



Reservation

Kommunstyrelsen 24 april 2012

§ 79 Svar på motion angående bättre busstrafik och Tyresö som föregångare för BRT (Bus Rapid Transit)

Jag yrkade på kommunstyrelsen att motionen skulle bifallas och reserverar mig mot beslutet.

I ordförandeutlåtandet framställs det som att Alliansen för en mycket ansvarsfull och framgångsrik trafikpolitik. Det är önskedrömmar som inte överensstämmer med verkligheten. Faktum är att med Alliansens nuvarande politik beräknas kollektivtrafikandelen minska! Man ska nog inte slå sig för bröstet när trängseln fortsätter att förvärras och när utsläppen fortsätter att öka och där det inte finns förutsättningar att nå vare sig nationella eller EUs klimatmål.

Nyckeln är givetvis att inte bygga "Förbifart Stockholm". Därutöver att utöka trängselavgifterna till Essingeleden och låta dessa gå till investeringar i kollektivtrafik. Om vi plöjer ner 40 miljarder kronor i ofantliga motorvägsprojekt, så innebär det givetvis att vi har mindre medel till förfogande för kollektivtrafikinvesteringar. Och det räcker inte med att säga att man har pengar till det ena och andra när det endast finns medel till en förstudie (som i fallet Spårväg Syd).

Stockholms läns landstings revisorer har i sin rapport 19/2009, påpekat att SL saknat tydligt uppsatta mål för att öka kollektivtrafikandelen. SL konstaterar i Trafikplan 2020 att kollektivtrafikandelen med de planerade investeringarna i stället kommer att sjunka de närmaste 10 åren. Det är i helt motsatt riktning gentemot gröna förslag för att Landstinget ska klara uppsatta miljömål för Stockholmsregionen. Tåg och bussar måste också gå, komma i tid och vara hel och rena.

Dagens utbyggnadstakt och dagens trafikutbud inklusive de kombinationsmöjligheter som erbjuds, är alltför litet i förhållande till det behov som finns. Det är tydligt då olika underlag sätts bredvid varandra såsom resmönster och utbud. Utbudet för SL har traditionellt fokus på radiella resor med målpunkt i Stockholms stad, företrädesvis innerstad. Resmönsterutredningar visar att tvärregionala resor inom en länshalva står för en väldigt stor andel av de totala resorna, men där lyckas inte kollektivtrafiken attrahera de som idag åker bil.

Häromdagen (27 april 2012) lämnade Trafikverket in sitt slutbetänkande för framtidens transportsystem till regeringen, "Kapacitetsutredningen". Här finns fakta om vad som krävs för att klara framtidens klimatmål: en 20-procentig minskning av biltrafiken i Sverige till år 2030. För Stockholms län – där biltrafiken just nu ökar på bekostnad av kollektivresandet måste biltrafiken pressas tillbaka ännu mer. Trafikverket räknar med en 25 procentig minskning till 2030. *Var fjärde bil måste bort i Stockholms län!*

Håkan Johansson, klimatsamordnare på Trafikverket säger att om man haft klimatmålen framför sig när man planerade Förbifarten, så är det möjligt att den inte blivit påtänkt.

– Vi måste ner till samma nivå som år 1990. Problemet är vi de senaste 20 åren planerat för ökad biltrafik. Det vi måste göra nu är att vända på det – prioritera gång- cykel- och kollektivtrafik. Och i sista hand se om vi behöver göra någonting för biltrafiken, meddelar Håkan Johansson, klimatsamordnare på Trafikverket.

Det är med utgångspunkt i EU:s och de nationella målen för minskningen av koldioxidutsläppen till 2030 som Trafikverket gjort beräkningar. Om inget görs kommer utsläppen att ligga på samma nivå som idag, och öka på ännu längre sikt. Hög tilltro har satts till teknikutvecklingen, med förnyelsebara drivmedel och elhybrider på ingång. Det har myndigheten tagit med i beräkningen, och kommit fram till att det inte räcker. För att nå målet presenteras flera förslag bl a.

- Kommunplanering med utgångspunkt i kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik
- Utveckling av trängselskatter – årlig höjning och trängselskatt på Essingeleden och i Förbifart Stockholm
- Parkeringsavgifter som styrmedel
- Kilometerskatt
- Avskaffa avdragsrätt för bilresor i Stockholm
- Avskaffa tjänstebilen

för Miljöpartiet de Gröna i Tyresö



Marie Åkesdotter