.³

Vi anser att planeringen av Förbifart Stockholm snarast bör avbrytas och att fokus istället ska läggas på att hitta lösningar som gör att vi når uppsatta klimat- och miljömål. Vi begär att regeringen avbryter projektet Förbifart Stockholm.

¹ Trafikverket, Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, Huvudrapport, 2012:100, s. 207.

² Naturvårdsverket, Yttrande över Vägverkets Vägutredning, Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet, 2007-06-19.

³ Miljöpartiets kampanj Björntjänst Stockholm
http://www.mp.se/templates/Mct_177.aspx?number=259688

Fel! Okänt namn

Klimatsmart trafiksystem i Stockholmsregionen

Det finns stora möjligheter att skapa ett klimatsmart transportsystem i Stockholmsregionen. Redan idag finns väl fungerande kollektivtrafik som används av de flesta stockholmare dagligen. Allt fler stockholmare tar cykeln till jobbet. Samtidigt har kollektivtrafiken stora kapacitetsbrister och många drar sig för att cykla i staden för att trafikmiljön känns farlig.

Stockholmarnas prioritering av kollektivtrafiken är tydlig. På frågan om hur de vill lösa trafikproblemen i Stockholm svarar fyra femtedelar att de vill se satsningar på kollektivtrafiken, enligt en färsk undersökning som presenterats i Dagens Nyheter⁴. Enbart 12 procent vill se satsningar på vägar i första hand. Jämfört med förra årets undersökning har stödet för att bygga fler vägar minskat med 6 procent.

I samband med utredningen av alternativ till Förbifart Stockholm tog det dåvarande Vägverket fram det så kallade kombinationsalternativet, som bygger på en ny pendeltågslinje i kombination med vissa väginvesteringar. Kombinationsalternativet var ett förslag på spårlösning som det dåvarande Banverket aldrig ens fick möjlighet att tycka till om. I en framställan till regeringen i maj 2008 föreslår Naturvårdsverket att regeringen ger Vägverket, Banverket, Sika och Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att i samråd ta fram alternativ till nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet som kan bidra till att klara såväl miljö kvalitetsmålen som de transportpolitiska delmålen. Motivet är att Naturvårdsverket inte anser att kombinationsalternativet är tillräckligt utrett för att en jämförande bedömning ska kunna göras. Naturvårdsverket anser att vägutredningens projektmål har varit allt för snäva och att den saknar en tydlig koppling till nationella miljö kvalitetsmålen och de transportpolitiska delmålen.

Sedan några år tillbaka finns Trafikverket. Syftet med sammanslagningen mellan Banverket och Vägverket var att få transportslagsövergripande lösningar där transportsystemets funktion ligger i fokus snarare än satsningar på enskilda transportslag. Det är ett steg helt i rätt riktning. Fyrstegsprincipen har också betonats allt mer i planeringen, vilket är en metod som innebär att vägutbyggnader ska göras i sista hand efter att andra lösningar för att lösa trängsel och trafikproblem prövats.

Vi anser att transportsystemet i Stockholm bör utredas av Trafikverket, i ett transportslagsövergripande perspektiv för att söka lösningar som leder till att uppsatta klimat- och miljömål nås. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna. Någon sådan utredning har aldrig tidigare gjorts.

Vi anser att regionen ska få möjlighet att bestämma hur intäkterna från trängselskatten ska användas. Detta bör riksdagen som sin mening ge rege-

⁴ Dagens Nyheter 2012-10-03, Stockholmsdelen, "Så vill stockholmarna lösa trafikproblemen", s. 4-5. Enligt undersökningen prioriterar stockholmarna i första hand utbyggnad av tunnelbana (51 %), därefter kommer spårvagn (12 %), vägar (12 %), buss (9 %), cykel (8 %) och pendeltåg (7 %).

Fel! Okänt namn på

ringen tillkänna. Regeringens beslut vid maktskiftet 2006 att använda trängselskatten framförallt till finansiering av Förbifart Stockholm har tagits över huvudet på stockholmarna, som gick till valurnan i folkomröstningen under premissen att intäkterna skulle gå till både kollektivtrafik och vägar. För oss har det hela tiden varit en självklarhet att regionen är bäst lämpat för att prioritera hur pengarna används bäst.

Regeringens förslag om att samköra en lösning med tunnelbana till Nacka tillsammans med en vägtunnel är ett sätt att baxa in en gammalmodig idé om en motorväg i utbyggnad av kollektivtrafiken. Det är högst märkligt att regeringen på detta sätt föregriper och detaljstyr pågående utredningar om den mest samhällsnyttiga dragningen av tunnelbanan.

Idén med Österleden är dålig av flera anledningar. För det första för att den, precis som Förbifart Stockholm, leder till att vi låser fast oss ytterligare i ett bilberoende och ökad klimatpåverkan. För det andra leder den till en allvarlig försämring för kollektivtrafikanterna. Den sträckning som regeringen nu föreslår är inte alls den bästa för den som åker kollektivt. Exempelvis blir östra Södermalm, som saknar bra kollektivtrafik, lika lottlös även i framtiden med regeringens förslag. Helt enkelt därför att bilisternas framkomlighet värderas högre. Vi anser att den tunnelbana till Nacka som regeringen nu ska utreda ska utgå från kollektivtrafikresenärernas behov. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Samtidigt bör planerna på en utbyggnad av en östlig motorvägsförbindelse (Österleden) avbrytas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Det är också en av slutsatserna i Trafikverkets klimatpaket.

Stockholm den 5 oktober 2012

Åsa Romson (MP)

Stina Bergström (MP)

Helena Leander (MP)

Mats Pertoft (MP)

Mehmet Kaplan (MP)

Annika Lillemets (MP)

Per Bolund (MP)

Maria Ferm (MP)

Lise Nordin (MP)